

UPATRANS: “El requisito de los tres vehículos no es ilegal” (Opinión)



Quienes han promovido la cuestión de ilegalidad del requisito de los tres vehículos (en referencia a la [noticia de Astrali](#) publicada por **Infotransport**) son mayoritariamente los socios trabajadores de **cooperativas de trabajo asociado**. Ante la negativa de Fomento a convertirlos en transportistas de derecho, han optado por arremeter contra la legislación actual. Para ello argumentan que **las condiciones de acceso a la profesión**, sobre todo las cuantitativas, son discriminatorias al suponer en la práctica una barrera económica para el acceso a la actividad.

Las personas que plantean la demanda no han sido capaces de operar bajo una forma jurídica determinada, bajo la cual se puede actuar legalmente en el territorio español. Sería una ilegalidad que se establecieran **mecanismos de acceso que discriminen a las empresas que operan legalmente** en el mercado ya que las mismas provocarían desequilibrios intolerables en el mismo.

Desde el punto de vista de UPATRANS, el Estado debe preocuparse por establecer mecanismos moduladores que, en épocas de crisis, **no permitan que el equilibrio entre la oferta y la demanda se desequilibre** a favor de los usuarios y que en épocas de bonanza suceda lo contrario.

Mismas condiciones para todos

Las condiciones actuales de acceso a la actividad no suponen una discriminación, desde el punto de vista de la unidad del mercado. **Son las mismas para todas las empresas que quieren acceder al sector**, independientemente del lugar en dónde estén establecidas, existiendo actualmente varias posibilidades de acceso. En función de la dimensión con la que se pretenda operar, se podrá acceder por uno u otro camino, eso sí, dicho camino es **el mismo independientemente del territorio de establecimiento**.

Las condiciones de acceso no vulneran la normativa comunitaria. El Reglamento 1071/ 2009 establece unas condiciones comunes y deja abierta la posibilidad a los estados para que establezcan **requisitos adicionales** (Art. 3.2), **proporcionados y no discriminatorios** para ejercer la profesión. Así mismo el Art 5 (b y c) establecen una serie de obligaciones para cumplir con el

requisito de establecimiento. Entre ellas contar con uno o varios vehículos y disponer de equipamiento administrativo e instalaciones técnicas apropiadas en un centro de explotación.

¿Qué sucede en el mercado actual?

La discriminación y la proporcionalidad no sólo pueden contemplarse desde un único punto de vista y pensando en las consecuencias desfavorables que la legislación actual puede tener para un sector de la población. **La discriminación y la proporcionalidad deben ser contempladas en toda su amplitud** y teniendo en cuenta las consecuencias que pueden tener para todos los afectados.



En el momento actual **existe un claro exceso de oferta de transporte** que hace que los precios estén hundidos, por lo tanto la regulación existente favorece dicha situación. No parece entonces que la regulación actual beneficie los intereses de las empresas que operan en el sector en perjuicio de los usuarios del mismo.

No está lejano el día en el que los mercados nacionales desaparezcan y den paso a un verdadero mercado único en el ámbito de la UE. En dicho escenario, **la presencia de las pequeñas empresas se verá cada vez más comprometida**, por lo que es razonable que los estados promuevan una dimensión de empresa cada vez mayor. Cualquier medida que facilite la fragmentación de la oferta a la larga significará problemas añadidos de adaptación.

En definitiva, la regulación actual no es ilegal dado que **no existen situaciones de monopolio u oligopolios en beneficio de los transportistas**. Las condiciones de acceso no discriminan en función del lugar de residencia, por lo tanto no atentan contra la unidad del mercado.

A favor de las condiciones actuales

La eliminación de las condiciones actuales de acceso pondrían más aún, si cabe, en riesgo la viabilidad de las empresas existentes. Unas empresas que, no lo olvidemos, **accedieron de acuerdo a las normas establecidas**, rompiendo el principio de proporcionalidad y no discriminación encontrándose como tributarias de dicho principio, y comprometiendo su viabilidad.

Las condiciones de acceso actuales promueven una determinada dimensión de empresa, en previsión de lo que pueda suceder con el mercado único, pero **no impiden que empresas de menor dimensión operen en el mercado** al establecer diferentes vías de acceso. El estado, por imperativo de la ley, debe promover normas que, entre otras cuestiones, supongan un **mínimo coste social**. Por lo tanto, deben ser valoradas todas aquellas medidas que pudieran suponer una precarización de las condiciones de vida de los que operan en el sector y de los que pretenden

acceder a él, **el dumping social es el hijo de la ausencia de regulación.**

Las condiciones de acceso actuales promueven **un transporte sostenible y limpio**. La legislación hace uso de las prerrogativas recogidas en la reglamentación comunitaria para que los estados puedan tener en cuenta las peculiaridades de sus mercados. No siendo, por lo tanto, desproporcionadas, ilegales ni discriminatorias.

Carlos López Jato

UPATRANS CASTILLA Y LEÓN

También te puede interesar: [Opinión de UPATRANS sobre la eliminación de los módulos](#)