



EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES " SE DEBE MODIFICAR LA LOTT Y EL REGIMEN DE AUTORIZACIONES "

El director general de transportes terrestres no contesta a las inquietudes de los transportistas sobre los anunciados cambios en la LOTT

Logística Transporte y Almacenaje. Se va a proceder a modificar la LOTT y el Régimen de Autorizaciones para adaptarla a las nuevas normativas comunitarias de acceso a la profesión, ¿podría precisarnos en qué puntos se van a modificar ambos textos?

Juan Miguel Sánchez. Se debe modificar la LOTT y el régimen jurídico de autorizaciones. De hecho la normativa europea, es decir, los Reglamentos recientemente aprobados, van a modificar nuestras normas en cuanto entren en vigor. Aunque hay algunos aspectos que la norma europea deja a la elección de los Estado Miembros y son esos los que queremos hablar con el sector, ya que el resto de cambios van a ser obligatorios en todos los países de la Unión Europea.

Por otro lado, y a diferencia de lo que venía siendo la regla general, las normas europeas entran a establecer obligaciones concretas específicamente referidas a los transportes estrictamente interiores realizados en los Estados miembro por empresas domiciliadas en ellos. Por ejemplo, la obligación de que las empresas que sólo vayan a realizar transportes interiores en el país en que están domiciliadas cuenten previamente con una autorización ya no es una alternativa para los Estados miembro, sino una exigencia del Reglamento 1071/2009.

En cuanto al régimen de acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera y de acceso al mercado de esta clase de transportes, cabe destacar que el Reglamento comunitario 1071/2009 introduce una apuesta clara por la profesionalización de la actividad de transporte.

En dicho Reglamento, a los tres requisitos tradicionales de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica, se añade uno nuevo: contar con un establecimiento en el país en el que se solicita la autorización. Ese nuevo requisito implica tener vehículos matriculados en el país, disponer de locales en los que se encuentre permanentemente a disposición de la Inspección toda la documentación de la empresa, y de un centro de explotación de la actividad, con las instalaciones y equipamiento adecuados para su ejercicio.

Estos nuevos criterios de cualificación refuerzan la distinción entre el conductor de camión y el transportista que, conduzca o no, gestiona una empresa de transporte, y se alinean perfectamente con las

orientaciones contenidas en el PETRA II.

Por otra parte, el Reglamento 1071/2009 dibuja con mayor nitidez la ubicación en la estructura empresarial y las funciones del "gestor de transporte", como figura totalmente profesionalizada, con la que deben contar todas las empresas y que viene a sustituir al antiguo "capacitado", lo que refuerza las exigencias de formación para la obtención del nuevo "certificado de competencia profesional" con que deben contar estos gestores.

LTA. 2. Las cooperativas han solicitado una reforma de la LOTT relativa precisamente a las autorizaciones de transporte, ¿cómo encaja esto con la modificación comentada?

Juan Miguel Sánchez. No existe en este momento ningún problema específico para que las cooperativas de trabajo asociado puedan obtener autorizaciones de transporte. Las que cumplen los requisitos exigidos por la Unión Europea y la legislación española para acceder a la profesión de transportista y al mercado de transporte obtienen la correspondiente autorización.

Los requisitos que se les exigen son los mismos que a cualquier otra persona, física o jurídica, que pretende acceder al mercado, y buena parte de ellos vienen impuestos por la Unión Europea, con lo que la legislación española no puede eximir de su cumplimiento o modificar su contenido.

Debe señalarse asimismo que no compete al Ministerio de Fomento definir el régimen estatutario de las cooperativas, ni su fiscalidad, sino a otros Departamentos ministeriales con los que, en su caso, deberán establecer la interlocución.

No obstante, como con cualquier otra cuestión que pueda suscitarse en el proceso de revisión normativa, estamos abiertos a estudiar, en el ámbito de nuestras competencias, la propuesta que se formule, siempre que no resulte contraria a la legislación general de cooperativas ni a los ordenamientos fiscal, y social o laboral en vigor.

LTA. 3. Hacienda trasladó a las cooperativas de transporte que el problema tenían que resolverlo con Fomento respecto a su consideración, ¿qué solución posible se puede ofrecer a los cooperativistas desde el Ministerio?

Como he indicado, no parece que en este momento exista un problema especial para que las cooperativas de trabajo asociado obtengan una autorización de transporte en régimen de igualdad con cualquier otra persona, física o jurídica, que cumpla los requisitos exigidos para ello por la Unión Europea y la legislación española. De hecho, ésta viene siendo la situación desde la aprobación de la LOTT en el año 1987. En materia de fiscalidad no es quien el Ministerio de Fomento para decidir sino para colaborar con las autoridades de Hacienda, pero son ellas las que por Ley, regulan, gestionan e inspeccionan esa materia.

LTA. 4. ¿Cuál es la posición del Mº de Fomento respecto a la inclusión de los autónomos en la Directiva de tiempos?

Juan Miguel Sánchez. En este momento no se plantea esa modificación en la Unión Europea, sino la inclusión de los llamados falsos autónomos, o autónomos económicamente dependientes como se les llama en la legislación española.

Quiero remarcar que la regulación de las jornadas de trabajo, incluidas las especiales, corresponde en nuestro país al Ministerio de Trabajo e Inmigración y no al de Fomento. Así, el Real Decreto 1561/1995, por el que se regula la jornada especial de trabajo de los trabajadores móviles de las empresas de transporte, se aprobó, al igual que todas sus posteriores modificaciones, a propuesta del Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Será ése Ministerio el que tenga la última palabra sobre esta cuestión, pero vemos bien que la propuesta actual de la Comisión salga adelante.

Con independencia de ello, he de recordar que en materia de tiempos de conducción y descanso de conductores, que son los que en mayor medida afectan realmente al régimen de competencia en el

mercado de transporte por carretera, los empresarios/trabajadores autónomos y los trabajadores por cuenta ajena ya se encuentran equiparados desde que por primera vez se regularon esas cuestiones