



**POSTURA OFICIAL DE LA FEDERACIÓN ESTATAL DE TRANSPORTES,
COMUNICACIONES Y MAR DE UGT SOBRE EL TRANSPORTE POR CARRETERA A
NIVEL EUROPEO**

Febrero 2008

*Transportes, Comunicaciones y Mar
(TCM-UGT)*

Gabinete Técnico – Jurídico
Secretaría de Acción Sindical

Acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera

La legislación europea en materia de regulación del transporte de mercancías por carretera¹, especialmente en lo que se refiere al acceso al mercado para la profesión de transportista, toma como base tres pilares: la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional. Estos tres pilares quedan recogidos en el artículo 3 de la *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para ejercer la profesión de transportista por carretera*² que analizamos en este informe.

En primer lugar, la legislación europea define como “honorables”, entre otras, a aquellas empresas o personas “que hayan sido condenadas por infracciones graves de las normativas vigentes (...)”. A raíz de esto ha surgido un problema de disparidad en la aplicación práctica por parte de los Estados Miembros de esta cláusula, pues no todas las legislaciones regulan igual el término “infracciones graves” y no todas ofrecen los mismos niveles de tolerancia. En TCM-UGT consideramos que, puesto que no existe un método único para la certificación de la honorabilidad, ya que cada país tiene sus prácticas particulares, sería necesario unificar los criterios para la contabilización de infracciones, además de las diversas definiciones de las legislaciones de tráfico y transportes. En este sentido el Reglamento abre la posibilidad de que la Comisión elabore un listado de tipos de infracciones y gravedad de las mismas.

Por otra parte, creemos que debería existir una adecuada colaboración entre los cuerpos de seguridad, los tribunales y las autoridades de transporte para que exista una verdadera vigilancia y contabilización de faltas relacionadas con transportes, tráfico y actividades empresariales (algo similar a lo que se da en España). Sin ellas, creemos que no puede existir una aplicación real del criterio de honorabilidad³.

Consideramos, asimismo, que se debería hacer una revisión del artículo 6 de la citada Propuesta de Reglamento en cuanto a las condiciones en materia de honorabilidad. Sobre esto el Reglamento incluye una serie de requisitos que creemos son insuficientes. A nuestro juicio, añadiríamos un *punto x)* sobre la necesidad de que los conductores tengan acceso a un conocimiento adecuado de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales. En España, la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales establece la obligatoriedad de realizar una evaluación de riesgos del puesto de trabajo y una planificación del mismo (con medidas correctoras), una formación presencial y una información escrita para los trabajadores. Todo ello teniendo como base la Estrategia Comunitaria de Seguridad y Salud en el Trabajo (2007-2012) y el objetivo de reducir la alta siniestralidad del transporte por carretera.

Sobre esta materia, la Comisión realizó en febrero de 2007 un Comunicado sobre la “mejora de la calidad y la productividad en el trabajo” en referencia a la citada Estrategia Comunitaria de Salud y Seguridad. En él insta a los Estados Miembros a reforzar la aplicación de la legislación comunitaria en lo que respecta a la evaluación de riesgos, la participación y la formación de los trabajadores, especialmente en sectores que tradicionalmente han presentado altos riesgos, como es el de los **transportes**.

¹ Directiva 96/26/CE de 29 de abril de 1996.

² Bruselas, 23.5.2007

³ Rosario Macario y Fernando Crespo (2006) “La legislación de acceso al mercado de transportes de mercancías por carretera en los 25 Estados Miembros: hacia un verdadero mercado interno”. VII Congreso de Ingeniería del Transporte. Ciudad Real 2006.

En segundo lugar, consideramos que el criterio de la “capacidad financiera” que contempla la Propuesta de Reglamento europea es, quizás, excesivo. Los requisitos que deben cumplir las empresas son prácticamente inalcanzables para gran número de empresas españolas, muchas de ellas de pequeño tamaño. Lo que provocaría esta condición es que, a la larga, las empresas de transporte por carretera españolas tuvieran que concentrarse en pocas manos pero con mayor solvencia económica. En este punto estaríamos de acuerdo en tal medida, si así se garantizase la estabilidad y mejora de las condiciones de los trabajadores del transporte por carretera.

En tercer lugar, el requisito de la competencia profesional para acceder al mercado queda regulado por la Directiva 98/76/CE, aunque en la práctica sigue estando controlado por cada Estado Miembro. A pesar de la detallada definición del programa de materias a incluir en los exámenes de capacitación profesional y los requisitos mínimos de forma y evaluación de los mismos, existen aún importantes diferencias entre los Estados (por ejemplo, en cuanto al nivel de dificultad de los exámenes y la tasa de aprobados por países). Igual que ocurría con el requisito de la honorabilidad, existe un problema sobre quién debe poseer en la empresa el certificado de capacidad profesional. Sobre esto siguen existiendo diferentes interpretaciones entre los Estados Miembros que se deberían regular adecuada y armónicamente.

Liberalización del transporte por carretera

Desde la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT tenemos una postura clara acerca de la liberalización del sector del transporte de viajeros y de mercancías por carretera. No estamos de acuerdo con una liberalización absoluta, pues siempre hemos defendido un **sistema de concesiones** donde la titularidad siga siendo pública y la gestión pueda ser privada. Este es el modelo que tenemos actualmente en muchos sectores de España y el que consideramos que es la garantía para preservar el interés social, en detrimento del meramente económico. Con una serie de revisiones periódicas de este modelo lograremos hacer cumplir un derecho fundamental, como es la movilidad de los viajeros, en línea con las directrices europeas y concretamente con su Libro Blanco del Transporte.