GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

142. ZK
2026/09

Las petroleras se forran en tiempos de inestabilidad

Garraiolari autonomoak ere balia dezake langabezia

EDITORIALA

Oligopolioen negozioa bero bero

Petrolio enpresen irabaziak neurrigabeki igo dira planetaren ezegonkortasun egoerarekin batera. Israel eta AEBek Ekialde Hurbilean sortutako egonezin eta krisi egoerak petrolioaren prezioaren gorakada ekarri du, ok egiteraino.

Eta nork ordainduko du krisia? oro har, denok; dena den, aurrena, errepidean gehien dabiltzanak. Garraiolariak egunero aurreratuko du dirua, gero bezeroek ordainduko dioten ala ez, seguru seguru jakin gabe. Astero 500 euro, edo gehiago ere bai kasu batzuetan, bere poltsikotik. Eta azken finean denongan izango du horrek eragina. Prezioak igoko dira eta, beraz, guztiok ordainduko dugu.

Bien bitartean, litroko xentimo batzuen laguntzatxoa jasoko du gidariak denon dirutik, edota BEZa ere ehuneko 21etik 10era jaitsiko da; diru publikoa petrolio enpresa handienen negozioa bultzatzeko.

Ministerioak formula jarri zuen abian, garraioaren tarifak gasolioaren prezioetara egokitzeko, gasolioa garestitzen bada tarifak beste hainbeste igo daitezen. Nahitaez eta automatikoki. Erreminta egokia da formula, batez ere, bezero bakarrarekin edo bakanen batekin lan egiten duten garraiolarientzat, baina ez hainbeste enpresa handi edo agentziekin ari direnentzat. Horiek eurek jartzen dute prezioa; gero, garraiolarien erabakia da lana hartu edo ez; eta garraiolari askok pentsatu dute gasolioa dagoen prezioan hobe dutela etxean gelditu. Huskeria irabazteko edo dirua galtzeko kamioia arrankatu ere ez. Erabaki zentzuduna da, zalantzarik gabe, baina ez da konponbidea. Inbertsioa eta beste gastuak berdin berdin ordaindu beharko dituzte.

Galdera da, gasolioaren prezioarengatik geldi dagoen garraiolariak ba al du langabezia saria jasotzeko eskubiderik? Aipagarria da, eskubidea dela langabezia garraiolari autonomoentzat ere eta aipatzekoa, gutxi direla laguntza hori jasotzen dutenak. Salbuespena. Prozesu konplexua da, lanik ez duzula izango edo galera handiak dituzula frogatu behar duzu, zure bezeroak jada lanik emango ez dizula aitortu behar du. Bizpahiru dira azken urteotan lortu duten Hiruko garraiolariak.

Geldi zaudenean laguntza jasotzea berez eskubidea bada eta gasolioaren igoerak eragin badu geldialdia, langabezia aitortu beharko litzaieke tarte batean geldi dauden garraiolariei. Eskatzea libre da. Beste arrazoi batzuek argudiatuz bada ere, eskatu duten batzuek eskuratu dute, espero ez zuten arren.

Eta Europako petrolio zein erregai saltzaile handiak azken hilabeteotan irabaziak bikoiztu edo hirukoiztu badituzte, zerga berezia jarri beharko litzaieke. Ehunka mila milioi horiek denon onerako erabili daitezen. Bada zertan erabili.

«¿El transportista obligado a parar por el prohibitivo precio del gasóleo, tiene derecho al subsidio de desempleo? También es un derecho del autónomo, aunque pocos accedan»

Eli Salvatierra

Abierta la vía para que las empresas de VTC presten servicios de transporte

El Tribunal Supremo ha determinado que las empresas de VTC puedan prestar servicios de transporte de pequeñas mercancías, además de transporte de pasajeros.

Según argumentó el juez del alto Tribunal, la normativa de transportes terrestres no contempla ninguna prohibición expresa sobre el traslado de objetos o mercancías aun en ausencia de viajeros, para aquellos vehículos de MMA inferior a 2000 kg y que transporten pequeñas mercancías, sin que llegue a señalar cuales son ese tipo de mercancías.

El Supremo ratifica al respecto el criterio del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que recordó que la Ley y el Reglamento permiten con claridad que los vehículos que cuenten con licencia VTC pueden transportar tanto el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo como otros objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

El juez añadía que no podía interpretarse que esos otros objetos debían pertenecer necesariamente a los viajeros transportados en el vehículo, pues en ese caso entrarían en la categoría genérica de «equipaje» de los viajeros.

Además, la legislación permite en ciertos casos que puedan transportarse mercancías sin necesidad de autorización; en concreto los realizados en vehículos con masa máxima autorizada de hasta 2000 kg.

Está por ver el recorrido que tendrán estas decisiones. Pero de momento las empresas de mensajería ya han alzado la voz de alarma ya que podría verse incrementado en gran medida el número de vehículos que transporten mercancías o repartan pequeños paquetes, y por tanto, reducida su actividad.

«VTC enpresek merkantzia txikiak garraiatzeari oniritzia eman dio Auzitegi Gorenak. Banatzaileek ez dute neurria ondo hartu. Lan batzuek galtzeko arriskua izango dute»

Jon Altuna

Paperetik pantailara

Informatika, konputagailu eta sakeleko telefono aurreratuak garatu ahala gutxiago erabiltzen dira paperezko agiri, dokumentu, txartel eta argitalpenak. Desagertzeko arriskuan den espeziea, elementua, bilakatu da papera. Egia da, gaur egun, laguntzak telematikoki eskatu behar ditu nahitaez. Urritik aurrera garraioaren informazioa QR batean eramango du garraiolariak kamioian. Polizi eta inspektoreak ez ditu jada «paperak» eskatuko. Euskarriak garrantzia galdu du. Paperezko diruak ere bai. Dena dago pantailan. Bilakaera honetatik ia ezer libratzen ez bada ere, ez ditzagun paperak galdu.

Eta, hain juxtu, Garraiolariok hauxe izango da esku artean izango duzun azkena. Segituko dugu egiten, baina, hurrengoa pantailan soilik irakurriko da. Ez da etxera posta arruntez helduko, ez da garraiolariak dabiltzan taberna, jatetxe, portu, industrialde eta beste guneetan banatuko. Digitala izango da. Posta elektronikoz zabalduko da, webgunean eta sare sozialetan. Aldaketa handia izango da, gizarteak hartu duen norabideari jarraiki.

Bilakaera zabala da paperetik eta euskarri fisikoetatik pantailara doana. Paperezko argitalpenak gero eta gutxiago saltzen dira. Diote arnasa hartuko duela planetak. Ez nago hain seguru. Zuhaitz gutxiago moztuko dira. Baina baliabideen ustiapena ez da utziko. Beste gai batzuk xahutuko dira. Ordenagailu eta telefono mugikorrak egiteko behar direnak. Eta ez dakigu horrek zein ondorio izango duen.

Inprentaren asmakizuna sekulakoa izan zen. Bost mende baino gehiago pasa dira 1450 inguruan Gutenberg-ek sortu zuenetik. Mundua aldatu zuen, liburuen zabalkundearekin batera etorri baitzen informazio eta jakituriaren hedakuntza. Ordura arte, aberatsek, jauntxo eta elizgizonek zeukaten eta zekiten. Eurek nahi zutenek. Herriak ez zekien irakurtzen ez idazten.

Orain, adimen artifizialak dakarren aldaketa eta eraginean sakondu gabe, argi dago paperak galdu duela presentzia, albisteak segituan zaharkitzen dira, paperean argitaratu orduko berriak baino zaharrak dira sare sozialetan uneoro berritzen direlako. Lehen zaharrak berri genion; orain, berriak zahar bilakatzen dira zabaldu orduko. Dena daukagu eskura. Begien aurrean, poltsikoan. Eta burumakur gaude, egun osoan.

«Cinco siglos después de la transformación social que supuso el descubrimiento de la imprenta las publicaciones de papel son un formato en extinción. El nuevo siglo nos pilla entretenidos, mirando a las pantallas»

Aurkibidea

IRITZIA

03 EDITORIALA
Erregaia banatzen duten konpainia handiek negozioa handitzen dute krisi garaian

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
Gorenak oniritzia eman die VTC enpresen garraio banaketa txikiei
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Papera utzi eta pantailan murgildu gara oro har
Jon Atuna

ZER BERRI?

08 Garraioaren kontrol dokumentua derrigorrez digitala edota elektronikoa izango da urriaren 5etik aurrera

10 Abuztuaren 12an, eklipsea zela eta, euskal errepidean kamioi astunei jarritako murrizketa zazpi orduan utzi zuten epaitegiek

11 Aurten ere hika mika izan dute PSE eta EAJko agintariek Irunen udaro izaten diren auto ilara eta kaosarengatik

ZER BERRI?

12 Atzerriko garraiolari askok ez du ordaintzen 2023an Bizkaiko errepidetan abian jarri zen bidesaria

13 200 milioi euro baino gehiago biltzen ditu Gipuzkoako Foru Aldundiak bide sariei esker. Langa hori gainditu du iaz

16 Garraiolariak garaiz erretiratzeko prozesuak ez du aurrera pauso nabarmenik eman azken hilabeteotan

AZALEAN

Garraiolariaren poltsikotik irabazi handiak metatzen dituzte petrolio konpainiek

ELKARRIZKETA

18 Autonomoak ere eskubidea du langabezia saria kobratzeko lortzeko zaila eta huskeria izan arren

21 **Joseinazio Gaztaño** «Laguntzatxoa bada ere merezi du, beste ezer ez baldin badaukazu, langabezia saria eskatzeak»

32 **DENBORA-PASAK**

ALBISTEA

29 **Krisi garaietako ajea:** Garraiolaria itota den bitartean petrolio konpainia handiek irabaziak biderkatu egiten dituzte»

31 Hiru sindikatuak eskaintzen dizkie urte osoan zehar bazkideei merkatuko aseguru baldintzarik onenak eta eraginkorrenak

34 **HIRUren bulegoak**

Garraiolariok aldizkariaren erredakzioa
Oria etorbidea 10,
406 bulegoa 20160,
Lasarte-Oria (Gipuzkoa)

Tel.: 943 364 092
629 103 093
email: garraio@hiru.org

Erredakzioa:
Jon Altuna Iza

Diseinua:
Sorland

Argazkilaritza:
Hiru

MUGI Koop. E.k argitaratua (editore), Lege Gordailua (D.L.): VI-67/01

Inprimategia:
Gertu inprimategia

Tirada:
3.000 ale

Garraiolariok aldizkariak irakurleen eta afiliatuen eskutitzak argitaratzen ditu, baina ez da edukien erantzule egiten. Beraz, gutunak, egilearen izen-abizenak eta NAN edo ENA eraman behar ditu. Ez dira irainak dauzkaten eskutitzak onartuko. Gutunak helbide honetara bidali ditzakezue: garraio@hiru.org, edo eskutitzez, Oria etorbidea 10, 406 bulegoa, 20160 Lasarte-Oria (Gipuzkoa).

El documento de control electrónico, obligatorio a partir del 5 de octubre

Garraioaren informazioa ageri duen kontrol agiria elektronikoa izango da urriaren 5etik aurrera. Ez du balio paperean egin eta eskaneatuak. Garraioaren datu guztiak jasotzen dituen PDFa izango da, informazioa segituan eskuratzeko QRa txertatua daukana. Sarean bada Kontrol Agiri Elektronikoari buruzko informazioa eta nola sortu daitezkeen azaltzen duen web orrialderik.

El Documento electrónico de Control Administrativo DeCA, indispensable en la cabina mientas el transportista trabaja, será desde el 5 de octubre próximo obligatoriamente digital.

No es una nueva normativa simplemente cambia de formato: El tradicional documento de control en papel con todos los detalles de la operación de transporte ya no valdrá.

Deberá tener formato electrónico obligatoriamente, un PDF con código QR que permita obtener toda la información del transporte en caso de inspección, cargador, transportista, origen y destino, fecha, vehículo y características de la mercancía.

Podrá ser generado por el cargador, y en caso contrario, deberá emitirlo el propio transportista. Serán sancionados los dos si el transportista no lo lleva, por tanto es responsabilidad de ambos.

La plataforma simple es una página web creada hace tres años por el ministerio de Transporte, Puertos del Estado y Adif, cofinanciado por la UE para mejorar los servicios de transporte, gestión, conectividad, comunicación y ciberseguridad entre otros aspectos. Ofrece el servicio y la posibilidad de crear el documento DeCA de una manera sencilla y gratuita: https://simple-hmi.plataformasimple.es/ y dispone también de un video explicativo https://www.plataformasimple.es/es/noticias .

El transportista autónomo deberá crear, guardar y mostrar el DeCA en formato digital de forma sencilla desde el móvil, como hasta ahora lo han hecho en papel. Deberá incluir la misma información que los documentos de papel. cargador, transportista efectivo, origen, destino, mercancía, fecha y vehículo.

Se pueden consultar otros detalles en la página del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/profesionales-transporte/servicios-transportista/documento-electronico-control-administrativo-deca

Plataformas de pago

Ya hay varias páginas web que ofrecen ese servicio de crear documentos de control digitales, algunas más asequibles que otras. Lo más importante para el transportista es que sean válidas y cumplan con todos los requisitos legales. Conviene informarse y asesorarse bien antes de adquirir alguna solución, ya que las opciones más caras no son necesariamente las mejores. La plataforma simple es gratuita.

Hay también en la red otras páginas que informan del tema, explican en qué consiste,

Garraioa amaitu ondoren gutxienez urte betean gorde beharko dute garraiolari eta bezeroak agiri digital hori ordenagailuan

Garraioa hasten denetik derrigorrezkoa da Kontrol Agiri digitala kamioian.

Plataformasimple izeneko web orrialdeak aukera ematen du dohainik Kontrol Agiri Elektroniko hori sortzeko. Kabinan eraman beharko da derrigorrez

cómo se utiliza y resuelve dudas así como plataformas de pago como https://www.controldigitaltransporte.es/ donde se puede solicitar una demo, se rellena un formulario, se ponen en contacto y te informan de lo que te interese.

Visible para todos

Los transportistas podrán crear o recibir un documento que contenga un código QR visible que permita su descarga directa y acceso rápido por parte de cualquiera de las partes implicadas en el transporte, cargador, transportista, operador o destinatario, así como por las autoridades en caso de inspección en carretera. No será válido escanear un documento en papel y convertirlo posteriormente en PDF.

La norma obliga a disponer del documento de control en la cabina en algún dispositivo electrónico como teléfono móvil, Tablet u ordenador portátil. De forma que se pueda mostrar desde el Washapp o el correo electrónico, o incluso en papel, ese código QR que permita verificarlo durante una inspección; los agentes de control podrán escanearlo y llegar hasta el PDF o documento electrónico original.

El conductor también puede llevar si quiere un documento impreso en la cabina del camión, pero es suficiente llevar un soporte digital enlazado al documento que contenga un QR o código numérico.

Afectará a todos los transportes a excepción de Mudanzas, transporte con grúa y repartos de última milla. La implantación del CMR electrónico, documento para controlar el transporte internacional ya está en proceso pero aún no es obligatorio y se puede utilizar aún el CMR en papel. Es decir, los transportes internacionales que discurran parcialmente por las carreteras vascas quedan fuera de la obligación del DeCA y continuarán utilizando la documentación CMR correspondiente.

Guardarlo un año

El transportista debe llevarlo desde que inicia el trayecto en la cabina del camión disponible en un dispositivo móvil o en copia impresa con el código QR visible. Luego deberá estar accesible y conservarse sin cambiarla durante un plazo mínimo de un año tanto por parte del cargador como del transportista. El almacenaje de estos ficheros puede realizarse en cualquier dispositivo, un ordenador o un servicio externo de almacenamiento en la nube.

DeCA, carta de porte y albarán son diferentes, cada documento tiene su función. El DeCA o documento electrónico de control administrativo, también conocido como DCDT o Documento de Control Digital del Transporte, sirve para el control administrativo del transporte. La carta de porte documenta el contrato de transporte y se utiliza también para registrar incidencias. El albarán o prueba de entrega acredita la recepción de la mercancía.

Interneten hainbat orrialde daude paperetik pantailara aldaketaren berri ematen dutenak. Komeni da informatzea

La desproporcionada prohibición por el eclipse de sol se redujo a siete horas

Abuztuaren 12ko eguzki eklipsea zela eta, neurri ulergaitzak hartu zituzten Nafarroako eta Erkidegoko agintariek. Hiru garraiolarien sindikatuaren iritziz, erabaki horrek erakusten du zein gaizki tratatzen duten garraiolaria, oro har, baztertu egiten baitute gainera horrelako erabakiak hartzerakoan, norbaiti eragiten badio garraiolariari eragiten dion arren. Hiru eta garraiolarien beste elkarte batzuk helegitea jarri eta zazpi ordura laburtu zuten debekua epaitegiek.

La prohibición de circulación de los camiones el día del eclipse de sol,12 de agosto, acordada por las autoridades de la Comunidad foral navarra y la Autónoma vasca se redujo a siete horas después de que el sindicato Hiru y otras asociaciones de transportistas mostraran su rechazo a la restricción.

Hiru recurrió la decisión ante los tribunales y mantuvo el rechazo total y categórico a las medidas restrictivas. El resto aceptaron la prohibición por unas horas. Consideró que «es un ejemplo de lo mal que tratan las administraciones en general al transportista que se siente marginado y excluido de la adopción de este tipo de normas que si perjudican a alguien es al transportista que perderá un día de trabajo en algunos casos y deberá permanecer en la carretera un día esperando en otros». El anunció de las autoridades de Tráfico eclipso y dejo perplejo al sector que no entendía una orden tan dispar, insensata y desproporcionada.

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco atendió las alegaciones del sindicato, consideró que no estaba suficientemente motivada y suspendió cautelarmente la restricción que impedía la circulación de vehículos de más de 7,5 toneladas durante las 24 horas del 12 de agosto en las carreteras vascas.

Así la restricción se redujo en Nafarroa y CAV a 7 horas, y los camiones dejaron de circular desde las 17.00 de la tarde hasta medianoche. La dirección de Tráfico vasco destacó que la jornada se desarrolló «sin incidencias reseñables» en las carreteras. Eso sí, la elevada afluencia de vehículos y personas obligó a realizar cortes de tráfico en los accesos a Jaizkibel, ermita de Izaskun, Elosu, Askixu o al camping de Zarautz entre otros.

Retenciones al finalizar

Una vez finalizado el eclipse, los problemas de retenciones crecieron ya que se juntaron los camiones que reanudaban la marcha después de la prohibición con los vehículos de las personas que regresaban de ver el fenómeno astronómico.

Los desplazamientos para ver el eclipse el 12 de agosto agravaron el problema habitual todos los años en la frontera de Irun. El día 13 colapsó la ciudad y hubo retenciones de al menos 14 kilómetros en la A8. Los problemas alcanzaron también las vías principales de Irun, como la GI636, las avenidas de Iparralde y Letxunborro, otras arterias y rotondas por los vehículos que escapaban de la autopista. Aunque el día 14 se activó el dispositivo de vigilancia y control para prevenir el colapso de las calles del casco urbano no desaparecieron ni se aliviaron hasta finales del mes de agosto.

Eklipsearen egunean auto ilarak egon ziren euskal errepideetan, pilaketak, batez ere zenbait mendietara igotzeko bideetan

Las calles y rotondas de Irun también colapsaron por los vehículos que intentaban librar las retenciones de la muga.

EAJ eta PSEren arteko talka Irungo pilaketa eta mugako auto ilarengatik

Una vez más, este verano se han repetido las retenciones y el colapso tanto en la muga de Irun, como en la A8 y otras arterias principales de la localidad, lo que ha provocado la colisión entre algunos dirigentes de PNV y PSOE que se han pedido responsabilidades mutuamente.

Urtero daude auto ilarak udan, Irungo mugan, urtero eragiten ditu horrek arazoak hiriko kale, biribilgune eta hiribideetan, urtero asaldatzen dira politikariak eta urtero sortzen da hika-mika EAJ eta PSEko agintarien artean.

Madrileko Kongresuan EAJko ordezkari den Maribel Vaquerok Sanchezen Gobernuari laguntza eskatu zion Irungo mugako kolapsoa arintzeko; busti dadila konponbidearen bila; zuzenki Santano Irungo alkate ohi eta Garraio ministerioko goi karguari zera eskatuz: «Gaur egun duen erantzukizunetik, Madrildik Irundik eskatzen zuena egiteko aukera du. Beharrezkoa da Espainiako agintariak ere arduratzea, inplikatzea eta elkarrizketa bultzatzea, Frantziari eskatzeko hartu ditzala neurriak iparralderanzko norabidean sortzen diren ilarak saihestu eta trafikoa arintzeko»

Cristina Laborda PSEko Irungo alkateari ere luzatu zizkion kritikak Vaquerok, demagogiarik ez egiteko eskatuz. «Arazoa ez da Irunek errepide gehiagoren premia duenik, Frantziak muga botilaren lepo estu bilakatu duela baizik». Alkateak inbertsio handiagoa eskatu zion aurretik Gipuzkoako Foru Aldundiari, autopistan hirugarren erraia zabaltzeko eta azpiegiturak, oro har, hobetzeko.

Irungo erdialde eta auzoetako hiribideak ere kolapsatu ez daitezen Ertzaintzari kontrolak areagotzeko ere eskatu zien. AP8 eta GI20an kontrolak jartzeak ez duela segurtasunik ez eraginkortasunik ekarriko erantzun zien Labordari Ertzaintzaren arduradunek. Konponbide bakarra, frantziarrek auto-ilaren aurkako neurriak hartzea litzateke. Bestela, Donostiarekin loturetan ere izango lukete eragina.

Ertzaintzaren ustez kontrolak jartzeko tokiek bisibilitate ona behar dute, altuera desberdinik ez ezta bidegurutzerik ere. Eta ez dute Irun inguruan horrelako baldintzarik ikusten. Arriskurik gabeko tokirik kontrolak jartzeko.

Cristina Laborda, alcaldesa de Irún, pidió al PNV mejores infraestructuras y el control de los turistas para no colapsar la ciudad

Muchos camiones extranjeros no pagan peaje en las carreteras de Bizkaia

Bidesariak jartzeko Foru Aldundietako arduradunen arrazoi edota aitzakia izan da «erabiltzen duenak ordaindu dezala» leloa. Bertako garraiolariei baino bertatik pasatzen diren kanpotarrei kobratu nahi zaiela adierazi dute askotan. Ba juxtu kontrakoa gertatzen ari da Bizkaian. 30.000 garraiolari libratzen da hilero ordaintzeaz; asko kanpotarrak, 6.000 inguru. Lotsagarria. Argi eta garbi salatu du beti Hiruk diru bilketa dutela helburu eta horixe erakusten dute horrelakoek. Gizartea eta industrientzat lanean ari diren bertako garraiolarien poltsikotik ari da zakua betetzen Bizkaiko Foru Aldundia.

Cada mes pasan unos seis mil transportistas extranjeros por las carreteras de Bizkaia sin pagar el peaje correspondiente. El dato es impresionante. En total, en Bizkaia, cada mes 30.000 camiones se libran de pagar el peaje. La gestión de la tasa impuesta a los camiones en 2023 por circular por cinco carreteras de Bizkaia por la Diputación Foral del territorio se puede calificar de inadecuada y desfavorable para sus interesas.

La implantación de peajes para camiones en las carreteras de Bizkaia no se ha desarrollado con normalidad. Tampoco ha sido nada ejemplar. Unos 30.000 trayectos de vehículos pesados quedan cada mes sin pagar, según los datos de la propia Diputación correspondientes al primer semestre de 2026.

El agujero es especialmente llamativo en el caso de los camiones extranjeros: alrededor de 6.000 pasos mensuales corresponden a vehículos matriculados fuera y la institución foral apenas ha conseguido localizar a un centenar desde que puso en marcha el sistema en 2023.

Falta de previsión

El problema no parece que fuera precisamente imprevisible. La Diputación diseñó un sistema de peaje sin barreras, basado en pórticos free-flow, en el que los camiones pueden circular sin detenerse y el cobro depende de que dispongan de un dispositivo ViaT o hayan asociado previamente su matrícula a una tarjeta bancaria. Pero el vehículo que no hace ninguna de las dos cosas también puede pasar. La Administración debe identificarlo después y reclamarle el dinero.

Desacierto

Y ahí radica precisamente la equivocación. Se implantó un sistema que permite utilizar una carretera de pago sin pagarla y sin tener resuelto el cobro posterior. Los peajes para vehículos pesados comenzaron a aplicarse en enero de 2023 en la BI625 y la N240. En julio de 2024 se extendieron a la A8 entre Basurto y el límite con Cantabria, la N636 hacia Gipuzkoa y el Corredor del Txorierri.

Por estas cinco carreteras se registran actualmente unos 2,1 millones de trayectos mensuales de vehículos sujetos al canon. De ellos, una media de 30.567 no pagan, el 1,41%. Si están matriculados en el Estado español, unos 25.000 impagos mensuales, se puede contrastar con la DGT y posteriormente reclamar el importe al titular.

Batez ere atzerritik datozen gidariak dira Bizkaian kamioiei jarri zaien bidesaria ordaintzen ez dutenak, hilero 6.000 inguru

200 milioi eurotik gora biltzen ari da bidesaritan Gipuzkoako Aldundia

Los peajes se han convertido en una máquina de ingresar dinero para la Diputación Foral de Gipuzkoa. Han recaudado más de 200 millones de euros en 2025, la sexta parte del presupuesto anual de la entidad. Y otros tantos que se recaudarán este año. Tiene dinero de sobra para el mantenimiento de las carreteras.

Mauka ederra dira bidesariak Gipuzkoan, Foro Aldundiak 203,5 milioi euro jaso zituen 2025ean. 244 milioi bildu zituzten AP8, AP1 eta AP636an ibilgailu guztiek ordaintzen dutenari, N1 eta A15ean kamioiek ordaindutakoa gehituta eta 40,5 milioi itzuli zituzten deskontuetan. Beraz 200 milioiko mugarria gainditu du Aldundiak iaz Gipuzkoan.

Dirutza handia da, duela urte batzuk esandakoa betez gero, errepideen konponketan erabiltzeko. Kamioien bidesaria abian jarri zutenean esan zuten, «erabiltzen duenak eta errepidea hondatzen duenak ordaindu dezala». Aldundiaren aurrekontu osoa, 1.218 milioikoa izan zen 2025ean, 1.296koa 2026an, beraz, sei eurotik bat jasotzen du bidesarien bidez.

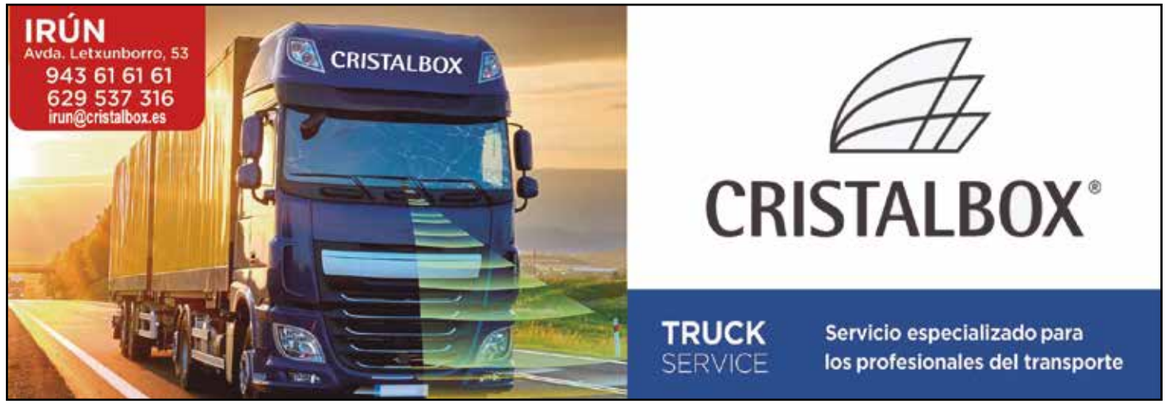
Garraiolariek hilero 3 milioi euro inguru ordaintzen dute guztira N1 eta A15ean. Maiatzera bitartean, 12,89 milioi bildu ditu Aldundiak, iaz baino zertxobait gutxiago, 13,24 milioi i 2025ean.

Aldundiak jasotzen dituen 10 eurotatik 4 garraiolariek ordaintzen dituzte. 81 milioi euro guztira, 2025ean, 122,5 autoek. Horietatik, 30 milioi baino gehiago N1 eta A15ean ezarri zitzaien bidesariari esker. Dirutza.

Gipuzkoar batzuk zigortzen ari da Aldundia. Adibidez Donostia hiriburura joateko Elgoibartar edo Zarauztarrek bidesaria ordaintzen dute, ez ordea Beasaindar edo Tolosarrek.

2003tik da Ap8a publikoa, orduan sortu zen Bidegi. 2018an jarri zitzaien lehenengo aldiz bidesaria kamioiei, atzera bota zuen epaitegiak eta 2023ko urtarrilaren 23tik da berriz abian.

De cada 10 euros que recauda la Diputación mediante los peajes 4 corresponden a los transportistas. 81 millones de euros en 2025



Nuevo Reglamento europeo de traslados de residuos mediante la plataforma DIWASS

Hondakinen garraioa kontrolatzeko eta kontrol urriagoa duten herrialdetara eramatea saihesteko araudi berria eta zorrotzagoa jarri du martxan Europako Batzordeak.

Desde el 21 de mayo de este año está en vigor el nuevo Reglamento de la UE 2024/1157 que regula la gestión y traslado de los residuos en Europa y se dinamizará mediante la plataforma digital europea denominada DIWASS, Digital Waste Shipment System con el objetivo de reforzar el control sobre los movimientos de residuos dentro y fuera de la UE, con especial atención a los traslados ilícitos y a las exportaciones hacia países con menor capacidad de gestión ambiental. También permitirá digitalizar unos procedimientos que durante décadas se han tramitado en papel.

El transporte de residuos tiene un volumen importante, en 2024 se trasladaron alrededor de 26 millones de toneladas de residuos entre Estados miembros así como 50 millones de toneladas de residuos denominados no peligrosos.

Entre las novedades de la normativa se encuentra la prohibición de exportar residuos destinados a eliminación salvo hacia países de la AELC (Asociación Europea de Libre Comercio) bajo condiciones muy específicas. Este punto cierra una vía que en el pasado se había utilizado para desviar residuos hacia países con menor exigencia ambiental.

Desde el 21 de mayo cualquier exportación de residuos plásticos no peligrosos a terceros países queda sujeta al procedimiento PIC, es decir, requiere notificación y autorización previa. Además, a partir del 21 de noviembre de 2026, quedará directamente prohibida la exportación de residuos plásticos a países no pertenecientes a la OCDE.

La tramitación será digital, aunque aún se permite la utilización de papel hasta el 31 de diciembre. Se utilizará DIWASS mediante conexión directa a la plataforma europea con EU login.

Los traslados de residuos deberán ir acompañados de documentación más detallada y armonizada. La Unión Europea ha activado un buzón de consultas sobre estos traslados de residuos transfronterizos, en la dirección SANTE-TRACES@ec.europa.eu.

El 85% de las grandes compañías son morosas

El 85% de las grandes compañías incumple los plazos de pago y se financia en parte a costa de los transportistas autónomos y pequeñas empresas. Durante 2025, el plazo medio de pago tanto del sector público como del privado aumentó 3 días, hasta los 70 días de media por parte de las Administraciones y los 67 en el caso de las empresas, registros que sobrepasan los límites legales de 30 y 60 días respectivamente.

Los subcontratistas cobran a 87 días. En esta situación la Plataforma Multisectorial contra la Morosidad PMcM advierte que la cadena de pagos está mal controlada, sigue asfixiando a pymes y autónomos, y propone que las Administraciones Públicas paguen directamente tal y como sucede en Catalunya.

«La lucha contra la morosidad no puede seguir aplazándose; resulta imprescindible actuar con medidas eficaces, control real de la cadena de pagos y un régimen sancionador que garantice el cumplimiento de la ley», han denunciado recientemente.

En la imagen de arriba se aprecia que la empresa Servinabar ha desaparecido de las obras de Belate.

Servinabar jada ez da ageri N121eko bide-lanetan

Acciona eta Oses enpresek soilik jarraitzen dute Belateko tunelen bidelanekin. 2025eko ekainean Santos Cerdan eta Antxon Alonso Servinabar enpresako buruaren afera ezagutu zenean erabaki zuten bere bi bazkideek lan hauetatik alboratzea. Acciona Construccion enpresak dauka orain UTE enpresa batuaren %64,7a eta Excavaciones Fermin Osesek %35,3a.

Lanei dagokionez, ekainaren 19ko eguerdian tunelaren bi aldeak elkartu ziren. Beraz aurreratuak dira, ia hiru kilometroko lanak, hain juxtu 2.856 metro izango ditu tunel berriak. Bestalde, Jose Manuel Entrecanales Accionako presidenteari Nafarroako epaitegira deitu zioten ikertu gisa irailaren 4an, ez dielako Nafarroako Parlamentuko ikerketa batzordean azalpenak emateko deialdiari jaramonik egin, urtarrilaren 20an eta otsailaren 9an deitu zuten, baina bera ez zen azaldu politikarien galderei erantzutera.

El proceso para anticipar la jubilación del transportista progresa lentamente

Garraiolarien erretiroa aurreratzeko bidea trabaz beteta da. Gobernuak berak jarritako epeak ere ez ditu bete.

El proceso para adelantar la edad de la jubilación en el transporte avanza muy lentamente, contraviniendo el calendario establecido previamente por el ministerio. El primer informe elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad Social y Salud en el Trabajo confirma que la actividad del transporte acumula riesgos y trastornos que deterioran la salud y la seguridad de los profesionales del sector.

Una vez completados otros dos estudios de la Inspección de Trabajo y de la Comisión de evaluación, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social decidirá si continúa el proceso para reconocer el derecho de los transportistas a la jubilación anticipada y fijar los correspondientes coeficientes correctores que les permitan adelantar el tiempo de jubilación.

CCOO señaló recientemente que el primer informe confirma la necesidad de la jubilación anticipada por una serie de razonamientos, «riesgos inherentes a la conducción profesional de mercancías, (...) trastornos musculoesqueléticos, salud mental, apnea del sueño, hipertensión, diabetes, síndrome metabólico, siniestralidad grave y mortalidad laboral».

Multiples riesgos

Añade, además, el informe que los riesgos para el conductor de transporte de mercancías son «múltiples, estructurales, acumulativos y ligados a la propia organización real del transporte por carretera». Señala que la prevención debe reforzarse, pero no por ello desaparecerán los peligros de la carretera o de la cabina: la fatiga, la nocturnidad, los plazos, carga y descarga, la exposición a terceros, el envejecimiento ni la pérdida progresiva de aptitud psicofísica.

• Bizkaiko hitzarmena sinatu du Asetrabik, CCOO eta UGT sindikatuekin Garraio arlorako hitzarmena sinatu du Asetrabi Bizkaiko garraio enpresen elkarteak UGT eta CCOOrekin. Beste sindikatuen ustez, aurrerapen eta hobekuntza gutxi izan da, ekonomi kontuetara mugatu dira negoziaketak eta horretan ere akordioa urria izan da, %1,5eko igoera 2025ean, %3,5ekoa 2026an eta %3koa 2027an, KPIa gehiago igo dela ikusita, (batuta %8tik gora). «Beste "funtsezko" gai batzuei ez zaie erantzunik eman; ez da istripuei edo baldintza kaxkarrei aurre egiteko neurririk adostu».

• Nafarroako Foru Poliziak hasi dira errepideetan isunak jartzen.- Uztailaren 1etik aurrera Nafarroan arauen urratzea kontrolatu eta isunak jartzen ditu Foru poliziak. Trafiko arloko ardurak Nafar Gobernuari pasa eta urtebetera jaso dute Foruzainek isunak jartzeko baimena. E z hori bakarrik, bere esku dago arau-hausteen kontrola, zigor espedienteak ireki eta burutzea, zigorrak jartzea, betearaztea eta horiei jarritako helegiteak ebaztea. Guardia Zibilak oraindik jarraitzen du trantsizio garaian errepideetan zirkulazio eta segurtasuna zaindu eta kontrolatzen.

• Gasteizko Udalaren isuna sindikatuei martxoaren 17ko grebarengatik.- 1.500 euroko isuna jarri die Gasteizko Udalak LAB, ELA, STEILAS, Etxalde eta Hiru sindikatuei «arau hauste larria» leporatuta, herritarrei grebaren berri ematea kartel eta pankarten bidez. Sindikatuek agerraldia egin zuten uztailaren bukaeran EAJ eta PSEri zera eskatuz, langileen aurkako jarrera bertan behera uzteko, 1.500 euroko gutxiengo soldataren aldarrikapena bere egin eta ez oztopatzeko. «Gure aldetik, langileria antolatzen jarraituko dugu, informatzen eta aktibatzen, bere lan baldintzak hobetzeko».

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengoak, CAPa berritzeko Larrabetzun azaroaren 7, 8, 14, 15 eta 21ean; eta Lasarte azaroaren 28 eta 29an, abenduaren 5, 6 eta 12an. ADRa berritzeko ikastaroak Lasarten urriaren 2, 3 eta 4an; eta abenduaren 18, 19 eta 20an. ADRa lortzeko ikastaroa, urriaren 30, 31 eta azaroaren 1, 6, 7 eta 8an egingo da.

Ikastaroa egiteko interesa duen edonor jarri daiteke Hirurekin harremanetan, eta berauen antolaketari buruzko informazio eguneratua jasoko du sindikatuak lau herrialdetan dituen bulegoetan.

Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP**, **Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. Los siguientes cursos de renovación del CAP se desarrollarán en Larrabetzu el 7, 8, 14, 15 y 21 de noviembre y en Lasarte el 28 y 29 de noviembre, 5, 6 y 12 de diciembre. Los cursos de renovación de ADR se llevarán a cabo en Lasarte, 2, 3 y 4 de octubre, y 18, 19 y 20 de diciembre. El curso de obtención de ADR será el 30 y 31 de diciembre 1, 6,7 y 8 de diciembre también en Lasarte.

Los interesados en participar en los diferentes cursos de formación que organiza Hiru deberán ponerse en contacto y recibirán información actualizada en las oficinas del sindicato.

Txoferrak

Necesitamos **conductor** para transporte internacional. **639 150 279**

Necesitamos **chofer,** para transporte de contenedores **630 267 101**
txaraka@txaraka.com

Necesitamos **conductor autónomo** con tractora y remolque basculante propio. Carnet C+E y Cap. **943 611 024 625 605 447**

Necesitamos **chofer,** reparto con camión de tres ejes en Gipuzkoa, Bizkaia y Araba. **943 554 600** o **donostiarrasl@gmail.com**

Transportes Iruña necesita **conductor** o **transportista autónomo** base en Andoain, a dormir a casa. **609 452 260**

Busco autónomo con vehículo propio, para ruta fija de reparto en Gipuzkoa de lunes a viernes (4.000 kg. con plataforma elevadora y caja de 6-8 metros de largo. **608 930 777**

Se ofrece chofer con C, CAP y ADE básico
659 532 920 (Joseba)

Salgai

Se vende furgoneta **Transporter**
659 613 855

Los interesados en publicar su anuncio gratuitamente en este mercadillo pueden ponerse en contacto con Garraiolariok, en la dirección de correo electrónico garraio@hiru.org o en el número de teléfono 629 103 093

El autónomo también tiene derecho a cobrar el paro

Ez da prozesu erraza, baina autonomoak ere jaso dezake langabezia saria. Gutxienez 12 hilabete kotizatuak behar ditu jarduna utzi aurreko bi urtean eta bezeroa galdu duela edota galera handiak dituela frogatu beharko du garraiolariak, esaterako bezero duen enpresak aitortu beharko du, data batetik aurrera, ez diola sekula gehiago lanik emango. Jose Ignazio «Gaztañok» eta beste garraiolari bakan batzuk lortu dute. Salbuespena dira. Orrialdeotan kontatuko dugu zein betebehar dituzten, zein zailtasuni aurre egin behar dioten eta lortutakoaren ezaugarriak. Ezer ere ez duenarentzat laguntza da, bai, baina horixe besterik ez da, urria bada ere, laguntzatxoa.

Los trabajadores autónomos, normalmente no acceden a la baja médica, aunque no estén como para trabajar, ni piden el subsidio de desempleo, aún teniendo pérdidas.

Sin embargo, si tienen derecho a tener baja o a cobrar el paro, desde el año 2010, igual que un trabajador por cuenta ajena, aunque, en este caso, se le denomine 'prestación por cese de actividad' y se trate de un proceso complejo para conseguirlo. El transportista autónomo debe saber en qué consiste, cuanto se puede cobrar, por cuánto tiempo y los pasos a dar para solicitarlo, entre otros aspectos.

Esta «prestación por cese de actividad» es similar a la prestación por desempleo que percibe un asalariado, si bien es cierto que difiere en algunos aspectos regulados por la Ley 32/2010, del 5 de agosto, activada en su día para organizar la protección por cese del trabajador por cuenta propia.

Cotizaciones previas

Ambas prestaciones se sustentan en las cotizaciones, previamente abonadas por los trabajadores (por cuenta propia o ajena) a la Seguridad Social y su importe se calcula en base al tiempo y a la cuantía de las aportaciones: si cotizan más tiempo, y una mayor cantidad, tanto el asalariado como el autónomo van a cobrar más, en concepto de paro, y durante más tiempo.

Se diferencian, principalmente, en el acceso a la prestación. Los autónomos, en concreto, no la pueden cobrar por el mero hecho de dejar la actividad y negocio. Tienen que demostrar que lo dejan y no van a tener más trabajo por diferentes razones: puede ser que un cliente cierre el grifo y no le dé más trabajo, en este caso se necesita una declaración del cliente en ese sentido, o también puede ser un cierre por pérdidas «que superen el 10% de los ingresos obtenidos en ese año» que no le permita seguir, o por una ejecución judicial o administrativa que se realiza para cobrar una deuda reconocida de más del 30% del ejercicio anterior, entre otros casos.

Derecho por diversos motivos

También es posible que tenga que renunciar por fuerza mayor, debido a un suceso que el autónomo no puede prever y que escapa a su control, retirada de licencia excepto en casos de infracciones penales, o por ser víctima de violencia de género. En casos de divorcio o separación matrimonial, y siempre que exista una resolución judicial, el autónomo tiene derecho al cobro de paro si ejercía funciones de ayuda familiar en el negocio de la persona de la que se separa (estando dado de alta como autónomo colaborador).

Desde 2023, con la entrada del nuevo sistema de cotización (por tramos) hay dos nuevas situaciones en las que el transportista autónomo tendría derecho a paro: tener deudas exigibles con acreedores de un importe superior al 150% de las ventas o ingresos de los últimos seis meses (dos trimestres fiscales previos a la solicitud) y que sus ingresos se hayan reducido un 75% de los ingresos obtenidos en el mismo periodo

«Beste edozein langilek bezala langabezi eskubidea dauka garraiolari autonomoak, normalean eskatzeko ohiturarik ez bada ere»

«Soldatapeko langileen kasuetan bezala aurretik egindako ordainketen araberakoa izango da langabezia saria. Kotizatutako denbora tarte eta kantitatearen menpe egongo da»

PARO DEL AUTÓNOMO Prestación económica mensual por cese total de actividad

Para dados de alta en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos (RETA). También para trabajadores del mar, agrarios y autónomos Económicamente dependientes, TRADE.

Requisitos

- **Afiliación** y alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social.
- Periodo mínimo de **12 meses de cotización** continuados e inmediatamente anteriores.
- Justificar el cese de actividad.
- Compromiso de actividad y disposición para reincorporarte al mercado de trabajo. Participar en las actividades formativas correspondientes.
- **No** tener edad y derecho de **jubilación**.
- Estar al corriente en el **pago de las cuotas a la Seguridad Social** (30 días para regularizar).
- **No tener incompatibilidades** de la Ley General de la Seguridad Social.

Causas del cese de actividad

Hay que **justificar** el cese para poder percibir la prestación. Causas:

- No poder seguir con la actividad por **razones económicas,** organizativas o de producción.
- Por razones de **fuerza mayor**, sucesos de carácter extraordinario fuera del control y previsión del afectado; es necesario informe de la Mutua del territorio y declaración jurada del autónomo; (Ni la enfermedad propia ni una crisis económica genérica se consideran causas de fuerza mayor)
- Por **pérdida de licencia** administrativa (excepto infracciones o faltas administrativas penales)
- También se pueden alegar ceses por causas de violencia de género o violencia sexual; y también en casos de divorcio o acuerdo de separación matrimonial.

Solicitud a las Mutuas

Las **solicitudes** se deben presentar antes del último día del mes siguiente al cese de actividad; en las Mutuas que permiten realizar el trámite de forma telemática en sus sedes electrónicas
Durante el periodo de cobro de la prestación la Mutua se hará cargo de la cuota de Seguridad Social

Duración del paro del autónomo

El período del cobro de la prestación se calcula sobre cotizaciones de los 48 meses anteriores:

• 12 a 17 meses cotizados	4 meses de paro
• 18 a 23	6
• 24 a 29	8
• 30 a 35	10
• 36 a 42	12
• 43 a 47	16
• + de 48	24

Una vez reconocida la prestación, los meses cotizados que sirvieron para el cálculo se consideran «consumidos». Si tras agotar el paro vuelves a emprender, empezarás de cero a acumular meses para una futura protección.

Cuantía de la prestación por cese de actividad

70% de la base reguladora (700 euros brutos al mes con una base de 1000)
(se calcula mediante el promedio de las cotizaciones durante los 12 meses anteriores)
50% de la base reguladora en casos de cese parcial o fuerza mayor
Hay unos límites máximos y mínimos que varían si se tienen hijos o no

Cese de actividad parcial

Permite percibir una **prestación del 50% de la base** reguladora

- El autónomo deberá justificar deudas, al menos, del 150% de los ingresos ordinarios de los dos trimestres fiscales anteriores, así como, una reducción de ingresos del 75% con respecto al año anterior y que el total de ingresos sea inferior al SMI o a su base de cotización (si es menor).
- Si tiene chóferes contratados, se requiere, una reducción del 60% de la jornada de toda la plantilla o la suspensión temporal del 60% de los contratos de trabajo, así como acreditar una caída de ingresos del 75% respecto a años anteriores.
- Por causa mayor temporal con una caída del 75% de los ingresos y que estos sean inferiores al SMI o a la base de cotización correspondiente.

«Garraiolari autonomoak ez dauka aukerarik lanbidea uzteagatik bakarrik. Bezeroaren galera edo porrot handia frogatu beharko du»

de ejercicios anteriores. También se requerirá al autónomo que los rendimientos netos mensuales de esos dos trimestres no superen la cuantía del salario mínimo interprofesional o de la base por la que viniera cotizando si ésta fuera inferior sin computar las deudas que pueda tener por incumplimiento de sus obligaciones con la Seguridad Social o con la Administración Tributaria.

El otro caso afecta a los transportistas autónomos que tienen chóferes contratados que podrán solicitad el subsidio de paro si suspende los contratos del 60% de los trabajadores a los que cotiza o les reduce la jornada laboral en un 60%. También se les exigirá como en el caso anterior que en los dos trimestres fiscales previos tengan el 75% menos de los ingresos obtenidos en el mismo periodo de años anteriores y que sus rendimientos en ese periodo no superen el Salario Mínimo ni la base por la que cotiza si fuera menor.

Requisitos

Los requisitos necesarios para que el transportista autónomo pueda cobrar el paro, o el cese de actividad en su caso, son estar afiliado al Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, RETA: haber cotizado a lo largo de los últimos dos años por lo menos durante 12 meses; justificar debidamente que se encuentra «en situación legal de cese de actividad» y, además, en disposición de volver al mercado de trabajo, de inmediato, por Emprendimiento o Actividades formativas

No se concede desempleo a los que han cumplido la edad necesaria para acceder a la pensión de jubilación ni a los que deban alguna cuota de la Seguridad Social (tiene, de no ser así, 30 días para regularizar su situación).

Belauneko minarekin ezin fundamentuz lan egin eta bajan egon zen tarte batez.

«Ezinbesteko bete beharrak dira Autonomoetan afiliatua egotea, bi urtetan kotizatzea, jarduera uztea eta lanera itzultzeko prest izatea»

Los transportistas autónomos que tengan algún chofer contratado han de cumplir también con la normativa laboral (para disponer de acceso al derecho a paro).

Cantidades a cobrar

Si el transportista autonomo cumple los requisitos, y la Mutua aprueba la solicitud, cobrará el 70% de base reguladora calculada según las cotizaciones de los últimos 12 meses. En el caso del cese de actividad parcial, el porcentaje a cobrar por el autónomo se rebaja al 50%.

La cuantía a cobrar se calcula siempre según el tiempo cotizado a la seguridad social, tiene un tope y varía si el solicitante tiene hijos o no.

Suspensión temporal

La prestación por cese de actividad se podrá suspender (poner en pausa) por varios motivos: por la imposición de una sanción por infracción leve o grave; por cumplir condena de privación de libertad; por trabajar por cuenta propia o ajena por un tiempo inferior a 12 meses. Esto es clave para los que pretendan iniciar un nuevo proyecto o empleo sin perder el derecho acumulado.

También se puede suspender por un traslado de residencia al extranjero (menos de 12 meses) para búsqueda de empleo, perfeccionamiento profesional o cooperación internacional y en caso de salida al extranjero no superior a 30 días naturales (una sola vez al año), siempre que se comunique y autorice previamente por la Mutua.

«Bezero bakarra izanda errazago da langabezia saria eskuratzea»

Jose Ignazio Gaztañaga, «Gaztaño», es un transportista jubilado «afortunado» desde este verano. Un problema en la rodilla que acarrea desde que faenó en un barco pesquero de bajura hace muchos años, no le permitía trabajar cómodamente al volante del camión. Tuvo la suerte de disponer primero de una baja médica para unos meses, consiguió cobrar durante dos años el paro y, por fin, se jubiló recientemente. El autónomo también tiene desde 2010 derecho a percibir el subsidio de desempleo, aunque el proceso para solicitarlo sea espinoso, difícil obtenerlo y la ayuda a percibir limitada.

Salbuespena dira Hiru sindikatuko garraiolarien artean langabezi saria eskuratu dutenak. Jose Ignazio Gaztañaga, «Gaztaño», garraiolari zestoarra da bat. Araban Amurrioko garraiolari batek eta berriki Gipuzkoan irabaziak asko jaitsi zitzaizkion beste batek ere jaso dute. Gutxi dira Hiruren baitan. Asko ez dira saiatu ere egiten, ahalegina eskatzen baitu. Dena den, garraiolarien eskubide bat ere bada, garraiolari autonomoak baliatu dezakeena, gutxi saiatu arren. 2019tik nahitaez kotizatu beharra dauka honetarako autonomoak.

Gaztaño deitzen diote, Joseinazio Gaztañagari. Aitonaren aitonari bezala. Ordutik denak dira Gaztaño familian. Egoskorra zelako deitzen omen zioten, egur gogorra da eta berez gaztainondoarena, denetan gogorrera ez bada ere.

Aitortzen du Gaztañok langabezia kobratu ahal izateko prozesua ez dela erraz erraza izan: «gehiago lanik ez duzula izango, frogatu behar duzu besteak beste; hau da, enpresak paper bat sinatu behar dizu lanik ez dizula emango esanaz. Eta hori ez da erraz erraza edo sinple sinplea».

Eskatzea libre

Duela gutxi langabezia kobratzea lortu duen beste garraiolari batek behin eta berriro nabarmendu digu gaitza den arren eskatu egin behar dela, ezezkoa beti hor dagoela, eta ez dela etsi behar eskubidea mamitzeko eta aitortzeko konplexutasunaren gainetik.

Sindikatuak Lasarten duen bulegoan lagundu zioten, eskatzea seguraski alperrik izango zela esan zioten arren, oso zaila delako hilabete batzuetako galerak frogatzea; hala ere, eskatu eta lortu du: iazko udan oporretara urruti joan zitzaion txoferra, aurrena; erietxean ebakuntza gero, itzuli zenean, beraz, hamar hilabetean ez zuten lanik egiterik izan, uztailetik, apirilean autonomoetan baja eman zioten arte; eta itxaropen handirik ez izan arren, eskatu eta eskuratu du langabezia saria. Hilabete horietan galerak izan zituen, noski, eta frogatu egin behar.

Gaztañori bezala, Hiruko bulegoan eman zioten aukeraren berri; autonomoek ere eskubidea dutela langabezia eskuratzeko, ze bete behar dauden, eman beharreko

«No es un proceso fácil. Hay que demostrar que no volverás a trabajar en la empresa donde has trabajado. Tienen que firmar»

pausuak eta abar. Nortasun agiri, famili ugari ziurtagiri, datu ekonomiko eta abar bidali zituzten Mutuara, «eskatutako paper guztiak». Gero Mutuak informazio osagarria eskatu, «seinale ona, hori ere bidali eta hilabetetara jakin genuen onartu zutela. Ez baduzu eskatzen seguru ez dizutela emango»

Galerengatik langabezia
Galerak aitortu eta langabezia saria eman diote. «Aurreko urteko uztailetik egon zen kamioia geldi, eta apirilean eman genuen baja; hamar hilabetean galerak izan genituen. Saiatzeak merezi du. Eskerrak eskatu genuela. Bi urterako da, huskeria izan arren, ezer baino hobe. Ezer ez daukanarentzat laguntza polita». Aukera izaten da baldintza batzuk betez, langabezia sari hori kapitalizatzeko ere.

Horrekin bakarrik bizitzerik ez dagoen arren, berari ondo etorri zaiola esan digu Jose Ignazio Gaztañaga, «Gaztaño», Hiruko garraiolari erretiratuak ere; Eli Salvatierrak eman zion aukeraren berri, bete beharrak osatu eta erretiratu aurretik bi urtetan jaso zuen saria. Orain ondo bizi da: «Uste nuen faltan botako nuela garraiolari jarduna», baina momentuz ez du faltan bota hainbat urtetan egin duen lana.

Oraindik noizean behin garraiolari ezagunen batek deitzen dio enpresa honetara edo hartara joan beharra daukala eta nondik edo nola galdetuz. «Baina gero eta gutxiago».

«Quiero subrayar que la abogada de Hiru, Eli Salvatierra, es la culpable de que me dieran el subsidio de desempleo. Ella me animó y ayudó»

Orain aholkulari beraz...
Bai, aholkulari eta kitto, bukatu da, laster ezta hori ere...

Senideak garraiolariak al dituzu?
Ez, denak linterneroak.

Interesantea zure ibilbide edo esperientzia: bajan izan zara eta paroa kobratu duzu; hori ez da ohikoa autonomoen artean...
Nabarmendu nahi dut, Eli, Hiruko abokatuari esker lortu nuela; berak esan zidan aukera horiek zeudela: zergatik ez nintzen ba saiatuko; berak lagundu zidan egin beharrekoak egiten. Oso ondo aritzen da horrelakoetan.

Nik belauneko arazo bat neukan. Eta oraindik badaukat. Haunditu egiten zait eta hankak kargatu. Hori ikusita berak esan zidan, «eseri gaitezen, eta ze aukera dauden begiratu».

Orduan 60 urte neuzkan: Nik itsasoan lan egin nuen urte batzuetan, horiek ere baneuzkan kontatzeko; eta, horregatik, 63 urterekin uzteko aukera; baina ordura arte eutsi edo iraun behar nuen. Beraz ondo zetorkidan bi urtetan langabezi saria kobratzea, 61etik 63ra. Eliri esker lortu nuen eta ondoren lanbidea utzi. Eskerrak horri, ez nengoen eta lanik egiteko.

Ez da, dena den, prozesu erraza...
Zenbait betebehar nituen eskaera onartzeko. Nik enpresa bakar batentzat lan egiten nuen, horrek errazten du lana; hala ere zenbait kontu frogatu edo egiaztatu behar dira. Lanik gabe geratu zarela, galeran zabiltzala eta ez duzula jada beraientzat lanik egingo.

15 enpresentzat lan eginez gero zailtzen da gestioa, asko konplikatzen da. Nik batentzat egiten nuen, eta kostata bada ere, lortu nuen paper bat, esaten zuena ez zidatela lan gehiago emango, hau da, enpresak aitortzen zuen, data batetik aurrera ez nuela lanik izango. Jada bajan nengoen, 61 urterekin lanik gabe geratu nintzen. Orduan egin nuen langabezi sariaren eskaera mutualitatean. Onartu edo ez, mutuaren eskutan egoten da. Nire kasuan onartu zuten langabezia ematea. Kasu gutxitan ematen omen dute, nirea bezalako kasuetan soilik, Elik esan zidanez, baina bestela gehienetan atzera botatzen dituztela. Oso zaila dela.

Enpresak eragozpenik jarri al zizun paperak egiteko.
Bai, jarri zizkidan, horretaz arduratzen zenak ez zuen borondate eta interes handirik, motel xamarra zen. Elik lortu zuen, besteak beste, enpresako abokatua pertsonalki ezagutzen zuelako.

Beraz ezin zenuen lanik egin belaun horrekin, zailtasunak izango zenituen kamioira igotzeko ere...
Igo bai, baina banaketa sufrimendu bilakatzen zen. Batzuetan merkatal gune handietara eraman eta banatzen nituen produktuak. Sufrimendu handia zen, distantzia handia egin behar nuen, ezinean. Garberan behin atean zegoen seguritateko langileari eskatu behar izan nion laguntza. Ez nenbilen ondo. Esan zidan hamarretarako bukatu behar nuela, nik ezingo nuela eta berak lagundu zidan.

Trabajo durante 10 años en un barco de bajura y luego 30 en el camión.

Zer moduzko lanbidea izan da, gustura aritu al zara?
Bai oso gustura. Lehenengo 10 urtetan itsasoan lan egin nuen, atun eta antxoen arrantzan. 17 urterekin hasita, han izorratu nuen belauna. Zazpi aldiz pasa nintzen ebakuntza gelatik. 15 bat egunetarako joaten ginen, antxoa eta atunetara.

Gehiena egon naizena 27 egun, behin. Azken atuna barkutik atera eta 24 ordura joan behar ginen berriro, egun bakarra etxean pasata.

Lanbide gogorra al zen?
Belaunek asko sufritzen dute. Mediku batek esan zidan, nire belaunarentzat txarrena hezetasuna zela. Hala ere, hainbat ordu pasatzen nuen ur-azpian lotan, umedade handia zen han; medikuak hori esan eta lau bat urtetara, zerbait egin behar nuela pentsatu eta kamioiarekin hasi nintzen.

Arrantza, berez, lan gogorra izan arren, gustukoa nuen. Orduan pentsatzen nuen, gerora, itsasoko lana faltan botako nuela, baina ez da hori gertatu.

«Ya no podía trabajar bien con el dolor en la rodilla que me lastimé en un barco pesquero. El paro me sirvió para llegar a la jubilación»

ELKARRIZKETA

Kamioiarekin zer jardun egin duzu?
Denetarik. Osaba batek banatzailea behar zuen zuzentzen zuen enpresan. Eta horretan hasi nintzen. Banaketan batez ere.

Enpresaz enpresa kamioi txikiarekin...
Tarteka kanpora ere egin nituen joan-etorri batzuek. Hegoalderantz. Eta behin joan nintzen kamioi baten bila Alemaniara.

Zenbat urte egin dituzu?
1992tik 30 urte baino gehiago. Azken hiruzpalau urteak geldi.

Joan etorri ugari A8an. Zer moduzkoa da?
Batetik beharrezkoa da, egin zuten bezala egin zuten aspaldi eta, beraz, zaharkitua gelditu da, gabeziak ditu eta hala ere, kobratu egiten dute. Bestetik, trafiko handia dabil. Aldapak, bihurgunean eta soilik bi erreiko zati ugari. Garbi dago hirugarrena zabaldu duten zatietan, segurtasun gehiago duela, seguruagoa dela.

Egin zutenean ondo zegoen, baina jada, ez. Zaharkitua bada eta trafiko handia badabil, zer dela eta kobratzen dute? Hainbat diru jasotzen dute Aldundiek bidesaritan. Errepideak konpontzeko erabiliko balitz, gaitzerdi...

Bai... Garraioan zabiltzala izan al duzu istripu larririk edota beste eragozpenik...
Autoarekin bai, baina kamioiarekin ez, sekula.

Gaztaño considera positivo su paso por Hiru que hace «un trabajo necesario».

«Para estar en la Junta de Hiru tienes que estar vacunado. Tendrás que oir barbaridades de la gente. Piensan que lo hacemos por dinero»

Sindikatuaren zuzendaritzan ere parte hartu duzu?
Bai, esperientzia oso ona izan da. Duela gutxi utzi nuen grebaren ondoren. Beharrezko lana dela uste dut. Zebait greba egin ditugu.

Bakarrik ari den garraiolari autonomoarentzat, oinarria da sindikatuaren babesa...
Dena den hor aritzeko txertatua egon behar duzu. Garraiolari batzuk sekulakoak esango dizkizute; gainera, jendeak pentsatzen du kobratu egiten dugula lan hori egiteagatik. Eta esaten ez duena, ez esan arren, hori pentsatzen ari da.

Egon ziur, norbaitek leporatuko dizu kobratzen duzula hortik. Askok ez dakite ezer. Beraz bakuna hartuta egon behar, eta ondo jakin zertan eta non ari zaren. Ez da inor etorriko bizkarretik heldu eta egindako lan onarengatik zorionak ematera edota «ondo ari zarete» esatera...

«Desde 1992 he trabajado con el camión, durante más de 30 años, aunque tuve que parar los últimos tres o cuatro años»

Jose Ignazio Gaztañaga, «Gaztaño»

«Urria bada ere, laguntzatxoa da»

Gaztañoren iritziz, «paroa eskuratzeko aukera, oso ondo dago, ezer ere ez baldin badaukazu, eskubidea da eta laguntzatxoa. Ez da iritsiko bizitzeko, beste zerbait behar, atzean, oso zaila da horrekin bakarrik aurrera egiteko, mila euro inguru dira. Baina, ez diozu esango ezetz... Niri oso ondo etorri zait, baina aurrera egin badut aurreratua nuen xoxengatik izan da, baina bestela, bizimodua erabat aldatu behar. Gaizki dabilenarentzat aukera hori badago. Baina ez pentsa sekulako mauka denik. Topea dauka».

«Erruduna Eli da dena den. Oso eskertua nago. Ez neukan ideiarik, ez nekien existitzen zenik ere. Ez nekien zertan ari nintzen ere. Betidanik eduki dut harreman ona Eli abokatuarekin, joan naizen guztietan, beti, egin diot kasu. Berak esan zidan aukera zegoela, azaldu zidan dena, pentsatu nuen eta aurrera. Hasteko galdetu zidan medikuaren baja hartzerik ba al neukan. Aukerarik banuen, beraz, bajan egon nintzen lehenengo 61 urte bete arte, eta gero langabezia eskatu 63ra arte irauteko. Noski, ahaztu, jarduera uzteko ematen duten laguntzaz. Horiek ez dago jasotzerik».

«Ezintasunik ez zidaten aitortu, bastoiarekin ibiltzen nintzen arren. Ehuneko 34koa bakarrik. Bi aldiz egon nintzen medikuarenean, baina ez zidaten eman. Ez daukat aparkatzeko txartelik ere. Hori bai, errenta aitorpenean deskontu txiki bat egiten didate. Jakitea beti ondo dago. Badakit noraino iritsi naitekeen».

«Estuve de baja hasta los 61 y en paro hasta que me jubilé a los 63. Si te dan esto, olvídate de las ayudas para el cese de la actividad»

Las petroleras se lucran con la crisis, mientras el transportista se ahoga

Gasolioa behin eta berriro ari da garestitzen azken asteotan. Beraz, garraiolariarentzat konponbide bakarra aldiro tarifak igotzea eta horretarako ministerioak jarritako formula erabiltzea da. Bestalde, laguntza ofiziala eskaini du Gobernuak, baina atzerapen handiarekin ari dira ordaintzen. Irailera arte ez dute ezer jaso garraiolariek eta batzuek momentuko diru arazoak izan dituzte. Bien bitartean, «energia» konpainia handiak aberastu dira. Irabaziak biderkatu dituzte.

El gasóleo no para de subir, el transportista asume un coste de cientos de euros semanales extras, adelanta ese dinero sin saber en algunos casos si podrá repercutir en la tarifa y recuperarlo; mientras, las empresas petroleras multiplican sus beneficios. Las ayudas del ministerio, unos céntimos por litro consumido o la reducción del IVA del 21 al 10% no son más que parches, dinero público que beneficia sobre todo a las petroleras y alimenta su negocio.

El gasóleo ha estado por las nubes a lo largo de todo el verano. La única solución para el transportista es repercutirlo, si puede cada vez que reposte. Es verdad que existe la formula activada por el ministerio para adecuar las tarifas del transporte a los incrementos de los gastos en este caso del combustible. Es verdad también que es de obligado cumplimiento y automático para los clientes. Pero también es verdad que éstos intentan esquivar su obligación, mantener los precios y no subir todo lo necesario o correspondiente. Es un sector complejo y no todos los transportistas tienen la capacidad, habilidad o desenvoltura necesaria para mejorar las tarifas y corren el riesgo de salir perdiendo.

Fórmula del ministerio

Los transportistas que tienen uno, o unos pocos clientes son los que más posibilidades, facilidades y mejor panorama tienen a la hora de repercutir los gastos mediante la fórmula establecida para ello y replanteada por última vez en el mes de abril. https://apps.fomento.gob.es/preciogasoleo/angular_proyecto/client/gasoleoCambio es la página donde se puede aplicar la fórmula, y se muestra la variación semanal del precio del gasóleo.

Sin embargo aun hay clientes que revisan las tarifas mensualmente cuando el ministerio obliga a hacerlo semanalmente. Es un comportamiento ilegal pero una práctica habitual ante la inacción y carencia de inspectores que controlen la actividad.

Incremento a su manera

Los que peor lo tienen son los que trabajan al enganche con otros transportistas o con Agencias de transporte, ya que, estos aplican los incrementos y ponen los precios a su manera. Así hay transportistas que aceptan esas circunstancias y trabajan siendo conscientes de que no son las condiciones apropiadas mientras otros piensan que sería mejor quedarse en casa para ganar poco o incluso perder dinero.

Ha sido un verano complicado para el transportista. La situación de inestabilidad en Oriente Medio provoca automáticamente el incremento de los precios del gasoil; las dificultades para repercutir ese incremento en las tarifas generan tensiones, y alguno se plantea parar y no arrancar su camión hasta que se normalice la situación, las aguas vuelvan a su cauce y el combustible tenga un precio razonable. La escalada del combustible puede suponer en algunos casos un sobrecoste de 2.000 euros al mes que cuesta repercutir al cliente.

«Garraiolariaren irtenbide on bakarra, tarifa gasolioaren prezio igoeren arabera egokitzea da; formula hor dauka webean»

Garraiolariak ministerioaren kalkulagailua erabili dezake tarifak egokitzeko.

A más gasto mayor tarifa

En teoría, el incremento de los gastos no debería ser un problema, en cualquier actividad, si aumentan los gastos sube el precio del producto en este caso el transporte. Pero el sector es complejo y no siempre es sencillo cobrar lo que corresponde.

No tanto como las petroleras pero las agencias también ganan en tiempos revueltos. Aplican la fórmula al precio que propone al transportista efectivo no al que cobra realmente al cliente, y la variación diaria del precio del gasoil nunca le afectará porque nunca reposta.

Mientras tanto, la Administración aprueba cada cierto tiempo ayudas para evitar el descontento de los profesionales y la reacción del sector, medidas que muchas veces marean al transportista variando el formulario o aprobando ayudas cada cierto tiempo que revisan las anteriores.

De ahí el «lío» actual y la incertidumbre de los transportistas por la variación de las ayudas al combustible a lo largo de estos meses, los retrasos en el pago de las mismas y la disparidad de las tarifas según clientes o territorio.

Oligopolio

Y el gasóleo no para de subir. En momentos de crisis e inestabilidad los incrementos son desmedidos. Y cuando se calma la situación los precios bajan pero a otro ritmo, se reducen pero no tan rápidamente y el oligopolio de las empresas petroleras está constantemente incrementando los beneficios.

Así, mientras se va ahogando el sector del transporte por carretera en Euskal Herria aumenta esa incertidumbre al ritmo del continuo encarecimiento de los carburantes, las petroleras han multiplicado sus beneficios en las últimas semanas.

La asociación ecologista Greenpeace ha reprobado esas ganancias de 81,4 millones de euros extra al día, más de 2.500 millones de beneficio al mes (marzo). No estaría mal, viendo esta situación que la Administración pusiera en marcha un impuesto especial para gravar esos beneficios extras que ayudarían para tener recursos para los más desfavorecidos. Y no sería la primera vez. La UE aplicó ya en 2022 y 2023 una «contribución» de solidaridad temporal debido al importante incremento de los beneficios registrado cuando estalló el conflicto ruso-ucraniano. Según el informe final de Bruselas, aquel mecanismo permitió recaudar cerca de 28.000 millones de euros. El Gobierno español junto a Austria, Alemania, Italia y Portugal ya han reclamado una fórmula comunitaria similar para gravar ahora, de nuevo, esos beneficios extraordinarios de las empresas energéticas.

Retraso en las devoluciones

Los transportistas autónomos, por su parte, han lamentado igualmente que hasta el mes de setiembre no hayan comenzado a cobrar la bonificación de 20 céntimos por litro aprobada hace meses por el Gobierno. La tramitación ha requerido el visto bueno previo de la Unión Europea y hasta mediados del mes de setiembre no han comenzado a abonar las cantidades a devolver.

«Ez da erraza egoera garraiolariarentzat, kezka handia dute, laguntzak aldiro aldatzen dira, gasolioaren prezioa ez da baretu. Lio handia dute»

Retrasos en las devoluciones de «los céntimos»

Los pagos de los 20 céntimos de ayuda por litro de gasoil consumido, aprobados en marzo para que se devolvieran mediante el gasóleo profesional han acumulado retrasos importantes. La mayoría de los transportistas no vieron el dinero en seis meses, no recibieron nada hasta mediados de setiembre.

La administración lleva meses ayudando con una cantidad fija, unos pocos céntimos por litro de gasóleo consumido por el transportista que tiene un camión de más de 7,5 toneladas. La cuantía ha variado en los últimos meses, pero se han mantenido los retrasos a la hora de abonar esas devoluciones, que fueron de 20 céntimos por litro entre marzo y junio; de 10 y 15 en julio y agosto, mientras que en setiembre iba a ser de 20 céntimos pero será de 5 ya que la ayuda fiscal para todos los vehículos a la hora de repostar pasó de 5 a 20 céntimos el citado mes.

Algunos transportistas han comenzado a recibir a mediados de setiembre parte de las cantidades asignadas desde marzo como gasóleo profesional. La cuestión ya está en fase de resolución.

Ayuda directa a repartidores
También ha sufrido retrasos en el pago, la ayuda directa aprobada para los transportistas que no están acogidos al gasóleo profesional, los que circulan con camiones de menos de 7,5 toneladas y los repartidores con furgoneta, para cobrar los 665 y 300 euros respectivamente aprobados en marzo.

Ahora el Gobierno ha dispuesto un nuevo paquete de ayuda. Esta vez, los transportistas con camiones ligeros y repartidores con furgoneta tendrán una ayuda directa de 499 y 225 euros respectivamente. El plazo para pedir esta ayuda extraordinaria ctreada para paliar en incremento del precio del gasoil finaliza el 30 de octubre.

Recibirán, a su vez, 1.350 euros, en total, 450 euros menos que en la anterior convocatoria, los que trabajen con camión pesado de más de 7,5 toneladas de masa si usan carburantes de tipo GLP, GNC o GNL. La solicitud de ayuda directa por vehículo se debe hacer de forma telemática antes de que finalice el mes de octubre en las páginas web de las haciendas forales.

Todos han incumplido, tanto la Agencia Tributaria estatal como las Haciendas Forales responsables de las devoluciones en Euskal Herria a la hora de abonar a tiempo las ayudas; y algunos transportistas pueden tener problemas de liquidez ya que ellos están adelantando el dinero que más tarde podrán recuperar.

Casi seis meses de retraso
La Administración ha apurado al máximo las devoluciones del gasóleo profesional. Por ley tienen seis meses para ello, hasta finales de setiembre y están aprovechándolo.

Al retraso de las devoluciones hay que añadir los cambios en las cantidades que se han aprobado sobre la marcha. En setiembre ha vuelto a alterar la devolución de los 20 céntimos, por medio del gasóleo profesional: se devolverán 5 céntimos ya que el descuento fiscal en las gasolineras es de nuevo de 20 céntimos. En este sentido, muchos transportistas creen que en algunos surtidores no están aplicando esa rebaja fiscal de 20 céntimos por litro en vigor desde el 1 de septiembre, para todo el mes, y mantienen los precios inflados de los combustibles de los últimos días.

Las ganancias y márgenes del transportista se han ido reduciendo en los últimos años y han llegado a una situación extrema. Así, hay cada vez hay menos profesionales en el transporte internacional, en general, hoy rechazan los largos desplazamientos. «Para ganar unos pocos euros no merece la pena ir tan lejos y pasar varios días en el camión, fuera de casa».

«Gasolio profesionalik ez duten banatzaileek ere atzerapenak jasan dituzte kobratzeko. Urriaren amaierara artean berriro dute laguntza eskatzea»

Petrolio konpainiak aparretan, garraiolaria burua altxa ezinik

Europa eta Iparramerikako petrolio enpresak azken hiru hilabeteotan irabaziak hiruzpalau aldiz biderkatu dituztela errefusatu dute zenbait erakundek, besteak beste Greenpeace talde ekologistak, edota Transport & Environment, T&E, (garraioa eta Ingurumena) nazioarteko elkarteak. Konpainia handi horien irabazi extrak zergapetzeko ere eskatu dute.

AEBetako Trump presidenteak ere nabarmendu zuen duela gutxi berak liberalismoa defenditu arren, «diru asko» irabazten dutela eta hobe luketela erregaien prezioak merkatzea.

Mundu osoan daukate mauka, AEBek Iran eraso zuten une beretik. AEBetan, bost aldiz biderkatu dituzte irabaziak ExxonMobil eta Chevron enpresek urteko bigarren hiruhilekoan 26 mila milioi dolar bien artean. Chevronek bakarrik, iazko eta aurtengo irabaziak alderatuz gero, bost aldiz handiagoak izan ditu aurten.

Europako zortzi petrolio enpresa handiek ere nabarmen ugaritu dituzte irabaziak. 7.500 milioi euro hiru hilabetetan, auto eta kamioi gidarien poltsikotik. Horien artean da Repsol «energia» konpainia. Mila milioi euro extra irabazi ditu hiru hilabetean, aurrekoan baino lau aldiz gehiago. 257 lehen hiru hilabetetan eta 1.010 ekainera bitartean.

Zerga berezia
Estatu espainiarrean diru asko irabazi dute konpainiek. Transport & Environment, T&E, elkartearen azterketa baten arabera, lehen hiruhilekoan 296 milioi euro irabazi zituzten, eta 1.182 bigarrenean.

Beraz, prezioak egokitzeko eta merkatzeko interesik ez dutenez, ez legoke gaizki zerga bereziren bat abian jartzea. Hain juxtu, horixe eskatu du Carlos Cuerpo espainiar ekonomia ministroak ere:·«Europak aztertu dezala aukera hori, sortu dezala behin behineko tresna solidarioren bat erasoen ondorioz izan dituzten irabazi extra horien parte kontsumitzaileen karga arintzen erabiltzeko» zabaldu zuen ministroak X sarean.

T&Ek ere adierazi du irabazi extra horien gaineko zerga berezia sortu beharko litzatekeela. Baliabide horien parte ibilgailu elektrikoen programak azkartzeko erabili beharko liratekeela deritzo. «Petrolerek irabaziak ugaritu arren, energia berdea ez dute bultzatzen». Estatu espainiarra, Austria, Alemania, Italia eta Portugal behintzat petrolerei zerga berezia jartzearen alde daude.

Greenpeaceren ikerketa
Erasoak hasi zirenetik petrolio enpresek Europan egunean 81 milioi euro gehiago irabazi dituztela salatu du, bestalde, Greenpeace talde ekologistak; «Petrolio irabazien soberakina gerra garaian» ikerketak baieztatu du hori, beraz, martxoan 2.500 milioi euroko mozkina. Aparteko irabazi horiek zergapetzeko eskatu du Greenpeacek ere, energia-fakturak arintzeko, batetik, eta berriztagarrietan inbertitzeko, bestetik.

«Ekialde Hurbilean jendea hiltzen den bitartean eta Europan milioika pertsonak erregaien prezioak oso garesti ordaintzen dituzten bitartean, gobernuek petrolio-enpresei poltsikoak betetzen uzten diete», adierazi zuen ohar baten bidez Ariadna Rodrigo Europa mailako Greenpeaceko arduradunak.

Dirutza irabazi dute eta konpainia horiek, AEBek eta Israelek Irani eraso egin ziotenetik erregaien prezioek gora egin zutelako. Gasolindegietako erregaien prezioak petrolioaren prezioa baino askoz gehiago igo direla ere nabarmendu dute. «Gobernuek lehenbailehen sortu behar dituzte erregai fosilen onura guztien gaineko zerga handiagoak, eta diru hori erabili behar dute herritarren energia-fakturak murrizteko, energia berriztagarri merkeak, seguruak eta tokiko ekoizpenekoak hedatzeko, eta krisi klimatikoaren larriagotzeak kaltetutako komunitateei laguntzeko», eskatu du Greenpeace talde ekologistak.

«Las compañías petroleras han multiplicado sus beneficios y desde diversas instancias se ha pedido un impuesto especial»

HIRU ASEGURUAK, precios 2026

Seguros obligatorios

	HIRU 2025	GRÚA O VOL.
CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	1.658,90 €	1.715,30 €
CAMION RIGIDO NACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.330,50 €	1.487,20 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.516,85 €	1.647,25 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.798,15 €	1.932,60 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.896,95 €	2.011,90 €
CAMION RIGIDO INTERNACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.330,50 €	1.487,20 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.516,85 €	1.647,25 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.962,95 €	2.076,50 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	2.110,15 €	2.286,95 €
SEMIRREMOLQUES (NACIONAL-INTERNACIONAL)	530,50 €	565,45 €
REMOLQUES (NAC.- INTER.)		
DESDE 3,5TNS/10TNS	342,85 €	348,14 €
>10TNS	415,75 €	431,46 €
FURGONETAS	1.115,00 €	

* Responsabilidad Civil Obligatoria.
* Responsabilidad Civil Voluntaria 50.000.000€.
* Defensa jurídica nacional o internacional dependiendo del ámbito de la póliza.
* Roturas de lunas 100%
* Asistencia en viaje hasta 6.000€ (3.000€ rescate y 3.000€ remolcaje), excepto furgonetas que disponen de una asistencia ilimitada. (Independientemente del ámbito nacional o internacional)
* Accidentes corporales del conductor 24 horas (profesión): Muerte/Invalidez Permanente absoluta, parcial o total 50.000€ y asistencia Sanitaria. Confirmamos que el coste de añadir un conductor más sería 65,65 €/año. (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación).
* Accidentes Cinegéticos (excepto semirremolque y remolques).
* Menores 25 años: incluida.
* Entrada en puertos: incluida.
* RC en parado para vehículos basculantes y/o grúa: incluida con una franquicia de 150€ (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación).

Seguros de MERCANCIAS

	Franquicia
Coberturas ICCA	150 €
Robo	150 €
Mojaduras	150 €
Roturas	150 €
Mala estiba general (max. 50.000)	300 €
Huelgas	150 €
Riesgos Extraordinarios	150 €
Carga/Descarga	150 €
Gastos remoción 6.000€	
Suma asegurada <6.000 capital 5.000	Sin franquicia
Suma asegurada >6.000 capital 5.000	Sin franquicia
Mala estiva general	
Contratada con un max. de 50.000 euros 10% con un mínimo de 1.200 euros	300 €
Daños/contaminación de polizones	
Suma asegurada <10.000 capital 5.000	10 %
Suma asegurada >10.000 capital 10.000	(Mínimo 1.200)
CMR Transportista LCTTM/CMR	150 €
Robo	300 €

Cap asegurado	Prima 2026
5.000	210,48 €
10.000	243,42 €
15.000	310,58 €
20.000	373,44 €
25.000	434,53 €
30.000	487,42 €
35.000	543,19 €
40.000	593,43 €
45.000	672,18 €
50.000	678,99 €
55.000	746,87 €
60.000	788,15 €
65.000	828,36 €
70.000	863,03 €
75.000	936,98 €
80.000	977,72 €
85.000	1.032,05 €
90.000	1.072,41 €
95.000	1.140,68 €
100.000	1.181,41 €
105.000	1.256,09 €
110.000	1.269,69 €
115.000	1.310,43 €
120.000	1.324,00 €
125.000	1.371,54 €
130.000	1.378,31 €
135.000	1.439,42 €
140.000	1.473,36 €
145.000	1.493,75 €
150.000	1.500,53 €
200.000	1.744,97 €
300.000	2.159,14 €

* Ámbito: U. Europea, Andorra, Ciudad del Vaticano, Croacia, Liechtenstein, Noruega, Mónaco, Suiza, San Marino y Reino Unido.
* Cálculo de la prima: Por matrícula.
* Mercancías: Perecederas, frágiles, tecnológicas, ADR (excluidas explosivas, auto inflamables y radioactivas) y generales salvo excluidas.

Seguros de responsabilidad civil

	2026 con patronal Fact. de 130.000	2026 con patronal Fact. de 260.000	Peligrosas con patronal Fact. de 130.000	Peligrosas con patronal Fact. de 260.000
Límite asegurado 300.000 €	151,35 €	231,02 €	352,09 €	580,86 €
Límite asegurado 600.000 €	266,20 €	355,54 €	464,70 €	743,52 €

7 diferencias desberdintasunak

Bi irudi hauek berdin berdinak dirudite baina zazpi desberdintasun dituzte. Topa itzazu!

El objetivo del juego es encontrar las siete diferencias entre estas imágenes casi iguales. ¡Animo!

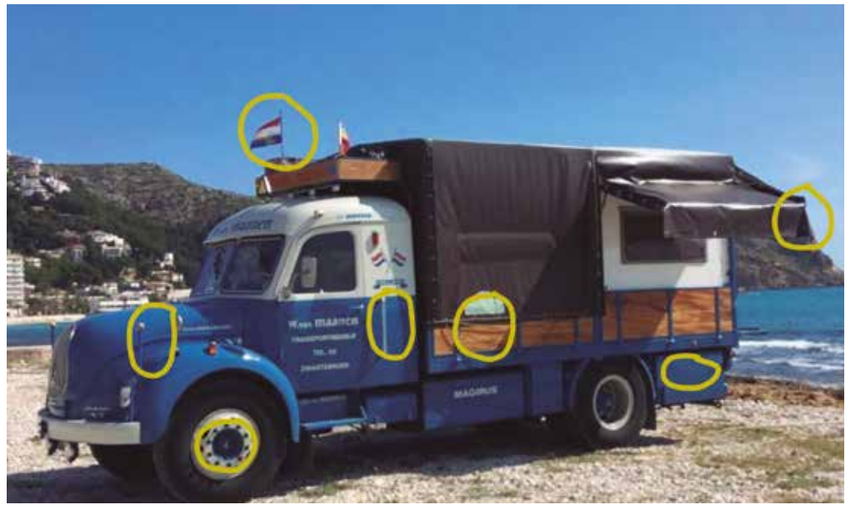
«Egurraren Herria, Bosque Country» kanpainako kamioia, herriz herri ibili da udan

Sudoku zail xamarrak

1		8		5	2	4		9
	2	4				5	6	
	1		4	3				
7								8
			6			7	2	
			3		4		5	
	4	7	2					
						8		4

4			7	2				
					1		7	2
5								
					4			3
			9				8	
3	8	4				1	2	
	5	1	4	7		9		
					6		5	
		8		3				6

141. aleko erantzunak



7	8	4	6	3	2	1	9	5
5	2	9	7	4	1	8	6	3
6	1	3	5	9	8	4	7	2
9	3	6	8	5	7	2	1	4
4	7	1	2	6	3	5	8	9
2	5	8	4	1	9	6	3	7
3	9	2	1	8	4	7	5	6
1	4	5	9	7	6	3	2	8
8	6	7	3	2	5	9	4	1

1	8	5	4	9	7	2	3	6
2	9	7	6	3	8	5	1	4
3	4	6	5	2	1	8	7	9
4	5	9	7	6	3	1	8	2
8	1	2	9	4	5	7	6	3
6	7	3	1	8	2	9	4	5
5	2	4	8	7	6	3	9	1
9	3	8	2	1	4	6	5	7
7	6	1	3	5	9	4	2	8

HIRU
ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA

Norbere datuak / *Datos personales*

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

Jarduera datuak / *Datos de la actividad*

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korronte zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Sindikatuko zerbitzuak / *Servicios del sindicato*

BIDEKO ERREPIDEAN BIDELAGUN COMPARTIMOS CARRETERA

BABESA ERREPIDEAN BIDELAGUN COMPARTIMOS CARRETERA

HIRU ASEGURUAK SEGUROS

HIRU AHOLKULARITZA ASESORÍA

Sinadura / *Firma:*

Oria etorbidea 10, 406. bulegoa
20160 Lasarte-Oria
T: 943 364 092
F: 943 363 262
gipuzkoa@hiru.org

Los Llanos industrialdea,
A kalea, 13
01230 Langraitz
T: 945 361 627
F: 945 361 643
araba@hiru.org

Meseta de Salinas
industrialdea, A kalea, 4
31191 Galar
T: 948 281 024
F: 948 281 025
nafarroa@hiru.org

Sasine Polígonoa
Utza Kalea 7 Larrabetzu
Salida 25 del corredor
del Txorierri
944046664
larrabetzu@hiru.org

Lanbarren industrialdea,
Mugarriegi kalea 2
20180 Oiartzun
T: 943 260 349
F: 943 260 805
lanbarren@hiru.org

Langraiz Oka (Los Llanos industrialdea, A kalea, 13. pab.) helbidea duen HIRU SINDIKAL KONFEDERAZIOAK formulario honen bidez sartutako datu guztien segurtasuna eta konfidentzialtasuna bermatzen du, Datuen Babesari buruzko 15/1999 Lege Organikoaren arabera. Garraio aholkularitza zerbitzua eskaintzeko erabiliko dira datuok. Hala nola, nahi izanez gero, Legean agertzen den sarbide, zuzenketa eta deuseztapen eskubideak erabil ditzakezu, mezu bat igorriz aipatutako helbidera edo honako fax zenbaki honetara: 945 361 643.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, con domicilio en Langraiz Oka (Los Llanos industrialdea A kalea 13) le informa de que los datos de carácter personal que Ud. nos facilite serán inlcuidos en un fichero responsabilidad de esta entidad con la única finalidad de prestarle servicios de asesoría de transporte. Ud. en cualquier momento podrá ejercitar los derechos de acceso, rectificación, oposición y cancelación mediante solicitud escrita dirigida a la dirección indicada o nº de fax 945 361 643.

CON LAS TARJETAS STAR
DE CEPSA **VAS A LO SEGURO**.

Para todo conductor, la seguridad es fundamental.
Pero para un profesional del transporte, lo es mucho más, porque afecta también a tu trabajo. Por eso las **Tarjetas Star de Cepsa** están pensadas para ti:

- Descuento en carburante
- Factura electrónica
- Gestión online
- Extracto de transacciones
- Amplia red de estaciones de servicio

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Cepsa:

- Número PIN en las transacciones
- Asistencia técnica en carretera
- Pago de peajes

Solicítalas en el **943 364 092**,
en cualquiera de las **oficinas de Hiru**
o en **www.tarjetascepsastar.com**

CEPSA
Tu mundo, más eficiente.

Euskal Herrian bizi eta lan egiten duten garraiolari autonomoei gasolio onena prezio eta kalitate ezin hobean eskaintzen die Bideko Aterpek.

Lau zerbitzugune dauzka Bideko Aterpek Hego Euskal Herrian: Araban, Langraitzen; Nafarroan, Galarren; Gipuzkoan, Oiartzunen eta Bizkaian, Larrabetzun.

Edonora joanda ere kalitatezko gasolioa topatuko duzu bidean. Hori aukera, hori mauka!