



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 23.5.2007  
COM(2007 263 final

2007/0098 (COD)

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**

(presentada por la Comisión)

{SEC2007) 635}  
{SEC(2007) 636}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **1.1. Motivación y objetivos de la propuesta**

La Directiva 96/26/CE, relativa al acceso a la profesión de transportista por carretera, y los cuatro Reglamentos<sup>1</sup> sobre el acceso al mercado del transporte, junto con la liberalización de los precios del transporte internacional por carretera que se produjo algunos años antes, han configurado el mercado interior del transporte por carretera.

Los requisitos comunes establecidos por la Directiva para acceder a la profesión garantizan un grado mínimo de calidad en el transporte por carretera, mientras que la apertura del mercado que rigen los Reglamentos ha generado más competencia. Este marco normativo ha generado ventajas en su conjunto, ya que hoy las empresas de transporte por carretera ofrecen tarifas más favorables y servicios diversificados, y además adaptan bien sus prestaciones a las necesidades de los clientes del *just in time*.

Sin embargo, la experiencia ha demostrado que determinadas medidas de este marco se han aplicado mal o de manera desigual, ya que son ambiguas, están incompletas o han dejado de estar adaptadas a la evolución del sector. Este es el caso de la Directiva relativa al acceso a la profesión aplicable a todos los transportistas por carretera, independientemente de que sean autónomos, PYME o grandes empresas. Las disparidades en su aplicación perjudican una competencia leal. Las empresas están sujetas a una vigilancia y un control desiguales en función del Estado miembro al que pertenezcan, junto con niveles de cualificación profesional y de solidez financiera muy dispares. Todo ello impide el pleno aprovechamiento de todas las ventajas del mercado interior del transporte por carretera.

El Reglamento propuesto tiene como finalidad sustituir esta Directiva para dar solución a sus defectos.

#### **1.2. Problema tratado**

La Directiva 96/26/CE establece las condiciones mínimas de honorabilidad, capacidad financiera y capacidad profesional que deben cumplir las empresas para recibir autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera, a saber, para transportar mercancías y pasajeros a nivel nacional e internacional. Estas condiciones son los únicos requisitos comunes impuestos a las empresas para que se les autorice a ejercer sus actividades, concretamente en el mercado comunitario de los transportes por carretera. Asimismo, la Directiva establece un reconocimiento mutuo de algunos de los documentos exigidos para la obtención de dichas autorizaciones.

En su programa legislativo para 2006<sup>2</sup>, la Comisión había anunciado su intención de examinar detalladamente las normas derivadas de esta Directiva con vistas a, en su caso, hacer que su aplicación estuviera más armonizada y fuera más simple, controlable y eficaz. Tal examen se apoyó en una consulta extensiva de las partes interesadas y en una evaluación

---

<sup>1</sup> Reglamento (CEE) n° 881/92, Reglamento (CEE) n° 3118/93, Reglamento (CEE) n° 684/92 y Reglamento (CE) n° 12/98.

<sup>2</sup> Referencia 2006/TREN/01.

de impacto. El examen puso de manifiesto que la Directiva se ha transpuesto y se aplica en los Estados miembros con dificultades y de manera muy desigual. A título de ejemplo, el porcentaje de aprobados en los exámenes que acreditan la capacidad profesional varían de un Estado miembro a otro entre el 10 % y más del 90 %. De todo ello se derivan varios inconvenientes, tales como:

- el riesgo de que se falsee la competencia entre, por una parte, los transportistas que disponen de un auténtico establecimiento accesible a las autoridades, que comprueban que respetan los requisitos mínimos de acceso a la profesión, y, por otra, las denominadas «sociedades buzón» que pueden evitar esta vigilancia;
- una cierta opacidad del mercado como consecuencia de la disparidad de requisitos mínimos de capacidad financiera y capacidad profesional y su corolario, los contratos en cadena; los clientes del transporte por carretera no tienen garantías sobre la calidad ofrecida por las empresas;
- la persistencia de empresas negligentes como consecuencia de un bajo nivel de cualificación profesional y de capacidad financiera, lo que genera riesgos en materia de seguridad vial y compromete la eficacia socioeconómica del transporte por carretera (las empresas más cualificadas no pueden hacer frente a esta competencia);
- un seguimiento desigual y descoordinado entre las autoridades nacionales que han de retirar las autorizaciones a las empresas que cometen infracciones que cuestionan su honorabilidad. Tal falta de coordinación genera gastos administrativos superfluos y perjudica la credibilidad y el carácter disuasorio de la retirada de las licencias.

### **1.3. Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

El Reglamento propuesto contribuirá a la consecución de los objetivos de la estrategia de Lisboa. Creará condiciones de competencia más leales en el sector e introducirá más transparencia para los clientes del transporte por carretera. A fin de cuentas, contribuirá a que los servicios de transporte sean más eficaces y de mejor calidad. Habida cuenta del papel preponderante del transporte por carretera en los sistemas de producción y distribución de la industria, reforzará la competitividad de la Unión.

El nuevo Reglamento mejorará indirectamente la seguridad vial mediante un seguimiento más estricto de las empresas negligentes, más susceptibles de verse implicadas en accidentes que las otras. Dicho Reglamento mejorará las condiciones laborales de los trabajadores del sector del transporte por carretera incrementando el nivel de cualificación profesional. También se reforzará la independencia de determinados autónomos con respecto a las entidades que les adjudican trabajos y se les protegerá contra prácticas que suponen un contrato enmascarado.

Por último, esta propuesta materializa el compromiso de la Comisión de simplificar el contenido del acervo y actualizarlo. Se enmarca en el programa «Legislar mejor» para la actualización y la simplificación del acervo comunitario. La simplificación legislativa que supone consiste en una mayor claridad jurídica con disposiciones más fácilmente controlables que permitan una aplicación eficaz y una mayor coherencia del conjunto de las normas recogidas en los Reglamentos sobre el acceso al mercado del transporte<sup>3</sup>. Asimismo, ofrece

---

<sup>3</sup> Ver más arriba.

también a los Estados miembros la posibilidad de reducir determinadas cargas administrativas superfluas vinculadas con los controles.

La modernización de las normas de acceso a la profesión de transportista por carretera, concretamente, mediante la introducción de registros electrónicos, forma además parte de las medidas inmediatas que han de tomarse en el contexto del «Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea» propuesto por la Comisión el 24 de enero de 2007<sup>4</sup>. Las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 8 y 9 de marzo emplazan al Parlamento y al Consejo a conceder una prioridad específica a estas medidas inmediatas y, por tanto, al examen y la adopción de esta propuesta.

## **2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO**

### **2.1. Consulta de las partes interesadas**

La presente propuesta se realiza tras una consulta pública destinada a recabar la mayor cantidad de observaciones posibles de las partes interesadas. Dicha consulta, organizada conjuntamente con la que se ha realizado para la codificación paralela de los cuatro reglamentos sobre el acceso al mercado, se efectuó mediante un cuestionario publicado en Internet y dirigido por correo a todas las organizaciones representativas del sector del transporte por carretera.

La Comisión recibió 67 contribuciones escritas procedentes de las autoridades nacionales y de las organizaciones nacionales y europeas que representan a los transportistas por carretera de mercancías y pasajeros, sus clientes y otros intereses económicos diversos. El 7 de noviembre de 2006 se organizó una reunión de las partes interesadas que habían respondido por escrito a la consulta pública o que, entretanto, habían manifestado su interés. Participaron en la reunión 42 delegaciones que representaban a la industria y 37 observadores que representaban a las administraciones nacionales.

Las partes interesadas consideraban en general que las condiciones que han de cumplirse para estar autorizado a ejercer la profesión de transportista por carretera deberían estar más armonizadas y mejor aplicadas y controladas. A excepción de los transportistas de pasajeros, que consideran que sería útil que los niveles exigidos fueran más elevados, las partes interesadas recomiendan dar prioridad a la armonización de las normas nacionales actuales. En conjunto, abogan por los siguientes conceptos:

- mejorar la vigilancia y el seguimiento mediante controles dirigidos a las empresas que presentan riesgos (en lugar de mediante controles sistemáticos más frecuentes), mediante un intercambio de información operativa entre las autoridades de los distintos Estados miembros, encargadas de vigilar el buen comportamiento de las empresas, y mediante la utilización de registros electrónicos, la cual reduciría los gastos administrativos;
- introducir disposiciones comunes que garanticen un establecimiento real y estable de las empresas, de forma que se minimicen las distorsiones ocasionadas a la competencia por las sociedades «buzón»;

---

<sup>4</sup> COM(2007) 23 final.

- armonizar los indicadores utilizados para medir la capacidad financiera de una empresa y el nivel de los exámenes que acreditan la capacidad profesional;
- velar por que la persona titular de un certificado de capacidad profesional dirija realmente las actividades de transporte y no sea un testaferro para obtener una autorización.

Todas las observaciones realizadas durante este proceso se han tomado en consideración. Varias de ellas han permitido mejorar la propuesta adjunta y la evaluación de impacto. Así, la Comisión ha ampliado el abanico de opciones que procedía evaluar para reflejar los distintos puntos de vista expresados. Por otro lado, no ha aceptado la idea de sustituir la condición en materia de capacidad financiera por un seguro obligatorio de responsabilidad profesional, ya que varias partes interesadas no consideraban que esta idea estuviera suficientemente madura.

El resumen de las respuestas recibidas a la consulta pública, el texto de las respuestas individuales y el acta de la audiencia de 7 de noviembre de 2006 pueden consultarse en el sitio: [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm)

## **2.2. Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Para la consulta pública, la Comisión se apoyó en el asesoramiento técnico independiente aportado por el profesor Brian Bayliss, quien había copresidido en 1994 un Comité de Investigación que redactó un informe completo sobre el estado de realización del mercado interior del transporte por carretera de mercancías y el trabajo que quedaba por hacer en aquel momento.

## **2.3. Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto realizada para preparar esta propuesta se centró en el conjunto de la codificación de las normas sobre el acceso a la profesión y el acceso al mercado, habida cuenta de sus estrechos vínculos e interrelaciones. Dicha evaluación se basa en estudios llevados a cabo en 2004, 2005 y 2006. Se prestó especial atención a la adaptación del campo de análisis a las reacciones de las partes interesadas, así como de la propuesta adjunta a las conclusiones del análisis.

Se evaluaron cinco opciones políticas, a saber:

- (1) La opción de *statu quo* mantendría sin alteración alguna la normativa actual de transporte por carretera. Los problemas enunciados al comienzo de este documento persistirían o, incluso, se agravarían a medida que el cabotaje se fuera abriendo a todos los Estados miembros.
- (2) La opción no reguladora y de simplificación técnica fusionaría y codificaría los cinco instrumentos legislativos de la CE en tres instrumentos. Ofrecería a los Estados miembros y a la industria orientaciones no vinculantes para su aplicación. Esta opción podría aplicarse fácilmente, pero probablemente no reduciría las diferencias entre las normas nacionales ni, en consecuencia, los principales problemas definidos al principio.
- (3) La opción de armonización transformaría la Directiva actual y los cuatro Reglamentos en tres Reglamentos para armonizar en mayor medida el acceso a la profesión, aumentar la claridad jurídica sobre el cabotaje y mejorar su aplicación.

Esta opción contribuiría a generar una competencia leal, mejoraría el cumplimiento de las normas del transporte por carretera, concretamente, en materia de seguridad, e incrementaría el nivel profesional medio del sector.

- (4) La opción de normas de mayor calidad introduciría progresivamente requisitos más exigentes en materia de capacidad financiera y una formación continua obligatoria de los gestores de transporte en las empresas. A corto plazo, esta opción dificultaría proporcionalmente a las pequeñas empresas la entrada en el sector. A largo plazo, fomentaría que los operadores fueran más eficaces, lo que tendría beneficios para toda la sociedad.
- (5) La opción de liberalización abriría más el cabotaje a la competencia y liberalizaría los servicios regulares internacionales por autocar. Esta opción reduciría determinados precios del transporte sin mejorar necesariamente la eficacia socioeconómica del transporte por carretera, al no existir una mayor armonización previa, incluso en materia fiscal y social. En determinados países, esta opción conllevaría el riesgo de pérdida de puestos de trabajo. En cualquier caso, vista la probable dimensión de su impacto, sería necesario hacer una evaluación más a fondo, de modo que esta opción se saldría del entorno de simplificación en el que se incluye la presente propuesta.

Habida cuenta de estos resultados, la presente propuesta refleja la opción nº 3, la denominada «armonización». El resumen de la evaluación de impacto y el informe completo de la misma se adjuntan a la presente propuesta. La evaluación de impacto estima que el Reglamento propuesto, junto con los dos Reglamentos propuestos paralelamente sobre el acceso al mercado, reducirá las distorsiones de la competencia, mejorará el cumplimiento por parte de los transportistas de las normas relativas a la seguridad social y la seguridad vial y brindará a los Estados miembros la posibilidad de reducir los gastos administrativos en unos 190 millones de euros anuales<sup>5</sup>.

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

#### **3.1. Resumen de la acción propuesta**

El Reglamento propuesto establece las condiciones que todas las empresas deben cumplir para que se les autorice a ejercer la profesión de transportista por carretera. Aclara las disposiciones legales existentes y las completa para reforzar la coherencia de conjunto y garantizar una aplicación efectiva y homogénea. Introduce los siguientes elementos:

- la responsabilidad del gestor de transporte, el cual presta su certificado de capacidad profesional a una empresa para que obtenga una autorización, así como un marco más estricto de los vínculos del gestor con la empresa;
- criterios que han de cumplirse para que una empresa esté establecida de forma real y estable en un Estado miembro y para que su comportamiento pueda estar debidamente vigilado por la autoridad nacional que le ha autorizado a ejercer la profesión;

---

<sup>5</sup> Total UE 27.

- indicadores financieros comparables para medir la capacidad financiera de una empresa, una formación mínima obligatoria de 140 horas antes del examen que demuestra la capacidad profesional al que han de presentarse todos los aspirantes y la acreditación de los centros de formación y los centros de examen;
- la obligación de las autoridades que comprueben que un transportista ha dejado de cumplir las condiciones de honorabilidad y capacidad financiera o profesional de advertirle de ello y, en caso de que no regularice dicho incumplimiento pasado un plazo concreto, de imponerle sanciones administrativas que vayan desde la retirada de su autorización a la retirada de la cualificación de su gestor de transporte;
- el reconocimiento entre Estados miembros de las infracciones a las normas de la CE del transporte por carretera. Este reconocimiento mutuo servirá para contabilizar las infracciones graves y la reiteración de infracciones leves, independientemente de dónde se hayan cometido y que, más allá de un determinado límite, pueden cuestionar la honorabilidad de un transportista, quien corre el riesgo de recibir las sanciones arriba mencionadas;
- registros electrónicos interconectados entre todos los Estados miembros para reducir el gasto administrativo inherente al seguimiento y la vigilancia de las empresas y para facilitar el intercambio de información entre Estados miembros;
- la supresión progresiva de determinados regímenes de excepciones que, si se dejan a la discreción de los Estados miembros, se conceden a las empresas de forma desigual. Estos regímenes han perdido su justificación y falsean la competencia en detrimento de la gran mayoría de empresas, que no gozan de ellos.

### **3.2. Base jurídica**

El Reglamento propuesto, que deroga la Directiva 96/26/CE, se basa en el artículo 71 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

### **3.3. Principio de subsidiariedad**

Fundamentalmente, el objetivo de esta propuesta es armonizar las normas nacionales impuestas a las empresas para acceder a la profesión y reforzar así la eficacia del mercado interior. Dicha armonización no pueden realizarla los Estados miembros por sí solos. Además, la propuesta está destinada a mejorar el intercambio de información entre las autoridades de los Estados miembros que controlan la conformidad con las normas sobre el acceso a la profesión, lo cual dichos Estados sólo podrían hacer de manera parcial sobre una base bilateral. Por tanto, es necesaria una actuación comunitaria, dada la imposibilidad de que un Estado miembro o un grupo de Estados miembros resuelvan satisfactoriamente los problemas detectados.

### **3.4. Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación:

- la propuesta fija condiciones comunes, pero no impide a los Estados miembros añadir sus propias condiciones para acceder a la profesión;

- la única limitación a esta posibilidad se deriva del principio de libertad de establecimiento y de la necesidad de garantizar el reconocimiento mutuo de determinados certificados, pero la propuesta no introduce cambios de fondo con respecto a las disposiciones ya vigentes;
- la propuesta deja a la elección a los Estados miembros dos métodos para que una empresa demuestre su capacidad financiera (indicadores financieros o garantías bancarias);
- las obligaciones impuestas a las autoridades nacionales que autorizan el ejercicio de la profesión respetan su poder discrecional, concretamente en la constatación y el juicio de las infracciones. A partir de la jurisprudencia del Tribunal en su sentencia de 13 de septiembre de 2005<sup>6</sup>, se establece un enfoque común para la imposición de sanciones administrativas como la retirada de las autorizaciones. Sin embargo, dada la naturaleza, ya disuasoria, de dichas sanciones, el Reglamento no establece otras sanciones de naturaleza penal o pecuniaria y deja a los Estados miembros libres en este ámbito.

Por último, se observa que la armonización de las condiciones para ejercer la profesión no puede limitarse únicamente a las empresas autorizadas a realizar transportes internacionales. De hecho, desde la realización del mercado interior, los mercados nacionales ya no pueden separarse por varias razones:

- varios Estados miembros no hacen distinción alguna entre autorizaciones expedidas para un transporte internacional y las expedidas para un transporte puramente nacional;
- en los demás Estados miembros, las empresas autorizadas a efectuar transportes únicamente dentro de un Estado miembro compiten con empresas de otros Estados miembros que efectúan cabotaje;
- las empresas autorizadas a efectuar transportes internacionales se repliegan a su mercado nacional cuando, por la coyuntura, no encuentran clientes para desplazar mercancías a otros Estados miembros.

Por tanto, el Reglamento propuesto, tal y como sucede con la Directiva actual, se refiere a todos los transportes, incluidos los efectuados a nivel nacional.

### **3.5. Instrumentos elegidos**

El principal objetivo de la revisión de las normas de acceso a la profesión de transportista por carretera es garantizar una aplicación más eficaz y menos divergente de las mismas. El Reglamento, que permite una aplicación directa y más homogénea, resulta así el instrumento más indicado. Permitirá una mayor transparencia y reducir determinados gastos administrativos. Esta elección resulta aún más pertinente si se tiene en cuenta que el acceso a

---

<sup>6</sup> Asunto C-176/03. Mediante esta sentencia, el Tribunal explica que el legislador comunitario puede adoptar medidas relacionadas con el Derecho penal de los Estados miembros cuando la aplicación de sanciones penales constituye una medida indispensable para combatir los atentados graves contra el medio ambiente.



la profesión es la condición de base para acceder al mercado y que, en este sector, el Reglamento es el instrumento utilizado desde 1992.

### **3.6. Repercusiones presupuestarias**

La propuesta no representa coste adicional alguno para el presupuesto de la Comunidad.

### **3.7. Espacio Económico Europeo**

El Reglamento propuesto tiene interés para el EEE y debe ampliarse a él.

## **4. DISPOSICIONES PROPUESTAS**

### **4.1. Compilación de disposiciones existentes**

La presente propuesta completa y revisa las normas existentes en materia de acceso a la profesión de transportista por carretera. Así, retoma varios principios y disposiciones de la Directiva 96/26/CE, a saber:

- las tres condiciones que debe cumplir una empresa que desee acceder a la profesión (honorabilidad, competencia profesional y capacidad financiera) (artículo 3);
- el reconocimiento mutuo de diplomas, certificados y otros títulos para facilitar la libertad de establecimiento (artículos 18 a 20);
- el modelo de certificado de competencia profesional (anexo II) y la lista de materias cuyo conocimiento se requiere para obtener dicho certificado (anexo I).

No obstante, el recurso a la refundición en virtud del acuerdo interinstitucional de 28 de noviembre de 2001 para un recurso más estructurado a la técnica de refundición de los actos jurídicos no habría permitido aportar la claridad jurídica necesaria. Pese a ello, estos principios y disposiciones constituyen un acervo que ya no podría cuestionarse. Por tanto, la Comisión emplaza al Parlamento Europeo y al Consejo a tenerlo muy en cuenta y ejercer sus prerrogativas sobre las nuevas disposiciones descritas a continuación.

### **4.2. Nuevas disposiciones**

#### *4.2.1. Aclaración de las definiciones y actualización del ámbito de aplicación*

El artículo 1 completa la lista de definiciones para facilitar una aplicación más uniforme. En el artículo 2 se define un nuevo ámbito de aplicación coherente con las otras legislaciones en materia de transporte por carretera destinado a todos los vehículos de más de 3,5 toneladas y limitando las exenciones a determinados transportes claramente identificados en otros instrumentos comunitarios.

#### *4.2.2. Condición de establecimiento*

Los artículos 3 y 5 fijan normas comunes para que únicamente las empresas que disponen de un establecimiento real y estable puedan ser autorizadas a ejercer la profesión. El objetivo de esta condición es que todas las empresas queden sometidas al mismo nivel de vigilancia y evitar que algunas escapen a la vigilancia de las

autoridades de sus Estados miembros de establecimiento. En virtud del artículo 5, la existencia de un establecimiento real y estable implica que éste tiene a su nombre una oficina, vehículos matriculados y un centro de explotación.

#### 4.2.3. *Responsabilización del gestor de transporte*

En el artículo 4 se establecen los vínculos que deben existir entre la persona (denominada «gestor de transporte») que cuenta con la capacidad profesional necesaria y la empresa en la que se supone que dirige las actividades de transporte. Esta persona debe estar empleada por la empresa y ser asalariada suya. Ya que se supone que dicha persona dirige realmente y de forma permanente la actividad de transporte de la empresa, debe asumir las consecuencias de sus decisiones y, por tanto, se convierte en responsable de las infracciones cometidas en el contexto de las actividades que dirige. Tal responsabilidad se entiende como la derivada del presente Reglamento, pero no prejuzga las responsabilidades penales o financieras propias definidas por la legislación nacional de cada Estado miembro. Asimismo, se codifica la posibilidad que tienen los autónomos de recurrir a otro gestor de transporte para adquirir la cualificación, concretamente para reforzar su independencia con respecto a los transportistas más grandes que les delegan el transporte de cargas y, así, protegerlos contra la práctica de la contratación encubierta.

#### 4.2.4. *Precisión de las condiciones que han de respetarse en materia de honorabilidad*

En el artículo 6 se recoge la lista de normas comunitarias cuya infracción grave puede conducir a una pérdida de honorabilidad, incluso si se comete en otros Estados miembros. Asimismo, se indica en ese artículo que pueden llegarse a considerar graves infracciones menores a partir de un determinado nivel de reiteración. En virtud de tal artículo se conceden a la Comisión competencias ejecutivas para establecer una lista común de este tipo de infracciones. Dicha lista es una condición previa a todo intercambio organizado de información entre Estados miembros y a la definición de umbrales comunes a partir de los cuales debe retirarse una autorización.

#### 4.2.5. *Nuevos indicadores para medir la capacidad financiera de una empresa*

En el artículo 7 se introducen indicadores más precisos para medir la capacidad financiera de una empresa. Se dejan dos opciones a la elección de las empresas o los Estados miembros: o bien el activo circulante y el *quick ratio* (según la terminología de la cuarta directiva contable)<sup>7</sup> establecidos a partir de la contabilidad anual de la empresa respetan determinados umbrales, o bien la empresa demuestra su capacidad financiera mediante una garantía bancaria. Los indicadores financieros propuestos son los utilizados habitualmente en análisis financiero para valorar la capacidad que tiene una empresa para pagar sus deudas a corto plazo.

#### 4.2.6. *Mejora de la capacidad profesional*

En el artículo 8 se introduce un enfoque común que combina formación y un examen obligatorio para comprobar la capacidad profesional al que han de presentarse todos los aspirantes, incluidos aquéllos con experiencia profesional y los titulares de un

---

<sup>7</sup> Cuarta Directiva del Consejo 78/660/CEE de 25.7.1978 relativa a las cuentas anuales de determinadas formas de sociedad.

diploma. Asimismo, se establece en ese artículo un sistema mínimo de acreditación de los centros de examen y de los centros de formación y se promociona el intercambio de experiencias entre Estados miembros en este sector. Por último, desaparece la posibilidad de que los Estados miembros distingan el nivel de cualificación en función de que el transporte sea o no internacional, ya que las personas abocadas a dirigir actividades de transporte tendrán sin duda a lo largo de su carrera la oportunidad de dirigir transportes entre distintos Estados miembros.

#### 4.2.7. *Mejora del seguimiento y la vigilancia*

En los artículos 9, 10, 11 y 13 se aclara y refuerza el papel de las autoridades nombradas por los Estados miembros para vigilar si las empresas cumplen correctamente las condiciones establecidas en el Reglamento. Dichos artículos introducen principios comunes para garantizar una mayor transparencia, comparabilidad y, en última instancia, la credibilidad de las normas en materia de acceso a la profesión. En los artículos 10 y 12 se establecen también los plazos que han de respetar tales autoridades para tramitar los expedientes, así como los plazos que se pueden conceder a una empresa para regularizar su situación antes de ser sancionada. En el artículo 12 se impone a las autoridades competentes la obligación de advertir a las empresas que corren el riesgo de dejar de cumplir las condiciones del Reglamento. En el artículo 21 se recoge una gama gradual de sanciones administrativas que varían entre la retirada parcial de la autorización y la retirada de la cualificación de gestor de transporte. En materia de control, en el artículo 11 se fijan controles dirigidos a determinadas empresas, gracias a los cuales los Estados miembros podrán sustituir los controles sistemáticos más frecuentes que los controles quinquenales existentes. El método de los controles selectivos ya ha demostrado su utilidad para detectar con eficacia las infracciones y reducir los gastos administrativos, ya que sólo se controlan las empresas identificadas como de riesgo.

#### 4.2.8. *Simplificación y cooperación administrativa*

El artículo 15 introduce en cada Estado miembro un registro electrónico de empresas que deberá estar interconectado a finales de 2010 a nivel europeo y que deberá respetar las normas sobre la protección de los datos personales. Tales registros existen ya en muchos Estados miembros y han demostrado su eficacia para reducir los gastos administrativos de vigilancia de las empresas. En el artículo 16 se recuerdan las normas esenciales aplicables en materia de protección de datos personales de conformidad con la Directiva 95/46/CE. En el artículo 17 se contempla la designación de puntos de contacto nacionales utilizables para el intercambio de información, así como determinados procedimientos que han de seguirse (detallados en las propuestas de Reglamento adoptadas paralelamente a la presente propuesta).

#### 4.2.9. *Varios*

Las demás modificaciones de fondo se refieren a las disposiciones generales derivadas de los cambios arriba señalados, concretamente para precisar el periodo transitorio aplicable y eliminar progresivamente los derechos adquiridos injustificados, las normas aplicables en materia de comitología y los informes que han de hacerse para llevar un seguimiento más riguroso a nivel nacional y de la Comunidad.

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**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

Tras haber consultado al Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>3</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La realización de un mercado interior del transporte por carretera con condiciones de competencia leales exige la aplicación uniforme de normas comunes para autorizar el acceso a la profesión de transportista de mercancías o viajeros por carretera, en lo sucesivo, denominada «la profesión de transportista por carretera». Dichas normas comunes pueden contribuir a lograr un nivel elevado de cualificación profesional de los transportistas, a racionalizar el mercado, a mejorar la calidad del servicio prestado en interés de los transportistas, de sus clientes y de la economía en su conjunto, así como a una mayor seguridad vial. Asimismo, estas normas favorecerán el ejercicio real del derecho de establecimiento de los transportistas.
- (2) La Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales<sup>4</sup>, establece las condiciones mínimas de acceso a la profesión de transportista por carretera, así como

---

<sup>1</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>2</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>4</sup> DO L 124 de 23.5.1996, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

el reconocimiento mutuo de los documentos necesarios a este fin. Sin embargo, la experiencia, la evaluación de impacto y diversos estudios ponen de manifiesto que esta Directiva se aplica de forma muy diferente en los distintos Estados miembros. Estas divergencias tienen varias consecuencias negativas, concretamente, distorsiones de la competencia, una cierta opacidad del mercado, un nivel de control desigual y el riesgo de que las empresas con un bajo nivel de cualificación profesional sean negligentes o menos respetuosas de las normas de seguridad vial y de la normativa social, lo cual puede perjudicar la imagen del sector.

- (3) Tales consecuencias son tanto más negativas en cuanto que pueden perturbar el buen funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera. El acceso al mercado del transporte internacional de mercancías y de determinadas operaciones de cabotaje está abierto a las empresas de toda la Comunidad. La única condición que deben cumplir estas empresas es disponer de una licencia comunitaria, la cual puede obtenerse al cumplir dichas empresas las condiciones de acceso a la profesión de conformidad con el Reglamento (CE) nº .../..., en lo que se refiere al transporte de mercancías por carretera, y con el Reglamento (CE) nº .../... en lo que se refiere al transporte de viajeros.
- (4) Por tanto, procede modernizar las normas existentes de acceso a la profesión de transportista por carretera para velar por una aplicación más homogénea y más eficaz. Dado que el cumplimiento de dichas normas constituye la condición principal para acceder al mercado comunitario y que, en el ámbito del acceso al mercado, los instrumentos comunitarios aplicables son los reglamentos, parece que el reglamento es el instrumento más adecuado para regir el acceso a la profesión.
- (5) Con objeto de velar por la existencia de una competencia leal, las normas comunes para el ejercicio de la profesión deben aplicarse de la forma más amplia posible a todas las empresas. No obstante, no es necesario incluir en el presente Reglamento a las empresas que sólo efectúan transportes con una incidencia mínima en el mercado de los transportes.
- (6) Debe corresponder al Estado miembro de establecimiento velar por que una empresa cumpla permanentemente las condiciones establecidas en el presente Reglamento para que dicho Estado miembro pueda, en su caso, decidir suspender o retirar las autorizaciones que permiten a la empresa operar en el mercado. El cumplimiento correcto de las condiciones de acceso a la profesión y un control fiable de las mismas exigen que las empresas dispongan de un establecimiento fijo y real.
- (7) Conviene que las personas físicas que poseen la honorabilidad y la capacidad profesional exigidas estén claramente identificadas y designadas ante las autoridades competentes. Dichas personas, denominadas «gestores de transporte», deben ser las que dirigen permanentemente y de manera real las actividades de transporte de las empresas de transporte por carretera. Procede precisar en qué condiciones se considera que una persona asume la dirección continua y real de una actividad de transporte en una empresa.
- (8) La honorabilidad de un gestor de transporte requiere que éste no haya sido objeto de condenas penales graves o de sanciones graves, concretamente por incumplimiento de las normativa comunitaria en ámbito del transporte por carretera. En los sectores comprendidos por la normativa comunitaria, es necesario definir de manera común los

tipos de infracciones y los niveles de gravedad correspondientes que pueden cuestionar la honorabilidad de una empresa.

- (9) Una empresa de transporte por carretera debe disponer de un mínimo de capacidad financiera para garantizar su correcta puesta en marcha y la buena gestión de la misma. El método actual de fijación de un umbral mínimo de capital y reserva deja una gran incertidumbre en cuanto a los recursos financieros que han de tenerse en cuenta y no garantiza que una empresa tenga capacidad para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo. Procede recurrir a otros indicadores financieros mejor definidos y más pertinentes que pueden establecerse sobre la base de la contabilidad anual. Las empresas que lo deseen deben poder contar con la posibilidad de demostrar su capacidad financiera mediante una garantía bancaria, lo cual puede constituir para dichas empresas un método más simple y menos oneroso.
- (10) Es probable que la existencia de un alto nivel de cualificación profesional aumente la eficacia socioeconómica del sector del transporte por carretera. En consecuencia, procede que los aspirantes a la función de gestor de transporte reciban una formación de calidad. Para velar por una mayor homogeneidad de las condiciones de formación y de examen, así como por la transparencia a ojos de los aspirantes, procede establecer que los Estados miembros acrediten los centros de examen y formación según criterios que les corresponde a ellos definir. Por razones de equidad y transparencia, procede asimismo que todos los aspirantes se presenten a un examen, incluidos aquéllos que, con experiencia o un diploma, pueden quedar exentos de la formación inicial obligatoria. Desde la realización del mercado interior, los mercados nacionales no están separados. En consecuencia, las personas que aspiren a dirigir actividades de transporte deben tener los conocimientos necesarios para dirigir operaciones de transporte tanto de carácter nacional como internacional. La lista de materias que han de conocerse para obtener el certificado de capacidad profesional, así como las modalidades de organización de exámenes, pueden evolucionar simultáneamente al progreso técnico, por lo que es conveniente poder actualizarlas.
- (11) Una competencia leal y un transporte por carretera plenamente respetuoso de las normas exigen un nivel de vigilancia y seguimiento homogéneo entre Estados miembros. A este respecto, las autoridades nacionales encargadas de la vigilancia de las empresas y de la validez de su autorización deben desempeñar un papel fundamental y procede velar por que adopten las medidas adecuadas en caso de necesidad, concretamente para suspender o retirar autorizaciones o inhabilitar a los gestores de transporte negligentes o maliciosos. No obstante, la empresa debe ser advertida previamente y debe poder contar con un plazo razonable para regularizar su situación antes de ser objeto de tales sanciones.
- (12) Una mayor organización de la cooperación administrativa entre los Estados miembros permitiría mejorar la eficacia de la vigilancia de las empresas que operan en varios Estados miembros y podría reducir los gastos administrativos. La existencia de registros electrónicos de empresas interconectados a nivel europeo, dentro del respeto de la normativa comunitaria en materia de protección de datos personales, puede facilitar dicha cooperación y reducir el coste inherente de los controles, tanto para las empresas como las administraciones. En la mayor parte de Estados miembros existen ya registros electrónicos nacionales. Asimismo, ya existen también infraestructuras de interconexión entre Estados miembros. El recurso más sistemático a estos registros nacionales de empresas y su interconexión a nivel europeo puede, por tanto, realizarse

a un coste menor y, sin embargo, puede contribuir a reducir considerablemente los gastos administrativos de los controles, mejorando al mismo tiempo su eficacia.

- (13) Determinados datos recogidos en dichos registros sobre infracciones y sanciones revisten un carácter personal. Por ello, los Estados miembros deben tomar las medidas necesarias para que se aplique la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos<sup>5</sup>, concretamente con respecto al control del tratamiento de dichos datos por parte de la autoridad pública, el derecho de información de los interesados, el derecho de acceso y el derecho de oposición. A los fines del presente Reglamento, resulta necesario conservar este tipo de datos durante al menos dos años para evitar que empresas que hayan perdido su cualificación se establezcan en otros Estados miembros.
- (14) La interconexión de los registros nacionales es esencial para poder intercambiar información entre Estados miembros rápida y eficazmente y para velar por que los transportistas no sientan la tentación de cometer, o de correr el riesgo de cometer, infracciones graves en otros Estados miembros distintos de su país de establecimiento. Tal interconexión exige la definición en común del formato preciso de la información que ha de intercambiarse, así como los procedimientos técnicos de intercambio.
- (15) Para que el intercambio de información entre los Estados miembros sea eficaz, se deben designar puntos de contacto nacionales y se deben precisar determinados procedimientos comunes en términos de plazo y naturaleza de la información mínima que ha de transmitirse.
- (16) Para facilitar la libertad de establecimiento, procede admitir como prueba de honorabilidad suficiente para acceder a las actividades en cuestión en un Estado miembro receptor la presentación de los documentos adecuados expedidos por una autoridad competente del país de procedencia del transportista por carretera, asegurándose al mismo tiempo que las personas interesadas no han sido inhabilitadas para ejercer la profesión en los otros Estados miembros de los que proceden.
- (17) En materia de capacidad profesional, para facilitar la libertad de establecimiento, el Estado miembro de establecimiento debe reconocer como prueba suficiente un modelo único de certificado expedido en virtud de las disposiciones del presente Reglamento.
- (18) Es necesario a nivel de la Comunidad un seguimiento más detallado de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento, lo cual implica que la Comisión transmita informes periódicos sobre la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional de las empresas del sector del transporte por carretera sobre la base de los informes redactados a partir de los registros nacionales.
- (19) Procede que los Estados miembros establezcan sanciones aplicables a los incumplimientos de las disposiciones del presente Reglamento. Dichas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (20) Dado que los objetivos de la actuación prevista, a saber, la modernización de las normas que rigen el acceso a la profesión de transportista por carretera para garantizar

---

<sup>5</sup> DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

una aplicación más homogénea y comparable de las mismas en los Estados miembros, no pueden alcanzarse correctamente a nivel de Estado miembro y pueden, por tanto, lograrse en mayor medida a nivel comunitario, la Comunidad puede tomar medidas, con arreglo al principio de subsidiaridad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

- (21) Procede adoptar las medidas necesarias para aplicar el presente Reglamento de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>6</sup>.
- (22) Concretamente, es conveniente autorizar a la Comisión para que elabore una lista de categorías, tipos y nivel de gravedad de las infracciones que hagan perder a los transportistas por carretera la honorabilidad requerida; para que adapte al progreso técnico el anexo del presente Reglamento relativo a los conocimientos que deben tenerse en cuenta para reconocer la capacidad profesional por parte de los Estados miembros, así como el anexo relativo al modelo de certificado de capacidad profesional; y para establecer la lista de los incumplimientos máximos que supongan la suspensión o la retirada de la autorización a ejercer la profesión o una inhabilitación. Estas medidas, de carácter general y cuyo objeto es modificar elementos no esenciales del presente Reglamento o completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse según el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE. Por razones de eficacia, los plazos que son generalmente aplicables en el procedimiento de reglamentación con control deben abreviarse para actualizar el modelo de certificado de capacidad profesional.
- (23) Procede derogar la Directiva 96/26/CE,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **CAPÍTULO I**

### **Disposiciones generales**

#### *Artículo 1* *Objeto y definiciones*

1. El presente Reglamento rige el acceso a la profesión de transportista por carretera y el ejercicio de dicha profesión.
2. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

---

<sup>6</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).



- a) «profesión de transportista por carretera» la profesión de transportista de viajeros por carretera o la profesión de transportista de mercancías por carretera;
- b) «profesión de transportista de mercancías por carretera» la actividad de toda empresa que efectúe, mediante vehículos de motor o mediante conjuntos de vehículos, transporte de mercancías por cuenta ajena;
- c) «profesión de transportista de viajeros por carretera» la actividad de toda empresa que efectúe transportes de viajeros, ofrecidos al público o a determinadas categorías de usuarios contra una remuneración pagada por la persona transportada o por el organizador del transporte, mediante vehículos automóviles aptos, por sus características de construcción y equipo, para transportar más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a esta finalidad;
- d) «empresa» toda persona física, toda persona jurídica con o sin afán de lucro, toda asociación o toda agrupación de personas sin personalidad jurídica y con o sin afán de lucro, así como todo organismo dependiente de la autoridad pública que tenga personalidad jurídica propia o que dependa de una autoridad con dicha personalidad;
- e) «gestor de transporte» una persona física contratada por una empresa o, en el caso de que dicha empresa sea una persona física, esta misma persona o, en su caso, otra persona física designada mediante un contrato, que dirija de forma real y permanente las actividades de transporte de tal empresa;
- f) «autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera» una decisión administrativa que autorice a una empresa que cumpla las condiciones establecidas por el presente Reglamento a ejercer la profesión de transportista por carretera;
- g) «autoridad competente para autorizar el ejercicio de la profesión» una autoridad de un Estado miembro a nivel nacional, regional o local que compruebe si una empresa cumple las condiciones establecidas en el presente Reglamento y que esté autorizada para dar, suspender o retirar la autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera;
- h) «Estado miembro de establecimiento» el Estado miembro en el que desea establecerse una empresa cuyo gestor de transporte procede o no de otro país;
- i) «Estado miembro de procedencia» el Estado miembro en el que residía o ejercía anteriormente el gestor de transporte de una empresa que desea establecerse en otro Estado miembro.

## *Artículo 2*

### *Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento se aplicará a todas las empresas establecidas en la Comunidad que ejercen la profesión de transportista por carretera. Se aplicará

asimismo a las empresas que deseen ejercer la profesión de transportista por carretera.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el presente Reglamento no se aplicará:
  - a) a las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas. No obstante, los Estados miembros podrán reducir este límite para la totalidad o para una parte de categorías de transportes;
  - b) a las empresas que efectúan exclusivamente determinados transportes por carretera de viajeros con fines no comerciales y tienen una actividad distinta de la de transportista de pasajeros por carretera; los vehículos utilizados a este fin son conducidos por los propios empleados de la empresa.

### *Artículo 3*

#### *Requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera*

Las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera y las que deseen ejercer dicha profesión deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) estar establecidas realmente y de manera fija en un Estado miembro;
- b) ser honorables;
- c) tener la capacidad financiera adecuada;
- d) estar en posesión de la capacidad profesional necesaria.

Las condiciones que han de cumplirse para satisfacer cada uno de estos requisitos se definen en el capítulo II. El presente Reglamento no impedirá a los Estados miembros decidir imponer condiciones adicionales que deben cumplir las empresas para que se les autorice a ejercer la profesión de transportista por carretera.

### *Artículo 4*

#### *Gestor de transporte*

1. Una empresa que desee ejercer la profesión de transportista por carretera nombrará ante la autoridad competente contemplada en el artículo 9 al menos a una persona física que cumplirá los requisitos establecidos en el artículo 3, letras b) y d). Dicha persona, denominada gestor de transporte, deberá cumplir las siguientes condiciones:
  - a) dirigir real y permanentemente la actividad de transporte de la empresa;
  - b) estar contratada y ser remunerada por la empresa o, si la empresa es una persona física, ser esta misma persona.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, si una empresa es una persona física que no cumple el requisito de capacidad profesional contemplado en el artículo 3, letra

d), las autoridades competentes podrán autorizarla a ejercer la profesión de transportista, a condición de lo siguiente:

- a) que nombre ante dichas autoridades a otra persona que cumpla los requisitos contemplados en el artículo 3, letras b) y d), que esté autorizada mediante un contrato a ejercer tareas como gestor de transporte por cuenta de la empresa;
- b) que el contrato que vincula a la empresa con el gestor de transporte precise las tareas que el interesado debe ejecutar de manera permanente e indique sus responsabilidades como gestor de transporte; las tareas que habrán de precisarse incluyen, concretamente, las vinculadas al mantenimiento de los vehículos, la comprobación de los contratos y documentos de transporte, la contabilidad, la asignación de las cargas a los conductores y vehículos y la comprobación de los procedimientos en materia de seguridad;
- c) que la persona nombrada no dirija, en su calidad de gestor de transporte, las actividades de transporte de más de cuatro empresas distintas efectuadas con una flota total máxima de doce vehículos;
- d) que la persona nombrada sea independiente de otras empresas que le piden que realicen transportes o que realizan transportes por su cuenta.

3. El gestor de transporte perderá su honorabilidad en el sentido del presente Reglamento cuando se cometan en el marco de las actividades de transporte que dirige infracciones graves o reiteradas más allá de un cierto límite de entre las contempladas en el artículo 6, apartado 1.

## **CAPÍTULO II**

### **Condiciones que han de cumplirse**

#### *Artículo 5*

#### *Condiciones en materia del requisito de establecimiento*

Con objeto de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, letra a), una empresa deberá estar establecida realmente y de forma fija en el territorio del Estado miembro que, a través de una autoridad competente, le conceda la autorización para ejercer la profesión. Con este fin, la empresa está obligada a lo siguiente:

- a) disponer de un establecimiento situado en ese Estado miembro con locales en los que conserve los documentos de la empresa, concretamente, todos sus documentos contables, los documentos de gestión del personal y cualquier otro documento al que deba poder acceder la autoridad competente para autorizar el ejercicio de la profesión que permita comprobar las condiciones establecidas en el presente Reglamento;
- b) disponer de vehículos, ya sea en plena propiedad, ya sea en virtud de otro título, en particular, un contrato de compra a plazos, contrato de alquiler o contrato de arrendamiento financiero (*leasing*), ya sea en virtud de un contrato de compra, que estén matriculados y que utilice en ese Estado miembro;

- c) disponer de un centro de explotación, situado en ese Estado miembro, dotado del equipamiento necesario, concretamente plazas de aparcamiento para el estacionamiento de vehículos en número suficiente para que las utilicen habitualmente sus vehículos.

#### *Artículo 6*

##### *Condiciones en materia del requisito de honorabilidad*

1. A los fines del artículo 3, letra b), el requisito de honorabilidad de una empresa consistirá en que sus dirigentes no hayan sido objeto de condenas penales por delitos graves o condenas en materia de derecho mercantil y legislación por insolvencia y en que ejerzan su actividad de buena fe respetando la normativa aplicable al transporte por carretera y con una conducta de buena moral profesional.

Los Estados miembros determinarán las condiciones específicas que debe cumplir una empresa en virtud del presente Reglamento para satisfacer el requisito de honorabilidad. Los Estados miembros establecerán que una empresa cumple dicho requisito si:

- a) no hay ningún motivo importante que cuestione su honorabilidad;
- b) la persona o las personas físicas que haya nombrado como gestor de transporte en virtud del artículo 4 no han sido objeto de condenas o sanciones en ninguno de los Estados miembros por infracciones graves o reiteración de infracciones leves de la normativa comunitaria en materia de, concretamente:
  - i) tiempo de conducción y descanso de los conductores, tiempo de trabajo e instalación y utilización de aparatos de control;
  - ii) peso y dimensiones máximos de los vehículos de transporte en el tráfico internacional;
  - iii) cualificación inicial y formación continua de los conductores;
  - iv) inspección técnica en carretera de los vehículos de transporte e inspecciones técnicas anuales obligatorias de los vehículos de motor;
  - v) acceso al mercado del transporte internacional por carretera de mercancías, o, según el caso, acceso al mercado de transporte de viajeros;
  - vi) seguridad del transporte de mercancías peligrosas por carretera;
  - vii) instalación y utilización de limitadores de velocidad en determinadas categorías de vehículos;
  - viii) permiso de conducir;
  - ix) acceso a la profesión.
- c) no ha sido condenada por infracciones graves de las reglamentaciones nacionales vigentes en materia de condiciones de remuneración y de trabajo de

la profesión, de la circulación y la seguridad vial, así como de la responsabilidad profesional.

2. A los fines del apartado 1, párrafo segundo, letra b), la Comisión adoptará la lista de categorías, tipos y nivel de gravedad de las infracciones, así como de la frecuencia más allá de la cual las infracciones leves reiteradas harán perder la honorabilidad exigida. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 25, apartado 3.

Con este fin, la Comisión aplicará los principios siguientes:

- a) las categorías y tipos de infracciones son los que se producen con más frecuencia;
  - b) el mayor nivel de gravedad corresponde a infracciones que crean un elevado riesgo de muerte o lesiones de importancia;
  - c) la frecuencia más allá de la cual las infracciones leves reiteradas se consideran graves aumenta en paralelo al número de conductores utilizados por las actividades de transporte dirigidas por la persona física de que se trate.
3. El requisito de honorabilidad seguirá sin cumplirse mientras no se haya efectuado una rehabilitación o cualquier otra medida de efecto equivalente en aplicación de las disposiciones nacionales existentes en la materia.

#### *Artículo 7*

##### *Condiciones en materia del requisito de capacidad financiera*

1. A los fines del artículo 3, letra c), el requisito de capacidad financiera consistirá en disponer de los recursos financieros necesarios para garantizar la correcta puesta en marcha y la buena gestión de la empresa.
2. El requisito de capacidad financiera se cumplirá cuando una empresa pueda hacer frente permanentemente a sus obligaciones reales y potenciales a lo largo del ejercicio contable anual. Con este objeto, la empresa deberá demostrar a partir de la contabilidad anual, una vez que ésta haya sido aprobada por un auditor o una persona debidamente acreditada que, cada año, dispone de:
  - a) activos circulantes por un valor igual o superior a 9 000 euros por un solo vehículo utilizado y a 5 000 euros por cada vehículo adicional utilizado;
  - b) derechos de crédito, valores mobiliarios y haberes en bancos, haberes en cuentas postales, cheques y dinero efectivo en Caja por un valor total superior al 80 % de las deudas cuya duración residual no sea superior a un año («*Quick ratio*»  $\geq 80\%$ ).

A los fines del presente Reglamento, el valor del euro se fijará cada cinco años en las divisas nacionales de los Estados miembros que no participen en la tercera fase de la Unión Monetaria. Los tipos aplicados serán los correspondientes al primer día

laborable de octubre publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Entrarán en vigor el 1 de enero del año civil siguiente.

Las partidas contables contempladas en el párrafo primero, letras a) y b), se entenderán como aparecen definidas en la Directiva 78/660/CEE del Consejo<sup>7</sup>.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, la autoridad competente podrá aceptar que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante un certificado de uno o varios bancos u otros organismos financieros por el que se convierten en garantes solidarios de la empresa mediante una garantía bancaria o cualquier otro medio similar, por los importes establecidos en el apartado 2, letra a). La autoridad competente que autoriza el ejercicio de la profesión puede retener la garantía bancaria, la cual sólo puede liberarse con su autorización.
4. La contabilidad anual contemplada en el apartado 2 o la garantía contemplada en el apartado 3, que han de ser comprobadas, son las que corresponden a la entidad económica establecida en el territorio del Estado miembro en el que se solicita la autorización, y no las de otras posibles entidades establecidas en otro Estado miembro.

#### *Artículo 8*

##### *Condiciones en materia del requisito de capacidad profesional*

1. A los fines del artículo 3, letra d), el requisito de capacidad profesional se cumplirá si la persona o personas encargadas de cumplirlo de conformidad con el artículo 4 están en posesión de los conocimientos que responden al nivel de formación contemplado en el anexo I, sección I, de las materias allí enumeradas. Tal capacidad se constatará tras una formación consistente en la asistencia obligatoria a clase durante al menos 140 horas y tras aprobar un examen escrito obligatorio, que puede completarse mediante un examen oral. Dichos exámenes se organizarán de conformidad con el anexo I, sección II.
2. Únicamente podrán organizar los exámenes escritos y orales que permiten constatar la capacidad profesional las autoridades e instancias acreditadas a estos efectos por un Estado miembro de conformidad con los criterios que él mismo defina. Los Estados miembros comprobarán periódicamente que las autoridades o instancias que hayan acreditado organizan los exámenes en condiciones que se ajustan a lo dispuesto en el anexo I.
3. Los Estados miembros acreditarán según los criterios que ellos mismos definan a los organismos aptos para impartir a los aspirantes una formación de calidad para prepararse eficazmente para el examen, así como formaciones continuas para actualizar los conocimientos de los gestores de transporte que lo deseen. Los Estados miembros comprobarán periódicamente que estos organismos siguen cumpliendo los criterios en virtud de los cuales se les concedió la acreditación.

---

<sup>7</sup>

DO L 222 de 14.8.1978, p. 11. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 224 de 16.8.2006, p. 1).

4. Los Estados miembros podrán eximir de la formación obligatoria a los candidatos que justifiquen tener una experiencia práctica de un mínimo de cinco años en la dirección de una empresa de transporte.
5. Los Estados miembros podrán eximir de la formación obligatoria en las materias cubiertas por ciertos diplomas a los titulares de determinados diplomas de enseñanza superior o de enseñanza técnica expedidos en ese mismo Estado miembro que supongan la asistencia a clases de las materias enumeradas en la lista recogida en el anexo I y que designen específicamente a estos efectos.
6. La autoridad o entidad a que se refiere el apartado 2 expedirá un certificado que deberá presentarse como prueba de la capacidad profesional. Este certificado será intransferible. Tal certificado se redactará de conformidad con el modelo de certificado recogido en el anexo II y llevará el sello o un sello en relieve de la autoridad o instancia acreditada que lo haya expedido.
7. La Comisión adaptará al progreso técnico el anexo I y el anexo II. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento se adoptarán según el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el anexo 25, apartado 3, en lo que respecta al anexo I, y según el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 25, apartado 4, en lo que respecta al anexo II.
8. Se insta a los Estados miembros a que intercambien experiencias e información en materia de formación, examen y acreditación, principalmente, aunque no de manera exclusiva, mediante el Comité contemplado en el artículo 25 y cualquier otro organismo que la Comisión pueda designar a tal efecto.

## **CAPÍTULO III**

### **Autorización y vigilancia**

#### *Artículo 9* *Autoridades competentes*

1. Cada Estado miembro nombrará a una o a varias autoridades competentes para garantizar la correcta aplicación del presente Reglamento. Dichas autoridades competentes quedarán autorizadas para lo siguiente:
  - a) tramitar las solicitudes presentadas por las empresas;
  - b) autorizar el ejercicio de la profesión y suspender y retirar dichas autorizaciones;
  - c) inhabilitar a una persona física para dirigir, como gestor de transporte, la actividad de transporte de una empresa;
  - d) efectuar los controles necesarios para comprobar si una empresa cumple los requisitos contemplados en el artículo 3.

2. Las autoridades competentes divulgarán el conjunto de condiciones exigidas a título del presente Reglamento, otras posibles disposiciones nacionales, los procedimientos que han de seguir los candidatos interesados y las correspondientes explicaciones.

### *Artículo 10*

#### *Instrucción y registro de solicitudes*

1. La autoridad competente concederá a la empresa que lo solicite y que cumpla los requisitos contemplados en el artículo 3 la autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera.
2. La autoridad competente inscribirá en el registro electrónico contemplado en el artículo 15 el nombre del gestor de transporte nombrado por la empresa, la dirección del establecimiento, el número de vehículos utilizados y, si la autorización es válida para transportes internacionales, el número de serie de la licencia comunitaria y el de las copias auténticas.
3. El plazo de instrucción por parte de una autoridad competente de una solicitud de autorización será lo más breve posible y no superará los tres meses.
4. A partir de la fecha de interconexión de los registros electrónicos nacionales contemplada en el apartado 5 del artículo 15, una autoridad competente comprobará para evaluar la honorabilidad de una empresa que su o sus gestores de transporte nombrados no han sido inhabilitados en ningún Estado miembro para dirigir la actividad de transporte de una empresa a lo largo de los dos últimos años en virtud del artículo 13.
5. Las empresas que disponen de una autorización para ejercer la profesión de transportista notificarán en un plazo de 28 días a la autoridad competente que haya concedido dicha autorización los cambios relativos a los datos contemplados en el apartado 2.

### *Artículo 11*

#### *Controles*

1. Las autoridades competentes velarán por que las empresas a las que hayan autorizado a ejercer la profesión cumplan permanentemente los requisitos contemplados en el artículo 3. Con este fin, comprobarán cada cinco años que tales empresas siguen cumpliendo cada uno de esos requisitos.
2. Como complemento de las comprobaciones previstas en el apartado 1, las autoridades competentes realizarán controles dirigidos a las empresas clasificadas como de riesgo según el sistema que hayan creado los Estados miembros en aplicación del artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup>. Los Estados miembros extenderán este sistema de clasificación de riesgos al conjunto de las infracciones recogidas en el artículo 6 del presente Reglamento.

---

<sup>8</sup> DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.



3. Los Estados miembros harán realizar los controles necesarios para comprobar si una empresa sigue cumpliendo las condiciones de acceso a la profesión cuando la Comisión así lo solicite. Informarán a la Comisión de los resultados de los controles efectuados como consecuencia de dicha solicitud y de las medidas tomadas en caso de que se constate que la empresa ha dejado de cumplir las condiciones establecidas en el presente Reglamento.

### *Artículo 12*

#### *Procedimiento monitorio y de retirada de autorizaciones*

1. Tras haberle enviado una advertencia, la autoridad competente retirará o suspenderá parcial o provisionalmente la autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera concedida a una empresa si comprueba que ésta ha dejado de cumplir los requisitos contemplados en el artículo 3.
2. Se dirigirá una advertencia a una empresa cuando la autoridad competente haya constatado que dicha empresa corre el riesgo de dejar de cumplir uno de los requisitos establecidos en el artículo 3. Cuando se haya comprobado que se ha dejado de cumplir uno de los requisitos, en la advertencia se concederá un plazo para que la empresa pueda regularizar su situación con los límites siguientes:
  - a) un plazo que no rebase los seis meses para la contratación de un sustituto del gestor de transporte si éste ha dejado de cumplir los requisitos de honorabilidad o capacidad profesional, prorrogable seis meses en caso de fallecimiento o incapacidad física de dicho gestor de transporte;
  - b) un plazo que no rebase los seis meses si la empresa debe regularizar su situación demostrando que tiene un establecimiento real y fijo;
  - c) un plazo que no rebase los seis meses si no se cumple el requisito de capacidad financiera para demostrar sobre la base de un plan financiero con hipótesis realistas que se cumplirá de nuevo tal requisito de manera permanente a partir del ejercicio contable siguiente.
3. La autoridad competente podrá imponer a las empresas cuya autorización se haya suspendido o retirado parcial o provisionalmente que sus gestores de transporte asistan a los cursos de formación y se presenten al examen contemplado en el artículo 8 antes de que se tome cualquier medida de rehabilitación.

### *Artículo 13*

#### *Inhabilitación del gestor de transporte*

1. En caso de infracciones cuya gravedad se deba a su carácter sistemático y premeditado y por los intentos de ocultar los hechos, la autoridad competente inhabilitará para dirigir la actividad de transporte de una empresa al gestor de transporte de la empresa cuya autorización haya sido retirada.
2. Hasta que no se haya aplicado una medida de rehabilitación, el certificado de capacidad profesional contemplado en el artículo 8, apartado 6, de la persona

inhabilitada para dirigir la actividad de transporte perderá su validez en todos los Estados miembros.

#### *Artículo 14*

##### *Decisiones de las autoridades competentes y recursos*

1. Las decisiones adoptadas por las autoridades competentes de los Estados miembros en virtud del presente Reglamento que supongan el rechazo de una solicitud de acceso a la profesión de transportista por carretera, la suspensión o la retirada de una autorización existente o la inhabilitación deberán estar justificadas.

Dichas decisiones tendrán en cuenta la información disponible sobre las infracciones cometidas en otros Estados miembros por esa empresa o uno de sus gestores de transporte que puedan cuestionar la honorabilidad de la empresa, así como el conjunto de otras informaciones a disposición de la autoridad competente.

Tales decisiones precisarán las medidas de rehabilitación aplicables en caso de suspensión de la autorización o inhabilitación.

2. Los Estados miembros velarán por que las empresas contempladas en el presente Reglamento cuenten con la posibilidad de presentar un recurso ante órganos o instancias independientes y, posteriormente, de apelar ante un órgano judicial con respecto a las decisiones contempladas en el apartado 1. La presentación de un recurso, incluida la apelación ante una jurisdicción, no tendrá carácter suspensivo.

## **CAPÍTULO IV**

### **Simplificación y cooperación administrativa**

#### *Artículo 15*

##### *Registros electrónicos nacionales*

1. A los fines de la aplicación del presente Reglamento, concretamente los artículos 10, 11, 12, 13 y 26, cada Estado miembro llevará un registro electrónico nacional de las empresas de transporte por carretera que han sido autorizadas por una autoridad competente nombrada por aquél para ejercer la profesión de transportista por carretera. El tratamiento de los datos recogidos en dicho registro se efectuará bajo el control de la autoridad pública nombrada a esos efectos. Podrán acceder en línea al registro electrónico todas las autoridades competentes de ese Estado miembro contempladas en el artículo 9. Otras autoridades sólo podrán acceder al mismo si están facultadas para controlar y sancionar el transporte por carretera y sus funcionarios han hecho una declaración jurada.

El registro electrónico nacional de un Estado miembro deberá recoger los siguientes datos:

- a) nombre y forma jurídica de la empresa;
- b) dirección de su establecimiento;

- c) nombre de los gestores de transporte designados para cumplir la condición de honorabilidad y capacidad profesional y, si es diferente, nombre del representante legal;
  - d) tipo de autorización, número de vehículos que comprende y, en su caso, número de serie de la licencia comunitaria y de las copias auténticas;
  - e) número, categoría y tipo de infracciones graves e infracciones leves reiteradas contempladas en el artículo 6, apartado 1, letra b), que hayan dado lugar a una sanción en los dos últimos años;
  - f) nombres de las personas inhabilitadas para dirigir la actividad de transporte de una empresa a lo largo de los dos últimos años, así como medidas de rehabilitación aplicables.
2. Los datos relativos a una empresa cuya autorización se haya suspendido o retirado parcial o provisionalmente o relativos a una persona inhabilitada para la profesión se mantendrán en el registro durante dos años. Dichos datos precisarán las razones que hayan motivado la suspensión, la retirada de las autorizaciones o la inhabilitación.
3. Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones necesarias para que todos los datos del registro electrónico estén actualizados y sean exactos, concretamente, los contemplados en el apartado 2, letras e) y f).
4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para que los registros electrónicos nacionales estén interconectados a nivel de la Comunidad a más tardar el 31 de diciembre de 2010. La interconexión se realizará de forma que una autoridad competente de cualquier Estado miembro pueda interrogar el registro electrónico de todos los Estados miembros.
5. A los fines del apartado 4, las disposiciones comunes relativas al formato de los datos intercambiados, las relativas a los procedimientos técnicos para interrogar automáticamente los registros electrónicos de los demás Estados miembros serán adoptadas por la Comisión en aplicación del procedimiento consultivo contemplado en el artículo 25, apartado 2.
6. La Comisión podrá adoptar toda iniciativa que sirva para facilitar la aplicación del apartado 4. Asimismo, podrá retrasar la fecha contemplada en dicho apartado. Esta decisión de retraso, destinada a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptará de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 25, apartado 4.

#### *Artículo 16* *Protección de datos personales*

En lo que respecta a la aplicación de la Directiva 95/46/CE, los Estados miembros velarán en particular por lo siguiente:

- (a) por que se informe al interesado cuando se registren datos que le afecten o esté previsto transmitirlos a terceros. Dicha información deberá precisar la identidad de la

autoridad responsable del tratamiento de los datos, el tipo de datos tratados y las razones;

- (b) por que todo individuo tenga derecho a acceder a los datos que le afecten ante la autoridad responsable del tratamiento de dichos datos. Este derecho no deberá tener limitación alguna, deberá poder ejercerse a intervalos razonables y sin retrasos ni gastos excesivos ni para la autoridad responsable del tratamiento de los datos ni para el solicitante;
- (c) por que todo individuo tenga derecho a rectificar, borrar o bloquear los datos incompletos o inexactos que se refieran a él;
- (d) por que todo individuo tenga derecho a oponerse, por razones legítimas o imperativas, al tratamiento de los datos que le afectan. En caso de oposición justificada, el tratamiento no puede referirse a estos datos.

#### *Artículo 17*

#### *Cooperación administrativa entre Estados miembros*

1. Cuando un Estado miembro constate una infracción cometida por una empresa cuya autorización haya sido expedida por una autoridad competente de otro Estado miembro y la gravedad de dicha infracción pueda generar la suspensión o la retirada de la autorización en virtud del presente Reglamento, el Estado miembro comunicará a ese otro Estado miembro toda la información que obre en su poder sobre esas infracciones, así como sobre las sanciones que haya impuesto.
2. Cada Estado miembro designará un punto de contacto nacional encargado del intercambio de información con los demás Estados miembros en lo que respecta a la aplicación del presente Reglamento. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión el nombre y la dirección de su punto de contacto nacional a más tardar el [...]. La Comisión elaborará la lista de todos los puntos de contacto nacionales y la transmitirá a los Estados miembros.
3. Los Estados miembros que intercambien información en el marco del presente Reglamento utilizarán los puntos de contacto nacionales nombrados en aplicación del apartado 2.
4. Los Estados miembros que intercambien información sobre las infracciones contempladas en el artículo 6, apartado 2 o sobre eventuales gestores de transporte inhabilitados seguirán el procedimiento y los plazos contemplados en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) nº .../..., o, según el caso, en el artículo 23, apartado 1, del Reglamento (CE) nº .../. El Estado miembro que reciba de otro Estado miembro la notificación de una infracción inscribirá dicha infracción notificada en su registro electrónico nacional.

## **CAPÍTULO V**

### **Reconocimiento mutuo de los certificados y otros títulos**

#### *Artículo 18*

##### *Certificados y otros documentos en materia de honorabilidad*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 4, el nuevo Estado miembro de establecimiento aceptará como prueba suficiente de honorabilidad para acceder a la profesión de transportista por carretera la presentación de un certificado de antecedentes penales o, en su defecto, un documento equivalente, expedido por una autoridad judicial o administrativa competente del o de los Estados miembros de procedencia del transportista, del que resulte que se cumple este requisito.
2. Cuando un Estado miembro exija a sus nacionales determinadas condiciones de honorabilidad que no queden demostradas mediante la presentación del documento contemplado en el apartado 1, dicho Estado aceptará como prueba suficiente para los nacionales de los demás Estados miembros un certificado expedido por una autoridad judicial o administrativa competente del o de los Estados miembros de procedencia en el que se dé fe de que se cumplen dichas condiciones. Dicho certificado se referirá a los hechos concretos que se tengan en cuenta en el nuevo Estado miembro de establecimiento.
3. Si el o los países de procedencia no expiden el documento exigido de conformidad con los apartados 1 y 2, éste podrá ser sustituido por una declaración jurada o declaración solemne hecha por el interesado ante una autoridad judicial o administrativa competente o, en su caso, un notario del Estado miembro de procedencia, la o el cual expedirá un certificado que dé fe de este juramento o declaración solemne.
4. Los documentos expedidos de conformidad con los apartados 1 y 2 deberán presentarse antes de que transcurran tres meses desde la fecha de su expedición. Esta condición se aplicará igualmente a las declaraciones hechas de conformidad con el apartado 3.

#### *Artículo 19*

##### *Certificados vinculados con la capacidad financiera*

Cuando un Estado miembro exija a sus ciudadanos determinadas condiciones de capacidad financiera, además de las establecidas en el artículo 7, dicho Estado miembro aceptará como prueba suficiente, tratándose de ciudadanos de otros Estados miembros, un certificado expedido por una autoridad administrativa competente del o de los Estados miembros de procedencia que dé fe de que se cumplen dichas condiciones. Dichos certificados se referirán a los hechos concretos que se tienen en cuenta en el nuevo Estado miembro de establecimiento.

*Artículo 20*  
*Certificados de capacidad profesional*

1. Los Estados miembros reconocerán como prueba suficiente de la capacidad profesional los certificados conformes al modelo de certificado que figura en el anexo II y que expiden las autoridades o las instancias acreditadas a tal efecto.
2. Los certificados expedidos antes del [...] como prueba de la capacidad profesional en virtud de las disposiciones en vigor hasta esa fecha se asimilarán al certificado cuyo modelo figura en el anexo II y serán reconocidos como prueba de la capacidad profesional en todos los Estados miembros. No obstante, los Estados miembros podrán solicitar un documento complementario que demuestre el ejercicio efectivo de la actividad en cuestión en un Estado miembro durante un período de tres años. Esta actividad no deberá haber cesado más de cinco años antes de la fecha de presentación del certificado.

**CAPÍTULO VI**  
**Disposiciones finales**

*Artículo 21*  
*Sanciones*

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables a los incumplimientos de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para velar por su aplicación. Las sanciones así establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a más tardar el [...] y toda modificación posterior de las mismas tan pronto como sea posible.
2. Las sanciones contempladas en el apartado 1 comprenderán concretamente la suspensión provisional o parcial de la autorización para ejercer la profesión, la retirada de dichas autorizaciones y la inhabilitación de los gestores de transporte inculpatos. Dichas sanciones comprenderán asimismo la confiscación del vehículo utilizado por una empresa que efectúe transportes sin tener la autorización prevista por el presente Reglamento.
3. La Comisión establecerá la lista de incumplimientos máximos del presente Reglamento que conlleven, como mínimo, la suspensión parcial o provisional de la autorización para ejercer la profesión, su retirada o la inhabilitación que afecte a los gestores de transporte inculpatos. Esta medida, destinada a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptará de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 25, apartado 3.
4. Las infracciones contempladas en el artículo 6, apartado 2, se reconocerán mutuamente para la aplicación de las sanciones contempladas en el apartado 2 del presente artículo.

*Artículo 22*  
*Derechos adquiridos*

Las empresas que, antes de determinadas fechas, justifiquen que estaban autorizadas en un Estado miembro en virtud de una reglamentación nacional a ejercer la profesión de transportista de mercancías o, en su caso, de viajeros por carretera en el ámbito de los transportes nacionales o internacionales quedarán exentas de presentar la prueba que atestigüe que disponen de la capacidad profesional contemplada en el artículo 3, letra d), hasta el 1 de enero de 2012. Tales fechas son las siguientes:

- a) el 1 de enero de 1975 para Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos y el Reino Unido;
- b) el 1 de enero de 1981 para Grecia;
- c) el 1 de enero de 1983 para España y Portugal;
- d) el 3 de octubre de 1989 para el territorio de la antigua República Democrática Alemana;
- e) el 1 de enero de 1995 para Austria, Finlandia y Suecia.

*Artículo 23*  
*Medidas transitorias*

Las empresas que, antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, dispongan de una autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera, se ajustarán a las disposiciones del presente Reglamento a más tardar dos años después de esta fecha.

*Artículo 24*  
*Asistencia mutua*

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros colaborarán estrechamente y se prestarán asistencia mutua para aplicar el presente Reglamento. Deberán garantizar la confidencialidad de la información que intercambien.
2. Las autoridades competentes intercambiarán información sobre las condenas penales graves que se hayan impuesto y las infracciones graves que se hayan cometido o sobre hechos graves y precisos que puedan tener consecuencias sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, siempre respetando las disposiciones aplicables en materia de protección de los datos personales.

*Artículo 25*  
*Comité*

1. La Comisión contará con la ayuda del comité establecido en el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 3821/85<sup>9</sup>.
2. En caso de que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
3. En caso de que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7, de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
4. Cuando se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7, de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Los plazos contemplados en el artículo 5 bis, apartado 3, letra c), apartado 4, letra b), y apartado 4, letra e), de la Decisión 1999/468/CE, quedan fijados en un mes.

*Artículo 26*  
*Informes sobre el ejercicio de la profesión*

1. Los Estados miembros establecerán cada dos años un informe de actividad de las autoridades competentes y lo remitirán a la Comisión. Este informe recogerá la siguiente información:
  - a) un análisis del sector con respecto a la honorabilidad, la capacidad financiera y la capacidad profesional;
  - b) el número, desglosado por tipo y por año, de autorizaciones concedidas, autorizaciones suspendidas, autorizaciones retiradas, el número de advertencias y el número de inhabilitaciones, así como sus motivos;
  - c) el número de certificados de capacidad profesional expedidos cada año;
  - d) estadísticas sobre las actualizaciones realizadas en los registros nacionales electrónicos;
  - e) un análisis sobre los intercambios de información con los demás Estados miembros que comprenda, en particular, el número anual de infracciones constatadas notificadas a otro Estado miembro y las respuestas recibidas en aplicación del artículo 17, apartado 3, así como el número anual de solicitudes y respuestas recibidas en aplicación del artículo 17, apartado 4.
2. La Comisión elaborará cada dos años a partir de estos informes nacionales un informe sobre el ejercicio de la profesión de transportista por carretera dirigido al

---

<sup>9</sup> DO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).



Parlamento y al Consejo. Este informe recogerá, concretamente, una evaluación del funcionamiento del intercambio de información entre los Estados miembros. El informe se publicará al mismo tiempo que el informe contemplado en el artículo 17 del Reglamento (CE) n°561/2006<sup>10</sup>.

#### *Artículo 27*

##### *Listas de autoridades competentes*

Cada Estado miembro transmitirá a la Comisión la lista de autoridades competentes que haya nombrado para autorizar al ejercicio de la profesión de transportista por carretera, así como la lista de autoridades o instancias acreditadas para organizar exámenes. La lista consolidada de dichas autoridades o instancias de toda la Comunidad será publicada por la Comisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### *Artículo 28*

##### *Comunicación de las medidas nacionales*

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión tan pronto como sea posible el texto de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas de derecho interno que adopten en el ámbito regido por el presente Reglamento.

#### *Artículo 29*

##### *Derogaciones*

Queda derogada la Directiva 96/26/CE.

Toda referencia a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

---

<sup>10</sup> DO L 102 de 11.4.2006 p. 1.

*Artículo 30*  
*Entrada en vigor*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del [...]

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el [...]

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
[...]

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
[...]

## **ANEXO I**

### **I. LISTA DE LAS MATERIAS MENCIONADAS EN EL ARTÍCULO 8**

Los conocimientos que deberán tenerse en cuenta para que los Estados miembros puedan comprobar la competencia profesional deben incluir como mínimo las materias incluidas en la presente lista para el transporte de mercancías por carretera y para el transporte de viajeros por carretera, respectivamente. En relación con estas materias, los aspirantes a transportistas por carretera deberán alcanzar el nivel de conocimientos y aptitudes prácticas necesario para dirigir una empresa de transportes.

El nivel mínimo de los conocimientos, tal como se indica a continuación, no podrá ser inferior al nivel 3 de la estructura de los niveles de formación que se contempla en el anexo de la Decisión 85/368/CEE del Consejo<sup>1</sup>, es decir, al nivel correspondiente al de la formación adquirida en la escolaridad obligatoria completada bien por una formación profesional y una formación técnica complementaria, bien por una formación técnica escolar o de otro tipo, de nivel correspondiente a la enseñanza secundaria.

#### **A. Elementos de Derecho civil**

##### *Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer los tipos de contratos más usuales en las actividades de transporte por carretera y los derechos y obligaciones derivados de los mismos;
- 2) ser capaz de negociar un contrato de transporte legalmente válido, en especial respecto de las condiciones de transporte;

##### *Transporte de mercancías por carretera*

- 3) poder analizar una reclamación de su comitente respecto de los daños provocados por pérdidas o desperfectos en la mercancía en el curso del transporte o por demora en la entrega, así como las repercusiones de dicha reclamación sobre su responsabilidad contractual;
- 4) conocer las reglas y obligaciones derivadas del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera;

##### *Transporte de viajeros por carretera*

- 5) poder analizar una reclamación de su comitente respecto de los daños causados a los viajeros o a sus equipajes por un accidente ocurrido en el curso del transporte o respecto de los daños causados por un retraso, así como las repercusiones de dicha reclamación sobre su responsabilidad contractual.

---

<sup>1</sup> DO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

## **B. Elementos de Derecho mercantil**

### *Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer las condiciones y formalidades previstas para ejercer actividades comerciales y las obligaciones generales de los comerciantes (inscripción, libros de comercio, etc.), así como las consecuencias de la quiebra;
- 2) tener conocimientos adecuados de las diferentes formas de sociedad comercial, así como de las normas relativas a su constitución y funcionamiento.

## **C. Elementos de Derecho laboral**

### *Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer el papel y el funcionamiento de las diferentes instituciones sociales que intervienen en el sector del transporte por carretera (sindicatos, comités de empresa, representantes de personal, inspectores de trabajo, etc.);
- 2) conocer las obligaciones de los empresarios en materia de seguridad social;
- 3) conocer las reglas aplicables a los contratos laborales de las distintas categorías de trabajadores de las empresas de transporte por carretera (forma de los contratos, obligaciones de las partes, condiciones y duración del trabajo, vacaciones remuneradas, retribución, rescisión del contrato, etc.);
- 4) conocer las reglas aplicables en materia de tiempo de conducción, tiempo de reposo y tiempo de trabajo y, concretamente, las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Consejo<sup>2</sup>, del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo<sup>3</sup>, de la Directiva 2002/15/CE y de la Directiva 2006/22/CE, así como las medidas prácticas de aplicación de dichas normativas;
- 5) conocer las reglas aplicables en materia de cualificación inicial y formación continua de los conductores, concretamente las derivadas de la Directiva 2003/59/CE.

## **D. Elementos de Derecho fiscal**

### *Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá conocer las reglas relativas a:

- 1) el impuesto sobre el valor añadido (IVA) sobre los servicios de transporte;
- 2) el impuesto de circulación de los vehículos;

---

<sup>2</sup> DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.  
<sup>3</sup> DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

- 3) los impuestos sobre determinados vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera y peajes y cánones percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras;
- 4) el impuesto sobre la renta.

**E. Gestión comercial y financiera de la empresa**

*Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer las disposiciones legales y prácticas sobre utilización de cheques, letras de cambio, pagarés, tarjetas de crédito y otros medios o fórmulas de pago;
- 2) conocer las distintas formas de crédito (bancarias, documentales, fianzas, hipotecas, arrendamiento financiero (*leasing*), arrendamiento, *factoring*, etc.), así como las cargas y obligaciones inherentes a los mismos;
- 3) saber qué es un balance y cómo se presenta y poder interpretarlo;
- 4) poder leer e interpretar una cuenta de resultados;
- 5) poder analizar la situación financiera y la rentabilidad de la empresa, en especial sobre la base de coeficientes financieros;
- 6) poder preparar un presupuesto;
- 7) conocer los distintos elementos de su precio de coste (costes fijos, costes variables, fondo de explotación, amortizaciones, etc.) y poder calcularlos por vehículo, por kilómetro, por viaje o por tonelada;
- 8) poder elaborar un organigrama del conjunto del personal de la empresa y organizar planes de trabajo, etc.;
- 9) conocer las bases de los estudios de mercado (*marketing*), de la promoción de ventas de los servicios de transporte, de la elaboración de ficheros de clientes, de la publicidad, de las relaciones públicas, etc.;
- 10) conocer los diferentes tipos de seguros de transporte por carretera (seguros de responsabilidad, de personas, de cosas, de equipajes), así como las garantías y obligaciones correspondientes;
- 11) conocer las aplicaciones telemáticas en el sector del transporte por carretera;

*Transporte de mercancías por carretera*

- 12) poder aplicar las reglas correspondientes a la facturación de los servicios de transporte de mercancías por carretera y conocer el significado y los efectos de los Incoterms;

- 13) conocer las distintas categorías de auxiliares de transporte, su papel, sus funciones y su estatuto;

*Transporte de viajeros por carretera*

- 14) poder aplicar las reglas relativas a las tarifas y a la formación de los precios en el transporte público y privado de viajeros;
- 15) poder aplicar las reglas relativas a la facturación de los servicios de transporte de viajeros por carretera.

**F. Acceso a los mercados**

*Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer las reglamentaciones profesionales para el transporte por carretera por cuenta ajena, para el alquiler de vehículos industriales, para la subcontratación, en concreto las reglas relativas a la organización oficial de la profesión, al acceso a la profesión, a las autorizaciones para el transporte intracomunitario y extracomunitario por carretera y al control y a las sanciones;
- 2) conocer las reglamentaciones relativas a la creación de una empresa de transporte por carretera;
- 3) conocer los diferentes documentos necesarios para la realización de los servicios de transporte por carretera y poder poner en práctica procedimientos de verificación para garantizar la presencia, tanto en la empresa como a bordo de los vehículos, de los documentos conformes correspondientes a cada operación de transporte realizada, en particular, los documentos relativos al vehículo, al conductor, a la mercancía y a los equipajes;

*Transporte de mercancías por carretera*

- 4) conocer las reglas relativas a la organización del mercado del transporte de mercancías por carretera, a los despachos de flete y a la logística;
- 5) conocer los trámites del paso de fronteras, la función y el alcance de los documentos T y de los cuadernos TIR, así como las obligaciones y responsabilidades derivados de su utilización;

*Transporte de viajeros por carretera*

- 6) conocer las reglas relativas a la organización del mercado del transporte de viajeros por carretera;
- 7) conocer las reglas para la creación de servicios de transporte y poder establecer planes de transporte.

## **G. Normas y explotación técnicas**

### *Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer las reglas sobre pesos y dimensiones de los vehículos en los Estados miembros, así como los procedimientos relativos a operaciones especiales de transporte en los que no se aplican dichas reglas;
- 2) poder elegir, en función de las necesidades de la empresa, los vehículos y sus distintos elementos (chasis, motor, transmisión, sistemas de frenado, etc.);
- 3) conocer los trámites de recepción, matriculación e inspección técnica de los vehículos;
- 4) poder tener en cuenta las medidas que deban adoptarse para luchar contra la contaminación atmosférica por emisiones de vehículos de motor, así como contra el ruido;
- 5) poder elaborar planes de mantenimiento periódico de los vehículos y de su equipamiento;

### *Transporte de mercancías por carretera*

- 6) conocer los distintos tipos de dispositivos de mantenimiento y carga (compuertas, contenedores, paletas, etc.) y poder utilizar procedimientos y consignas relativas a las operaciones de carga y descarga de mercancías (distribución de la carga, estiba, arrumaje, calce, etc.);
- 7) conocer las diferentes técnicas de transporte combinado ferrocarril-carretera o por transbordo rodado;
- 8) poder poner en práctica los procedimientos adecuados para respetar las normas relativas al transporte de mercancías peligrosas y residuos, en particular, las derivadas de la Directiva 94/55/CE<sup>4</sup>, de la Directiva 96/35/CE<sup>5</sup> y del Reglamento (CEE) n° 259/93<sup>6</sup>;
- 9) poder poner en práctica los procedimientos adecuados para respetar las normas relativas al transporte de bienes perecederos, en particular las derivadas del Acuerdo relativo al transporte internacional de bienes perecederos y a los dispositivos especiales que deben utilizarse en este tipo de transportes;
- 10) poder poner en práctica los procedimientos adecuados para respetar las reglamentaciones relativas al transporte de animales vivos.

---

<sup>4</sup> DO L 319 de 12.12.1994, p. 7.

<sup>5</sup> DO L 145 de 19.6.1996, p. 10.

<sup>6</sup> DO L 30 de 6.2.1993, p. 1.

## **H. Seguridad vial**

### *Transporte de mercancías y de viajeros por carretera*

El aspirante deberá, en particular:

- 1) conocer las cualificaciones que debe tener el personal encargado de realizar el transporte (permiso de conducción, certificados médicos, certificados de aptitud, etc.);
- 2) poder poner en práctica las medidas oportunas para asegurarse de que los conductores respetan las normas, prohibiciones y restricciones de circulación vigentes en los distintos Estados miembros (limitaciones de velocidad, prioridades, parada y estacionamiento, utilización de las luces de tráfico, señalización vial, etc.);
- 3) poder elaborar consignas destinadas a los conductores respecto de la verificación de las normas de seguridad relativas, por una parte, al estado del material de transporte, de su equipo y de la carga y, por otra parte, respecto de la conducción preventiva;
- 4) poder establecer procedimientos de actuación en caso de accidente y poner en práctica procedimientos adecuados para evitar la repetición de accidentes o de infracciones graves;
- 5) poder aplicar procedimientos para estibar las mercancías de forma totalmente segura y conocer las técnicas correspondientes;

### *Transporte de viajeros por carretera*

- 6) tener conocimientos elementales de la geografía viaria de los Estados miembros.

## **II. ORGANIZACIÓN DEL EXAMEN**

1. Los Estados miembros organizarán un examen escrito obligatorio, que podrán completar con un examen oral, para comprobar si los aspirantes a transportista por carretera poseen el nivel de conocimientos que se exige en el punto I de las materias indicadas en el mismo y, en particular, la capacidad para utilizar los instrumentos y técnicas correspondientes y realizar las tareas ejecutivas y de coordinación previstas.

- a) El examen escrito obligatorio consistirá en dos pruebas:
  - preguntas escritas que incluirán ya sea preguntas de elección múltiple (con cuatro respuestas posibles), ya sea preguntas de respuesta directa, ya sea una combinación de ambos sistemas,
  - ejercicios escritos o casos prácticos.

La duración mínima de cada una de las pruebas será de dos horas.



- b) En caso de que se organice un examen oral, los Estados miembros podrán supeditar la participación en el mismo a la superación del examen escrito.
2. En la medida en que los Estados miembros organicen también un examen oral, deberán prever, para cada una de las tres pruebas, una ponderación que no podrá ser inferior al 25 % ni superior al 40 % del total de los puntos atribuibles.
- En la medida en que los Estados miembros sólo organicen un examen escrito, deberán prever, para cada una de las pruebas, una ponderación de los puntos que no podrá ser inferior al 40 % ni superior al 60 % de los puntos atribuibles.
3. Para el conjunto de las pruebas, los candidatos deberán obtener una media del 60 % como mínimo del total de los puntos atribuibles sin que el porcentaje de puntos obtenidos en cada prueba pueda ser inferior al 50 % de los puntos posibles. Los Estados miembros podrán reducir el porcentaje del 50 al 40 % únicamente para una prueba.

## **ANEXO II**

### **COMUNIDAD EUROPEA**

(Papel fuerte de color beige - Formato: DIN A4; papel sintético de 150g/m2 o más)

(Texto redactado en la, las o una de las lenguas oficiales del Estado miembro de expedición del certificado)

**Distintivo del Estado miembro interesado<sup>1</sup>**

**Denominación de la autoridad o de la instancia  
acreditada<sup>2</sup>**

#### **CERTIFICADO DE CAPACIDAD PROFESIONAL PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS [VIAJEROS]<sup>3</sup> POR CARRETERA**

Nº.....

**Por el presente,**

se certifica que<sup>4</sup>

nacido (-a) el

en

ha seguido el curso de formación y superado satisfactoriamente las pruebas del examen (año:.....; convocatoria:.....)<sup>5</sup> exigidos para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte de mercancías [viajeros]<sup>6</sup> por carretera, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº ...../.....de.....

**El presente certificado constituye prueba suficiente de la capacidad profesional contemplada en el artículo 20, apartado 1, del Reglamento (CE) nº ...../..... de ..... por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para ejercer la profesión de transportista por carretera.**

**Expedido en ....., el .....**

7

<sup>1</sup> Distintivo del Estado: (B) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemania, (EST) Estonia, (GR) Grecia, (E) España, (F) Francia, (IRL) Irlanda, (I) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburgo, (H) Hungría, (NL) Países Bajos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugal, (RO) Rumanía, (SLO) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FIN) Finlandia, (S) Suecia, (UK) Reino Unido.

<sup>2</sup> Autoridad u organismo nombrado previamente a tal efecto en cada Estado miembro de la Comunidad Europea para expedir el presente certificado.

<sup>3</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>4</sup> Apellidos y nombre, lugar y fecha de nacimiento.

<sup>5</sup> Identificación del examen.

<sup>6</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>7</sup> Sello y firma de la autoridad o instancia acreditada que expide el certificado.