

COMISIÓN EUROPEA
DIRECCION GENERAL DE ENERGIA Y
TRANSPORTES
Rue Demot, 28
B-1049 Bruselas
Bélgica
Unidad « Política de Transportes Terrestres »

Madrid a 8 de Agosto de 2006

ASUNTO: Observaciones de la Federación Española de Transporte por Carretera FENADISMER al Documento de Consulta sobre revisión de la legislación comunitaria de acceso a la profesión y al mercado del transporte por carretera.

Julio Villaescusa Izquierdo, con pasaporte español nº 6201111-N, en su condición de Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER), organización constituida al amparo de la Ley española 19/1977, de 1 de Abril, de organizaciones empresariales y sindicales que agrupa en la actualidad a 32000 pequeñas y medianas empresas españolas de transporte por carretera, comparece y DICE:

Primero.- Que FENADISMER es una organización empresarial de ámbito español representativa del sector de la pequeña y mediana empresa de transporte público por carretera, tanto en el sector del transporte de mercancías y en el de viajeros. Los fines principales de FENADISMER son la representación institucional de sus empresas asociadas ante las diferentes Administraciones nacionales y europeas para la defensa de sus intereses, específicamente en lo referente al modelo empresarial de la pequeña y mediana empresa representada, teniendo en cuenta que en España el 95% de las empresas de transporte por carretera son titulares de hasta 5 vehículos de transporte.

Segundo.- Que habiendo tenido conocimiento del Documento de Consulta denominado “Revisión de la Legislación Comunitaria sobre el acceso al mercado de transporte por carretera y a la profesión de transportista” publicado en el Diario Oficial , en representación de FENADISMER y conforme al cuestionario planteado deseamos realizar las siguientes **OBSERVACIONES:**

PARTE A

ACCESO AL MERCADO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Pregunta 1: La fusión de las reglas aplicables al transporte de mercancías con las relativas al transporte de viajeros ¿supone realmente una simplificación?. ¿Cuál es la mejor solución?.

Nuestra organización comparte la propuesta de fusionar las reglas de acceso al mercado de transporte de mercancías y las aplicables al transporte de viajeros, a fin de simplificar y facilitar la comprensión y aplicación de dichas normativas tanto a las empresas que ya operan en la actualidad como a los futuros operadores.

Pregunta 2: ¿Los servicios locales deberían ser cubiertos por el reglamento (CEE) nº 684/92 o deberían ser excluidos, ya sea del reglamento, ya sea del régimen de autorización?.

Nuestra organización es partidaria de eliminar todo tipo de obstáculo o limitación al desarrollo de la libre competencia en el sector del transporte por carretera en todos sus ámbitos, por lo que somos favorables de cualquier tipo de autorización o restricción normativa.

Pregunta 3.- ¿Sería conveniente imponer exigencias más elevadas para los transportistas que ejerzan determinadas actividades de transporte por carretera?.

Nuestra organización rechaza la posibilidad de imponer exigencias adicionales para el ejercicio de determinadas actividades de transporte por carretera, ya que ello supone el establecimiento de obstáculos al principio de libre competencia.

En este sentido, nuestra organización sería contraria al establecimiento de la exigencia de disponer de un número mínimo inicial de vehículos de transporte para poder operar en el mercado, ya que se estaría favoreciendo a las empresas de mayor capital frente a las pequeñas empresas emprendedoras, que en definitiva éstas últimas son los verdaderos motores de creación de riqueza y empleo en la Unión Europea, por su mejor adaptación y flexibilidad a la oscilación estacional de la demanda de transporte, frente a la cual la gran empresa tiene dificultades de adaptación.

Pregunta 4.- ¿Sería necesario demandar a los Estados miembros que verifiquen regularmente, a intervalos más cortos, si el operador continúa cumpliendo las condiciones requeridas para mantener la licencia?.

En el caso de la regulación española, la autorización administrativa de transporte que da soporte al otorgamiento de la autorización internacional (licencia comunitaria) es revisada cada 2 años para comprobar que la empresa de transporte continúa cumpliendo con los requisitos que justificaron su otorgamiento; capacitación profesional, capacidad económica, honorabilidad, disposición de los vehículos de transporte en condiciones técnicas adecuadas y cumplimiento de sus obligaciones fiscales y laborales. Dicha revisión es muy eficaz ya que de este modo se detecta y elimina las posibles situaciones

de competencia desleal o fraude que4 pudiera existir en el sector. En consecuencia, nuestra organización es partidaria de reducir los plazos de verificación de los requisitos de otorgamiento de la licencia comunitaria.

Pregunta 5.- ¿Sería conveniente reducir la validez de la licencia comunitaria a una duración a cinco años?, en este caso ¿cuánto debiera reducirse?.

En consonancia con lo anteriormente expuesto, el periodo de validez debería reducirse al nuevo plazo de verificación que se estableciera (por ejemplo 2 años).

Pregunta 6.- ¿Debería el reglamento establecer indicaciones más detalladas para las copias certificadas, es decir, homogeneizarlas para evitar cualquier confusión a la hora de una inspección?. Si fuera así, ¿que especificaciones o nuevas indicaciones (desde un punto de vista de seguridad) deberían introducirse?. ¿Se podría avanzar de forma progresiva hacia un registro en línea de licencias comunitarias?.

Nuestra organización FENADISMER considera necesario establecer indicaciones adicionales en la licencia comunitaria para evitar la posibilidad de fraude en la utilización de la misma, teniendo en cuenta que en la actualidad, la Unión Europea al estar formada por 25 Estados miembro en los que se hablan más de 21 idiomas oficiales, resulta difícilmente controlable para los agentes de control en carretera las actuales licencias comunitarias en las que la única referencia es la empresa de transporte titular de la misma, sin referencia alguna al vehículo. Por ello, FENADISMER es partidario de incluir con carácter obligatorio la matrícula del vehículo en la copia de la licencia comunitaria, de forma individualizada.

Pregunta 7.- ¿Sería conveniente homogeneizar más el certificado de conductor?. ¿Debería cambiarse el formato actual?. ¿Debería poder ser leído de forma electrónica el certificado de conductor?.

En consonancia con la política de nuestra organización FENADISMER da máximo rigor y control para evitar las posibilidades de fraude, somos partidarios de una mayor homogeneización del certificado de conductor y de permitir su lectura electrónica.

Pregunta 8.- ¿Sería conveniente disminuir la duración de la validez máxima que actualmente se encuentra en cinco años?.

De igual modo a la observación manifestada en las preguntas 4 y 5, debería reducirse a un plazo de 2 años. Debe en todo caso, facilitarse a las empresas el cumplimiento de sus obligaciones administrativas por lo que sugerimos que los plazos de cumplimiento de renovación de la licencia comunitaria y del certificado de conducir se hicieran coincidir en una misma fecha.

Pregunta 9.- Los actores indicados ¿son de la opinión de que convendría extender la obligación de exigir un certificado de conductor a los conductores residentes de la U.E.?.

Nuestra organización considera necesario y urgente extender la exigencia del certificado de conductor a todos los conductores de la Unión Europea. Hay que tener en cuenta que cuando se aprobó el Reglamento 484/2002 de la Unión Europea estaba compuesta por 15 países, siendo de aplicación el referido certificado de conductor a un importante porcentaje de conductores procedentes de los 10 países que actualmente se han incorporado a la Unión Europea, y que, por tanto, no les sería de aplicación dicho certificado, lo que impide comprobar si el conductor está legalmente contratado, por lo que se dan las condiciones que facilitan una competencia desleal entre empresas.

En el caso de España venimos sufriendo en los últimos años una situación de competencia desleal muy fuerte proveniente de empresas radicadas en Portugal que operan del siguiente modo; conductores españoles que no poseen los requisitos necesarios para poder establecerse en España como empresas de transporte, se ponen en contacto con gestorías portuguesas que tienen constituidas empresas de transporte portuguesas, las cuales alquilan a estos conductores españoles camiones con matrícula portuguesa con su correspondiente licencia comunitaria, los cuales son utilizados para trabajar en España por parte de dichos conductores españoles, los cuales no están contratados laboralmente por dichas empresas portuguesas (su única vinculación es un contrato privado de arrendamiento del vehículo). Al tratarse aparentemente de empresas portuguesas, el único control que los agentes españoles pueden realizar en carretera se limita a comprobar si poseen licencia comunitaria, sin poder comprobar la existencia o no de relación laboral con la empresa, que en cambio si podría ser comprobada en caso de ser obligatorio el certificado de conductor para conductores de la UE.

Pregunta 10.- ¿Deben amortizarse los documentos de control para los servicios ocasionales y especificarse de forma más detallada con el fin de evitar cualquier tipo de confusión durante las inspecciones?.

Nuestra organización es favorable a armonizar dichos documentos para simplificar y clarificar la actividad de transporte de viajeros por carretera.

Pregunta 11.- ¿Cuál es la opinión de los actores implicados sobre la utilización de una hoja de ruta uniforme y válida en toda la Comunidad para el transporte de mercancías por carretera que sustituya la variedad de documentos nacionales?.

Nuestra organización es favorable a implantar una hoja de ruta uniforme en toda la Unión Europea, para evitar las situaciones de abuso a que se ven sometidos transportistas de unos Estados miembro a los que se les dificulta o impide operar en otros Estados miembro por la falta de conocimiento sobre la documentación de control exigida en dicho Estado miembro, lo que en definitiva supone un obstáculo al principio comunitario de libre circulación.

Pregunta 12.- ¿El procedimiento de autorización para los servicios regulares internacionales de viajeros debe mantenerse, simplificarse o suprimirse?.

Nuestra organización no es favorable a la supresión del procedimiento de autorización para poseer un control y conocimiento de las empresas que operan en dichos servicios, pero si considera necesario su simplificación.

Pregunta 13.- En el caso en que las partes interesadas sean favorables al mantenimiento del régimen actual, ¿sería posible para las administraciones nacionales aplicar un plazo más corto para resolver las solicitudes de autorización?.

Nuestra organización es favorable a la reducción de los plazos a un máximo de 3 meses.

Pregunta 14.- En el caso de que las partes autorizadas sean favorables al mantenimiento del régimen actual ¿los procedimientos de recurso son claros y eficaces?.

Nuestra organización considera necesario que se exija a la Administración que deniega que la resolución sea motivada y limitada estrictamente a las causas de rechazo que establece la normativa vigente.

Pregunta 15.- En el caso de que las partes interesadas sean favorables al mantenimiento del régimen actual, ¿existen otros aspectos de la reglamentación que podrían ser cambiados con el fin de simplificar los procedimientos administrativos o con el fin de mejorar el régimen actual de autorizaciones en lo que respecta por ejemplo a las exigencias en el ámbito de la seguridad laboral/social?.

Nuestra organización es contraria al establecimiento de requisitos adicionales.

Pregunta 16.- ¿Sería conveniente autorizar las operaciones de cabotaje urbanos y suburbanos en el marco de los servicios internacionales?. En caso afirmativo, ¿bajo que condiciones?.

Las operaciones de cabotaje urbano que puedan ser presentados por empresas de transporte de viajeros no serían en principio significativas, sin embargo, nuestra organización se reitera en la conveniencia de liberalizar todo tipo de servicio para una mayor competencia en el sector.

Pregunta 17.- ¿Las partes interesadas consideran que reglas diferentes constituyen un problema?. ¿Consideran las partes interesadas que una definición más clara y precisa del cabotaje sería útil?.

No sólo es considerada un problema, sino que muchas reglamentaciones nacionales están encubriendo una política de favorecer a sus empresas nacionales y perjudican a las de terceros países en definitiva, limitar el principio comunitario de libre circulación. Por ello, FENADISMER es favorable al establecimiento claro sobre el concepto de cabotaje, de aplicación idéntica en todos los Estados de la UE, prohibiendo asimismo el establecimiento de requisitos adicionales (hojas de ruta nacionales, etc.)

Pregunta 18.- ¿Cuál es el punto de vista de las partes implicadas sobre estas alternativas?. ¿Qué alternativas podrían proponerse para lograr una definición clara y fácilmente aplicable al cabotaje por carretera?.

Nuestra organización es favorable a regular el cabotaje conforme a la segunda opción planteada, esto es, como consecución o antecedente de un transporte internacional y sin necesidad de exigir una hoja de ruta adicional.

Pregunta 19.- ¿Qué ámbitos o materias deberían ajustarse o suprimirse de la lista contenida en el artículo 6, párrafo 1 del reglamento (CEE) nº 3118/93?.

Nuestra organización considera necesario suprimir limitaciones prácticas al ejercicio del cabotaje, por lo que deberían ajustarse exclusivamente a la normativa comunitaria, y no por tanto a la normativa nacional, las cuestiones relativas a ; precios y condiciones relativas al contrato de transporte, peso y dimensiones de los vehículos y tiempos de conducción y descanso.

Pregunta 20.- ¿Cuál es la experiencia de las partes afectadas respecto a la aplicación de la directiva 96/71 CE a las operaciones de transporte de cabotaje?. ¿Qué opinan respecto a la exención de las operaciones de ámbito de aplicación de esta directiva que estipula que el cabotaje se encuentre limitado a un periodo inferior a un mes?.

Nuestra organización no manifiesta observaciones en este punto.

Pregunta 21.- ¿Existen otros problemas relativos al acceso al mercado de transporte por carretera que los actores implicados desearían plantear?. Los servicios de la Comisión están particularmente interesados en cualquier propuesta tendente a aumentar los niveles de calidad y a optimizar el transporte por carretera, evitando cualquier gasto administrativo suplementario.

Nuestra organización se reitera en la necesidad de homogeneizar los requisitos de acceso al mercado del transporte por carretera exigidos en los diferentes Estados miembro, de tal modo que cualquier ciudadano europeo que quiera establecer una empresa de transporte tenga que cumplir idénticos requisitos con independencia del Estado donde se vaya a establecer. Así debería prohibirse que los Estados miembro puedan exigir requisitos adicionales a los que establece la Directiva 98/76 (esto es, capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad), por ejemplo, exigencia de disponer de un número de vehículos para poder operar, exigencia de que dichos vehículos dispongan de una antigüedad inicial máxima para poder operar, etc.

PARTE B

ACCESO A LA PROFESION DE TRANSPORTISTA POR CARRETERA

Pregunta 1.- ¿Son necesarios y por qué motivos los niveles mínimos de acceso a la profesión?. En su caso, ¿se deberían aplicar a todas las profesiones de transportistas por carretera o sólo a determinadas categorías?. ¿Cuáles?.

En la actualidad el nivel de exigencia de capacitación profesional es idéntica para todas las empresas de transporte, sin distinguir el tipo de transporte realizado ni el volumen empresarial; así se exige el mismo nivel para un empresario titular de un único vehículo de transporte de 3'6 toneladas de MMA que una empresa de transporte titular de 1000 vehículos de transporte que además realiza funciones de intermediación, subcontratación y logística. Por ello, FENADISMER plantea la necesidad de establecer dos niveles de capacitación profesional diferenciados:

- Uno inferior para empresas de transporte (normalmente pequeñas) que no realizan labores de subcontratación, intermediación o logística.
- Otro superior para empresas de transporte que además realizan labores de intermediación, subcontratación y/o logística.

Pregunta 2.- ¿Es preciso establecer otros criterios además de la honorabilidad, capacidad financiera y capacitación profesional?. Por ejemplo, ¿esos criterios deberían permitir evitar las sociedades “apartados de correos”? Si fuera así, ¿Cómo?,

Nuestra organización no es favorable a la exigencia de requisitos adicionales. Sin embargo, es favorable a impedir el establecimiento de sociedades ficticias que se establecen en otros Estados miembros exclusivamente para obtener beneficios fiscales o laborales.

Pregunta 3.-¿Qué excepciones o exenciones pueden eliminarse?.

Nuestra organización no es favorable al establecimiento de ninguna excepción, ya que es necesario acreditar en todo caso poseer unos conocimientos mínimos para desarrollar la actividad en el sector.

Pregunta 4.- ¿Es necesario verificar más frecuentemente las condiciones de acceso a la profesión?. En su caso, ¿todas o sólo algunas de ellas?. En su caso, ¿Cuál es la opción preferida?. Si la opción A es la preferida, ¿Qué periodo se propone?.

En consonancia con lo manifestado en preguntas anteriores, nuestra organización es favorable a reducir los plazos de verificación a un periodo de 2 años.

Pregunta 5.- ¿Es preciso que la legislación comunitaria impida que una empresa que haya dejado de reunir los requisitos en un Estado miembro pueda establecerse en otro?. En su caso, ¿mediante que solución?. (ver asimismo pregunta 10).

Nuestra organización es favorable a dicha propuesta.

Pregunta 6.- ¿Existen cargas administrativas que pudieran ser asociadas con medidas consideradas útiles en este cuestionario que pudieran ser alegadas o eliminadas?. En su caso, ¿Cuáles y cómo lograrlas?.

Nuestra organización no manifiesta observación en este punto.

Pregunta 7.- ¿La ausencia de infracciones reiteradas debería constituir una condición para la honorabilidad y acceder a la profesión?.

Nuestra organización es favorable a dicha propuesta, siempre que las infracciones no hayan sido motivadas por actuaciones culpables de los conductores asalariados, y por tanto no imputables al gerente de la empresa.

Pregunta 8.- ¿Es preciso armonizar a nivel europeo las definiciones de las infracciones graves vinculadas al acceso a la profesión?.

Nuestra organización es favorable a dicha propuesta.

Pregunta 9.- ¿La legislación europea debe precisar la lista de personas sujetas a la exigencia de honorabilidad?. (si/no). Si fuera así ¿debe incluir otras personas además de los administradores, directores y personas que presenten intereses en la empresa?.

Nuestra organización no es favorable a ampliar las personas afectadas por la pérdida de la honorabilidad.

Pregunta 10.- ¿Es necesario que se establezca un acceso más sencillo para las autoridades que expiden las autorizaciones a las informaciones sobre condenas y sanciones que impidan el acceso a la profesión?.

Nuestra organización es favorable a dicha propuesta.

Pregunta 11.- El sistema actual de intercambio de información sobre sanciones e infracciones, ¿es suficiente?. En caso contrario, ¿Qué solución se propone?.

Con el fin de garantizar una competencia leal entre las diferentes empresas de transporte de todos los países de la Unión Europea, sería preciso disponer de un registro de infracciones muy graves.

Pregunta 12.-¿Es necesario armonizar los métodos para evaluar la capacidad financiera?. En su caso, ¿sobre qué criterios financieros?. ¿con qué bases?, ¿Quién debería evaluarlos?. ¿Con qué frecuencia?.

Dada la peculiaridad y diferente tipología empresarial existente en cada Estado miembro, nuestra organización considera más conveniente que cada Estado miembro regule el método de evaluación de la capacidad económica conforme a sus características nacionales.

Pregunta 13.- Un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad profesional ¿es una opción a estudiar con más detalle?. (si/no. Si fuera afirmativo, ¿este sistema debería complementar o reemplazar por completo el sistema actual?. Y ¿Qué riesgos y garantías mínimas debería cubrir tal seguro?.

Nuestra organización no es favorable a dicha propuesta, ya que supondría una carga económica adicional para la empresa de transporte y, por otra parte, sería difícil

determinar los beneficiarios del referido seguro, lo que implicaría establecer un beneficiario indeterminado con la inseguridad jurídica que ello ocasionaría.

Pregunta 14.- Una armonización europea más adecuada de los exámenes de capacitación ¿es necesaria?. ¿Qué excepciones podrían ser eliminadas?.

Nuestra organización es favorable a eliminar todo tipo de excepción. Por otra parte, nuestra organización no es favorable a armonizar los exámenes de capacitación, por cuanto deben adaptarse a la realidad formativa establecida en cada Estado miembro.