



ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE
INTERNACIONAL POR CARRETERA



CONSULTA COMISIÓN EUROPEA.

“REVISIÓN DE LA LEGISLACIÓN COMUNITARIA RELATIVA AL ACCESO AL MERCADO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y A LA PROFESIÓN DE TRANSPORTISTA”.

PARTE A.- ACCESO AL MERCADO DE TRANSPORTE POR CARRETERA.

Pregunta nº 1.- *¿La fusión de reglas aplicables al transporte de mercancías con las que regulan el transporte de viajeros es una simplificación?, ¿Cuál es la mejor solución.*

ASTIC/FENEBUS- no consideran pertinente llevar a cabo la refundición de ambas normativas. Estiman que por tratarse de dos mercados de transporte diferentes deberían seguir conservando su estructura actual y por tanto, su autonomía en la regulación de cada uno de ellos.

Pregunta nº 2.- *¿Los servicios locales deberían estar cubiertos por el Reglamento (CEE) nº 684/92 o deberían excluirse del Reglamento o del régimen de autorización?.*

ASTIC/FENEBUS - proponen que los servicios locales sean excluidos del Reglamento general 684/92 por entender que se trata de servicios particulares (urbanos y menos de 50 Kms) que tienen unas características específicas (gestión y planificación que depende de las autoridades locales) que los distingue de aquellos servicios interurbanos, nacionales o internacionales.

Pregunta nº 3.- *Convendría imponer exigencias más elevadas para los transportistas que ejerzan ciertas actividades de transporte por carretera. ¿Cuáles?.*

ASTIC/FENEBUS están a favor de que se exija de manera general a todo transportista de viajeros la necesidad de tener un seguro de responsabilidad profesional que proteja a los viajeros.

Pregunta nº 4.- *¿Sería necesario exigir a los Estados miembros que verifiquen regularmente y en intervalos más cortos, si el operador satisface las condiciones requeridas para mantener la licencia?.*

ASTIC/FENEBUS opinan que la revisión de las condiciones requeridas para conservar la licencia cada cinco años es suficiente.

Pregunta nº 5.- *¿Convendría reducir la validez de la licencia comunitaria a una duración inferior a cinco años?*

ASTIC/FENEBUS consideran que resulta apropiada y suficiente la validez de la licencia comunitaria de los cinco años.

Pregunta nº 6.- *¿ Debería el Reglamento contemplar más información detallada acerca de las copias certificadas, es decir estandarizar los modelos para evitar cualquier confusión a la hora de una inspección?.*

ASTIC/FENEBUS consideran que debería crearse un modelo único de copia certificada, armonizando el color único en el que debe expedirse con el fin de evitar las confusiones creadas hasta ahora originadas casi de forma exclusiva por el color.

Pregunta nº 7.- *¿Convendría armonizar todavía más el certificado de conductor a través de la Comunidad?. ¿ Debería cambiarse el formato actual?. ¿Debería ser legible electrónicamente?.*

ASTIC/FENEBUS consideran que debería llevarse a cabo una armonización.

Pregunta nº 8.- *¿Convendría disminuir la duración de validez máxima fijada en la actualidad en cinco años?.*

ASTIC/FENEBUS no lo consideran necesario.

Pregunta nº 9.- *¿Convendría extender la obligación de otorgar un certificado de conductor a los conductores nacionales de la Unión Europea?.*

ASTIC/FENEBUS no lo consideran necesario.

Pregunta nº 10.- *¿Deberían armonizarse los documentos de control de los servicios discrecionales y detallarse más las especificaciones con el fin de evitar cualquier tipo de confusión en caso de inspección?.*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian a favor de la armonización.

Pregunta nº 11.- *¿Qué les parecería si se remplazase la variedad de documentos nacionales existentes por una carta de porte uniforme y válida para toda la Comunidad?*

ASTIC/FENEBUS se manifiestan a favor de la constitución de una única carta de porte para la prestación de servicios de transporte nacional de mercancías.

Pregunta nº 12.- *¿El procedimiento de autorización para los servicios regulares internacionales de viajeros debe mantenerse, simplificarse o suprimirse?*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian a favor de que se mantenga.

Pregunta nº 13.- En el caso de que las partes interesadas estén de acuerdo con el mantenimiento del régimen actual, ¿sería posible para las administraciones nacionales establecer un plazo de tiempo menor para tratar las solicitudes de autorización?

Para **ASTIC/FENEBUS** - el plazo actualmente en vigor es suficiente.

Pregunta nº 14.- En el caso de que las partes interesadas estén de acuerdo con el mantenimiento del régimen actual, ¿los procedimientos de recurso son claros y eficaces?

ASTIC/FENEBUS consideran los procedimientos de recursos actualmente en vigor, suficientemente claros.

Pregunta nº 15.- En el caso de que las partes interesadas estén de acuerdo con el mantenimiento del régimen actual, ¿hay otros aspectos de la reglamentación que podrían cambiarse con el fin de simplificar los procedimientos administrativos o con el fin de mejorar el régimen actual de autorizaciones concentrándolo por ejemplo en el respeto de exigencias en el campo de la seguridad vial y asuntos sociales?

ASTIC/FENEBUS proponen que se establezcan exigencias superiores en el campo de la seguridad, como por ejemplo en el mantenimiento de vehículos.

Pregunta nº 16.- *¿Convendría autorizar las operaciones de cabotaje urbanas y suburbanas en el marco de los servicios internacionales?, Si ¿en qué condiciones?*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian en contra del cabotaje en operaciones urbanas y suburbanas.

Pregunta nº 17.- *¿Consideran las partes interesadas que reglas diferentes constituyen un problema?, ¿Consideran las partes interesadas que una definición más clara y precisa del cabotaje sería útil?*

ASTIC/FENEBUS consideran que debería articularse una definición más precisa del cabotaje en lo referente a la extensión de la temporalidad.

Pregunta nº 18.- *¿Cuál es el punto de vista de las partes interesadas sobre estas aproximaciones?, ¿Qué alternativas podrían proponerse para una definición clara y fácilmente aplicable al cabotaje por carretera?*

ASTIC/FENEBUS se inclinan por el supuesto 1, es decir cabotaje autorizado por una duración máxima de 30 días consecutivos pero únicamente en un período de 60 días al año, con un carnet de a bordo unificado y emitido por el Estado de origen del operador que presta el cabotaje.

Pregunta nº 19.- *¿Qué aspectos deberían añadirse o suprimirse de la lista contenida en el Art. 6. párrafo 1 del Reglamento (CEE) nº 3118/93.*

ASTIC/FENEBUS consideran que el artículo debe mantenerse en su redacción actual.

Pregunta nº 20.- *¿Cuál es la experiencia de las partes interesadas respecto a la aplicación de la Directiva 96/71/CE en las operaciones de transporte de cabotaje?, ¿Qué piensan de la excepción de las operaciones de cabotaje del campo de aplicación de esta Directiva que estipula que el cabotaje se limite a un período inferior a un mes?*

ASTIC/FENEBUS consideran que deben seguir quedando exceptuadas.

Pregunta nº 21.-*¿Existen otros problemas relacionados con el acceso al mercado de transporte por carretera que las partes interesadas quisiesen resolver?*

ASTIC/FENEBUS piensan que debería garantizarse que no haya un período de carencia en la expedición de los certificados del conductor y de las licencias comunitarias; además debería aclararse y precisarse más el certificado de conductor en caso de haber sido contratado a través de una empresa de trabajo temporal.

PARTE B.- ACCESO A LA PROFESIÓN DE TRANSPORTISTA POR CARRETERA.

Pregunta nº 1.-*Hacen falta y en base a qué razones unos estándares mínimos europeos más elevados de acceso a la profesión?. Si la respuesta es afirmativa,¿ deberían aplicarse a todas las categorías de transportistas por carretera o solamente a ciertas categorías?. Cuáles?.*

ASTIC/FENEBUS consideran que si son necesarios unos estándares mínimos europeos más elevados que deberían formularse de forma armonizada por categoría de vehículos.

Pregunta nº 2.-*Hace falta prever otros criterios además del de la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional?. Estos criterios deberían permitir evitar las sociedades “boîtes à lettres”, Si es que sí, ¿cómo? .*

ASTIC/FENEBUS estiman que deberían incrementarse las cuantías sobre capacidad financiera y endurecer los exámenes sobre capacitación profesional. Al mismo tiempo que para evitar las sociedades “boîtes à lettres” sería necesario aplicar los criterios sobre la dirección efectiva de la empresa, es decir, allí donde esté el centro de actividad principal con el fin de evitar cualquier fraude de ley.

Pregunta nº3.-*¿Qué excepciones y dispensas podrían suprimirse?*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian a favor de suprimir las dispensas relacionadas con la capacitación profesional de menos de 3, 5 Toneladas.

Pregunta nº 4.-*¿Es necesario verificar más frecuentemente las condiciones que dan acceso a la profesión? Si la respuesta es positiva, todas o algunas de las condiciones?.*

ASTIC/FENEBUS no lo consideran necesario.

Pregunta nº 5.-*¿Hace falta que la legislación comunitaria impida a una empresa que ha sido descalificada en un Estado miembro establecerse en otro?.*

ASTIC/FENEBUS consideran fundamental que a través de un intercambio de información organizado pueda impedirse a una empresa descalificada en un Estado miembro su establecimiento o prestación de servicios en cualquier Estado miembro.

Pregunta nº 6.- *¿Existen cargas administrativas que podrían aligerarse o evitarse en la aplicación de medidas juzgadas de utilidad con la lectura de este cuestionario?. ¿Cuáles y por qué medios?.*

ASTIC/FENEBUS creen que si que hay cargas administrativas que podrían evitarse y propone que se centralicen las gestiones en un solo organismo coordinador de los diferentes criterios necesarios para el acceso a la profesión.

Pregunta nº 7.- *¿La ausencia de infracciones reiteradas deberían constituir una condición para ser honorable y acceder a la profesión?.*

ASTIC/FENEBUS consideran que este supuesto no debería añadirse a las condiciones ya existentes de honorabilidad.

Pregunta nº 8. *¿Es necesario armonizar a nivel europeo las definiciones de las infracciones graves ligadas al acceso a la profesión?.*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian a favor de armonizar a nivel europeo las definiciones sobre las infracciones graves.

Pregunta nº 9.- *¿Debería la legislación comunitaria precisar la lista de personas sujetas a la condición de honorabilidad?. En caso afirmativo, debería comprender otras categorías además de las de gerentes, directores y personas que tengan interés en la empresa.*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian a favor de mantener el artículo 3.1 de la actual Directiva referido exclusivamente a “la persona que dirige de manera efectiva y permanente la actividad de la empresa”

Pregunta nº 10.- *¿ Sería necesario que las autoridades que expiden las licencias tuvieran un acceso más fácil y sencillo a las condenas y sanciones por las que se impide el acceso a la profesión?.*

ASTIC/FENEBUS consideran que este aspecto es fundamental.

Pregunta nº 11.- *El sistema actual sobre intercambio de información en las sanciones e infracciones es suficiente?. Si no ¿qué solución propone? .*

ASTIC/FENEBUS no se pronuncian respecto a este punto porque la administración competente en realizar el intercambio de información no facilita datos que nos permitan llevar a cabo una evaluación sobre este punto. De todas maneras si el sistema actual no fuese suficiente, debería garantizarse que lo fuese.

Pregunta nº 12.- *Es necesario armonizar los métodos para evaluar la capacidad financiera. En caso afirmativo, ¿sobre la base de que ratios financieras?,¿ con qué umbrales?. ¿Quién debería evaluarlos?. ¿Con qué frecuencia?.*

ASTIC/FENEBUS se pronuncian a favor de la armonización de los métodos para evaluar la capacidad financiera multiplicando por 3 las ratios financieras ya existentes. Los criterios deberán evaluarse por la autoridad competente manteniendo el plazo existente de cada cinco años. En dicha evaluación deberían ser considerados todos los activos tanto mobiliarios como inmobiliarios.

Pregunta nº 13.- *¿Un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad profesional es una opción para estudiar más en detalle?, En caso de respuesta afirmativa ¿este sistema debería completar o remplazar enteramente al sistema actual?, ¿Qué riesgos y garantías mínimas deberían estar cubiertas por el sistema de seguros?.*

ASTIC/FENEBUS no lo estiman necesario.

Pregunta nº 14.-*¿Una armonización europea a nivel de exámenes es necesaria?, ¿Qué dispensas podrían suprimirse?*

ASTIC/FENEBUS valoran que de igual manera que existe una Directiva por la que se armoniza la formación de los conductores profesionales a nivel comunitario, igualmente podría existir otra por la que se armonizasen los exámenes a nivel de acceso a la profesión.

Pregunta nº 15. *¿Es necesario que la persona en posesión del certificado de capacidad sea empleada y residente de manera permanente?*

ASTIC/FENEBUS no lo considera necesario.

Pregunta nº 16. *Otros comentarios.*

Pregunta nº 17. *Otras sugerencias.*