



Commission européenne

Direction générale de l'énergie et des transports

Rue Demot, 28

B-1049 Brussels

Belgique

Unité « Politique des transports terrestres »

« Revision de la legislation communautaire relative a l'accès au marché du transport routier et a la profession de transporteur routier »

Madrid, 8 de agosto de 2006

Estimados Señores:

Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), organización empresarial que aglutina a más de 34.000 empresas de transporte de mercancías por carretera, con 130.000 vehículos y 215.000 profesionales, y asociación mayoritaria del Comité Nacional de Transporte por Carretera Español (CNTC), les remitimos respuesta a la **consulta pública lanzada por la Comisión Europea sobre el acceso al mercado y a la profesión de transportista**

La CETM tiene, entre otros, como objetivos básicos representar, gestionar, defender y promocionar los intereses profesionales de las empresas del sector y participar en la regulación de las cuestiones referentes al perfeccionamiento de la concurrencia del mercado, acceso a la profesión y los generales de la actividad en el ámbito de su actuación, tanto a nivel nacional como de la UE.

En la confianza de que estas respuestas sean de utilidad para la Comisión y para el sector del transporte en general, quedamos a su disposición para cualquier consideración que estimen oportunas o necesarias.

Marcos Montero Ruiz
Presidente de la CETM

Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)

C/López de Hoyos, 322

28043 Madrid

España

e-mail: cetm@cetm.es

tlf: +34917444708

Parte “A”: Acceso al mercado de transporte por carretera:

1.2 Simplificación de legislación en vigor:

Pregunta 1:

¿La fusión de las reglas aplicables en el transporte de mercancías con aquellas del transporte de viajeros, es realmente una simplificación?
¿Cuál es la mejor solución?

Respuesta:

La solución correcta es la segunda

2.2 Disposiciones para el acceso al mercado:

Pregunta 3:

¿Convendría imponer exigencias más elevadas para los transportistas que ejercen algunas actividades del transporte por carretera? Si es así, ¿cuál?

Respuesta:

Las actuales exigencias cualitativas y cuantitativas son suficientes, siempre que su aplicación sea homogénea en todos los Estados.

2.3 Licencia comunitaria:

Pregunta 4:

¿Sería necesario pedir a los Estados miembros verificar regularmente, a intervalos más cortos, si el operador satisface siempre las condiciones necesarias para mantener la licencia?

Respuesta:

Si. Se debe verificar en todos los países de la UE cada dos años.

Pregunta 5:

¿Convendría reducir la validez de la licencia comunitaria a una duración inferior a cinco años? Si es así, ¿a cuántos años?

Respuesta:

Sí, a los tres años.

2.4 Copias certificadas:

Pregunta 6:

¿El Reglamento debería detallar más los datos y formato para las copias certificadas, es decir, estandarizarlos para evitar cualquier tipo de confusión? Si es así, ¿qué especificaciones o nuevos datos deberían ser introducidos? ¿Se podría plantear la creación de un registro en línea de licencias comunitarias?

Respuesta:

*Es necesario que se homologuen para todos los países de la UE.
Un registro en línea puede ser más ágil en la tramitación y control.*

2.5 Certificado del conductor:

Pregunta 7:

¿Convendría uniformizarse más el certificado del conductor a través la Comunidad? ¿El formato actual en papel debería cambiar? ¿Debería ser electrónico?

Respuesta:

*Todo lo que sea uniformar es positivo.
El formato electrónico da seguridad y agilidad en el control.*

Pregunta 8:

¿Convendría disminuir la duración de validez máxima que es actualmente de cinco años?

Respuesta:

La validez actual es correcta.

Pregunta 9:

¿Convendría extender la obligación de tener un certificado de conductor a los conductores comunitarios?

Respuesta:

Sí. Un certificado único en la UE es positivo.

2.6 Otros documentos de control:

Pregunta 11:

¿Cuál es vuestra opinión sobre la utilización de una hoja de ruta uniforme y válida en toda la Comunidad para el transporte de mercancías, que reemplazaría la variedad de los documentos nacionales?

Respuesta:

Si puede ser una buena solución.

Absolutamente necesaria una única documentación en toda la UE, pudiendo valer la adaptación del CMR actual.

2.7 Cabotaje en carretera:

Pregunta 17:

¿Consideráis que las reglas diferentes, en diferentes países, constituyen un problema? ¿Las partes interesadas estiman que una definición más clara y precisa sobre el cabotaje terrestre sería útil?

Respuesta:

Si es un problema.

Es necesaria una definición clara y concreta, sin posibilidades de distintas interpretaciones dependiendo del país que se trate.

Pregunta 18:

¿Cuál es vuestra opinión sobre los dos ejemplos que dan? Sobre las soluciones que se plantean: ¿qué alternativas podrías proponerse para obtener una definición clara y fácilmente aplicable al cabotaje por carretera?

Respuesta:

Se concreta en el ejemplo nº 2. El cabotaje puede empezar al finalizar un transporte internacional y el vehículo deberá dejar el Estado de acogida en 15 días.

Pregunta 19:

¿Qué campos deberían añadirse o suprimirse de la lista contenida en el artículo 6, párrafo 1, del Reglamento (CEE) nº 3118/93?

Respuesta:

No se trata tanto de crear una lista exhaustiva como de exigir idénticas condiciones a todos los integrantes del mercado europeo.

Pregunta 20:

¿Cuál es vuestra experiencia sobre la aplicación de la Directiva 96/71/CE a las operaciones del transporte de cabotaje? ¿Qué pensáis sobre la exención de las operaciones del cabotaje del campo de aplicación de esta Directiva que estipula que el cabotaje se limita a un periodo inferior a un mes?

Respuesta:

No se esta aplicando.

2.8 Otras preguntas o problemas

Pregunta 21:

¿Hay otros problemas sobre el acceso al mercado del transporte por carretera que os gustaría plantear? Los servicios de la Comisión están muy interesados en cualquier propuesta que aumente los estándares de calidad y a optimizar el transporte por carretera evitando todo tipo de gasto administrativo suplementario.

Respuesta:

La equiparación de exigencias tanto para transportistas comunitarios como no comunitarios a todos los efectos.

Parte “B”: Acceso a la profesión de transportista por carretera.

2.1 Nivel de los estándares:

Pregunta 1:

¿Hace falta y por qué razones que los estándares mínimos europeos para el acceso a la profesión sean más elevados? Si es así, ¿Se deberían aplicar a todas las profesiones de transportistas por carretera o solamente a algunas categorías? ¿Cuáles?

Respuesta:

*Se debe mantener el mismo nivel de exigencia en todos los Estados y en sus ámbitos de competencia.
Se debería aplicar a todos los transportistas.*

Pregunta 2:

¿Hace falta prever otros criterios de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional? Por ejemplo, ¿Los criterios deben permitir evitar a las sociedades “buzones de correo”? Si es así, ¿Cómo?

Respuesta:

*Lo que hace falta es homogenizar los criterios de aplicación.
Se debe evitar los llamados buzones de correo, aplicando un control exhaustivo de esta práctica y poniendo trabas a la misma.*

2.2 Exenciones y dispensas:

Pregunta 3:

¿Qué exenciones y dispensas podrían ser suprimidas?

Respuesta:

Se trata de nuevo de analizarlo a nivel comunitario y aplicar un único criterio para toda la UE.

2.3 Verificaciones periódicas y retirada de la capacitación:

Pregunta 4:

¿Es necesario verificar con más frecuencia las condiciones que dan el acceso a la profesión? Si es así, todas o solamente algunas de ellas? Si es así, ¿cuál es la opción favorita de las dos que plantean? Si es la opción A, ¿qué periodo proponéis?

Respuesta:

Hay que aplicar procedimientos de control homogéneos y que impidan burlar la constatación del cumplimiento de las exigencias requeridas. Entre las dos opciones estimamos más apropiada la A (3 años).

Pregunta 5:

¿Hace falta que la legislación comunitaria impida que una empresa que pierda la cualificación en un Estado miembro se establezca en otro? Si es así, ¿qué solución?

Respuesta:

Sí.

Establecimiento de Registros compartidos entre los Estados.

2.4 Simplificación:

Pregunta 6:

¿Hay cargas administrativas que podrían aligerarse o evitar, en la puesta en marcha de medidas consideradas útiles, sobre la lectura de este cuestionario? ¿Cuáles y a través de qué medios?

Respuesta:

Unificación de criterios.

Validación de los controles de un Estado a otro.

Procedimiento de Registro unificado a nivel europeo.

Simplificación procesos a través de vías telemáticas.

Reducción de tasas.

3.1 Condiciones a cumplir en el criterio de honorabilidad:

Pregunta 7:

¿Debería constituir una condición para ser honorable y acceder a la profesión la ausencia de infracciones repetidas?

Respuesta:

Se debe establecer un procedimiento que permita diferenciar, en función del volumen de vehículos que tenga la empresa. No es lo mismo diez infracciones para un vehículo que para una empresa con 100 camiones. No se puede achacar la responsabilidad a las empresas y gerentes, de las faltas cometidas por los conductores, si se puede constatar la imputabilidad de la misma.

Pregunta 8:

¿Hace falta armonizar a nivel europeo las definiciones de infracciones graves ligadas al acceso a la profesión?

Respuesta:

Debe armonizarse y ser igual en todos los países.

3.2 La persona a la que afecta la Honorabilidad:

Pregunta 9:

¿La legislación europea debe precisar la lista de las personas sujetas a la condición de honorabilidad? (Si/no), Si es si, ¿debe comprender otras categorías además de las personas que gestionan, directores y personas que tengan interés en la empresa?

Respuesta:

Hay que unificar criterios en función del número de vehículos que tiene la empresa.

En empresas y grupos de empresas donde el número de vehículos es mayor, deberá ampliarse la lista de las personas sujetas a la condición de honorabilidad (gerentes, apoderados, etc.)

3.3 Control de la honorabilidad por las autoridades competentes:

Pregunta 10:

¿Es necesario un acceso más fácil de las autoridades que conceden las licencias a las informaciones sobre las sanciones que impiden el acceso a la profesión?

Respuesta:

Sí.

Pregunta 11:

¿El sistema actual de intercambio de información sobre las sanciones e infracciones es suficiente? Si no es así, ¿qué solución proponéis?

Respuesta:

No.

Crear un registro central a nivel europeo, donde las infracciones sean computadas respecto al número de vehículos de las empresas.

4.1 Método para evaluar la capacidad financiera:

Pregunta 12:

¿Hace falta armonizar los métodos para evaluar la capacidad financiera? Si es así, ¿sobre qué base? ¿Con qué métodos? ¿Quién debería evaluarlos? ¿Sobre qué frecuencia?

Respuesta:

Sí.

Sobre métodos objetivos como el capital social, inversiones, etc. que debe evaluar cada país, cumpliendo el marco establecido por la UE Registros mercantiles y entidades financieras.

4.2 Nuevas vías a explorar para acreditar la capacidad económica:

Pregunta 13:

¿Un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad profesional es una opción para estudiar con más detalle? (si/no). Si es sí, ¿el sistema debería completar o sustituir completamente el sistema actual? Si es si, ¿qué riesgos y qué garantías mínimas deberían cubrir este seguro?

Respuesta:

No es preciso ningún tipo de seguro si la capacidad ya ha quedado definida en la pregunta anterior.

5.1 Armonización del nivel del examen de la capacitación profesional:

Pregunta 14:

¿Sería necesaria una armonización europea de los exámenes? ¿Qué dispensas podrían ser suprimidas?

Respuesta:

Sí. Homologar centros de formación y armonizar los requisitos en el seno de la UE.

5.2 Persona a la que afecta la capacitación

Pregunta 15:

¿Hace falta que la persona en posesión del certificado de capacitación sea residente y empleada de manera permanente?

Respuesta:

Sí, salvo en los grupos de empresas en los que sea necesario y cumplan los requisitos.

La capacitación debe ser personal en el caso de los autónomos.

La capacitación solo debe servir para una sola empresa, salvo para los grupos de empresas que tengan otras necesidades.

El capacitado debe ser empleado permanente.

6. Otras preguntas

Pregunta 16:

¿Desean formular otros **comentarios o sugerencias** que les parezcan importantes para que se tengan en cuenta en la revisión de la legislación europea sobre el acceso a la profesión de transportistas por carretera?

Respuesta:

Es necesario unificar los criterios en todos los países, eliminando la burocracia innecesaria.

La capacitación debe ser un instrumento para mejorar el sistema actual y no un fin especulativo que introduzca capacitados en el mercado.

Pregunta 17:

¿Desea proponer **otras medidas** para evitar las cargas administrativas (por ejemplo: manera electrónica en la puesta en marcha de medidas consideradas útiles)?

Respuesta:

Utilización de medios telemáticos y comprobación de oficio entre organismos o administraciones, evitando papeleo y pérdida de tiempo.