

La Confederación de Transporte por Carretera, entidad que agrupa a la practica totalidad de empresas de transporte de viajeros por carretera españolas (FENEBUS, ASINTRA, ANETRA, ASTIC y ADT) en respuesta al **Documento de Consulta por los Servicios de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea sobre Derechos de los Viajeros en el Transporte Internacional en Autobuses y Autocares de fecha 14 de Julio de 2005**, expone lo siguiente:

En general, nuestra confederación se muestra favorable al establecimiento de un sistema único de derechos de los pasajeros que evite los inconvenientes de la actual falta de armonización, que hace depender la legislación aplicable de la solución de conflictos normativos. Ello provoca que ni los operadores ni los pasajeros conozcan con exactitud los derechos y obligaciones que asumen.

Sin embargo esta organización entiende que en su regulación deben tenerse en cuenta las características de este tipo de servicio, totalmente distintas a las de los otros medios de transporte público de pasajeros, como el aéreo, el marítimo o el ferroviario. En el transporte en autocar no existe, normalmente, otro personal a bordo que el conductor, los vehículos, por sus características técnicas y reducidas dimensiones, no son idóneos para admitir los equipamientos accesorios que pueden instalarse en trenes aviones o barcos y en muchos casos los embarques y desembarques de los pasajeros se producen en plena ruta o en estaciones pequeñas carentes de personal o infraestructuras de apoyo.

Por otra parte debe tenerse en cuenta que nuestro medio de transporte tiene que compartir la infraestructura, por cierto totalmente insuficiente, con los vehículos particulares. Una empresa de autobuses o autocares no podría en ningún caso ofrecer garantías de puntualidad y prestación del servicio porque depende de que las infraestructuras que utiliza no estén saturadas o de que se produzcan otros impedimentos climáticos, obras o actuación de terceros que le son totalmente ajenos pero inciden de forma determinante en las condiciones en las realiza su labor. Por todo ello sólo se podrían establecer garantías de puntualidad en la prestación del servicio en el caso de que se hubiera establecido una reserva de infraestructura para este medio, como en los carriles bus existentes en muchas ciudades y en sus cercanías.

Además debería analizarse con detalle hasta que punto el establecimiento de penalizaciones por falta de puntualidad podría resultar peligroso por incitar al incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso o los límites de velocidad.

Por último nuestra confederación apoya sin reservas las iniciativas de la Comisión tendentes a la promoción del establecimiento de sistemas de billetes integrados.

En cuanto al cuestionario adjunto al Documento de Consulta nuestras respuestas son las siguientes:

1-Sí. En principio estamos a favor del principio de igualdad de trato.

2-Sí.

3-Sí.

4-Debe facilitarse infraestructura para los autocares en puertos estaciones y aeropuertos, facilitarse la expedición de billetes únicos y coordinarse los horarios y servicios con los de los otros medios, y en particular los de las nuevas líneas aéreas de bajo coste.

5-Sí son suficientes.

6-No. Entendemos que la garantía al viajero en autocar es superior.

7-Ver contestación anterior.

8-Ver contestación anterior.

9-Ver contestación anterior.

10-13-Ver contestación anterior.

14-No. La denegación de embarque es rarísima en el transporte en autocar, por la flexibilidad de este medio.

15-Ver contestación anterior.

16- No, entendemos que establecer indemnizaciones es injusto para un medio que carece de infraestructura propia y peligroso por constituir una incitación a los excesos de periodos de conducción y los excesos de velocidad para compensar retrasos. Sólo se admitirían en caso de existir reserva de infraestructuras en todo el recorrido y los horarios fueran suficientes para que pudieran cumplirse sin incumplir las normas de seguridad.

17-Ver contestación anterior.

18-Ver contestación anterior.

19-Sí, siempre que disponga de vehículos adaptados y no se ponga en peligro la seguridad. Debe tenerse en cuenta que todos los viajeros de autocar deben de estar en disposición de abandonarlo por medios propios, en caso de emergencia.

20-Los autocares no pueden disponer a bordo de personal para asistir a estas personas.

21-No, con carácter general.

22-No.

23-Siempre que no entorpezca al resto de los viajeros.

24-No es necesario el preaviso.

25-No

26-N.C.

27-No.

28-Sí

29-Sí

30-La lista es adecuada, con la excepción de los dos primeros puntos (puntualidad y plazo).

31. Precio, Seguro, Trayecto, Horario, Coche, Plaza.

32. No.

33. Debe hacerse mediante subvenciones.

34.Cualquiera de los dos.

35.No.

36.Sí.

37.No lo creemos necesario.

38.Sí.

39.No

40.No.

41.Ninguno.

42. No.

- 43.El órgano competente es la Inspección de Transportes.
- 44.Sí.
- 45.NC.
- 46.Ninguna.
- 47.Mediante el establecimiento de premios, subvenciones y otras medidas de promoción del transporte público de calidad.
- 48. Puede elegir su proveedor de transporte libremente.
- 49.Somos totalmente favorables.