



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

*INFORME I 99/02*

*RESTRICCIONES LEGALES A LA COMPETENCIA EN EL  
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA*



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**INDICE**

I. ANTECEDENTES.....	3
II. MARCO NORMATIVO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.....	7
III. ESTRUCTURA DE MERCADO.....	10
• LA DEMANDA .....	11
• LA OFERTA.....	13
IV. EFECTOS DE LA IMPOSICIÓN DE RESTRICCIONES A LA ENTRADA AL MERCADO DE <i>TRANSPORTE PÚBLICO PESADO</i> .....	22
V. CONCLUSIÓN.....	25
ANEXO.....	27
1. BÉLGICA.....	27
2. FRANCIA.....	28
3. REINO UNIDO.....	28
4. PORTUGAL.....	29



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**I. ANTECEDENTES.**

1. El 14 de noviembre de 2002 tiene entrada en este Tribunal un escrito de la Asociación de Transportistas Autónomos (ATA) en el que se expone la situación de discriminación del transporte ligero respecto del pesado en el transporte de mercancías como consecuencia de la normativa adoptada por el Ministerio de Fomento, en particular, la Orden de 24 de agosto de 1999, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transportes de mercancías por carretera. De acuerdo con ATA esta Orden vulnera el derecho a la libertad de empresa en el marco de una economía de mercado (art. 38 de la Constitución) y el principio de libre competencia al establecer requisitos distintos para obtener las autorizaciones de transporte ligero (MDL) y de transporte pesado (MDP).

Según ATA, los requisitos establecidos en la Orden Ministerial para el ejercicio de la actividad de transportista van más allá de lo dispuesto tanto en la Ley 16/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre como en su Reglamento que exigen: capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad, además de ser persona física o jurídica de nacionalidad española o de cualquier Estado de la Unión Europea.

La citada Orden Ministerial, además de estos requisitos, establece que para obtener la autorización de transportes de la serie MDP ha de contarse con la disponibilidad de tres vehículos, con antigüedad inferior a dos años para ámbito nacional, y cuya carga útil conjunta supere las 60 toneladas. Para ATA, este requisito adicional provoca las siguientes consecuencias negativas para el sector del transporte ligero:

- Un transportista con autorización MDL no puede cambiar su actividad al transporte pesado, lo que ocurre con frecuencia por las fluctuaciones de la demanda.
- Para poder cambiar de actividad el transportista con MDL se ve obligado a comprar la autorización MDP a un transportista que



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

vaya a abandonar su profesión. Los precios de estas autorizaciones llegan a ser desorbitados.

- Un transportista con licencia MDP puede obtener la autorización MDL en cuanto la solicite, y, por tanto, cambiar su actividad.

Por tanto, el requisito adicional impuesto por la Orden Ministerial de forma arbitraria, según ATA, provoca una desigualdad de trato de los transportistas españoles del sector ligero respecto al resto de los transportistas de la Unión Europea, vulnera el principio de libre competencia y el derecho de libertad de empresa, además de las normas comunitarias. Para ATA es el propio mercado el que debe “autorregular” el sector y equilibrar la oferta y la demanda del transporte.

Según ATA, la Directiva 98/76/CE establece una única modalidad de capacitación, sin distinguir entre transporte ligero y pesado. Por otra parte, el Dictamen de la Comisión de 6 de noviembre de 1986 prohíbe la transmisión de autorizaciones.

Finalmente, ATA solicita al TDC que adopte las medidas oportunas para poner fin a estas distorsiones de la competencia.

2. Dado el carácter de informe-denuncia este escrito se remite al SDC el 14 de noviembre de 2002, teniendo entrada en el Ministerio de Economía el 18 de noviembre de 2002.

El SDC, en escrito de 4 de diciembre de 2002, comunica al TDC que:

- Según la disposición adicional undécima del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (RD 1211/90, de 28 de septiembre), la impugnación de la norma debe realizarse ante los órganos competentes de la jurisdicción contencioso administrativa.
- Puesto que el TDC es el órgano habilitado para elevar propuestas al Gobierno de modificación de las situaciones de restricción de competencia establecidas de acuerdo con normas legales o complementarias, se da traslado del escrito al TDC y



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

se comunica al presidente de la Asociación de Transportistas Autónomos.

La comunicación del SDC tiene entrada en el TDC el 5 de diciembre de 2002.

3. El expediente 199/02 es analizado en el Pleno del Tribunal de 2 de octubre de 2003, siendo Ponente el Vocal Sr. Comenge Puig acordándose que el Presidente del Tribunal remita el informe de ATA a la Dirección General de Transporte Terrestre para que en 30 días remita opinión del escrito y, en particular sobre los siguientes extremos:

- Si el artículo 42 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece los requisitos que deben acreditarse para obtener el título habilitante para el ejercicio del transporte por carretera ¿qué justificación objetiva puede aducirse para exigir, mediante Orden Ministerial, requisitos adicionales para ejercer el *transporte pesado*?
- ¿Está autorizada la compraventa de títulos habilitantes?
- Si 3,5 Tm de carga útil es el límite que separa el transporte ligero del transporte pesado ¿puede considerarse proporcionada y razonable la exigencia de disponibilidad de tres vehículos con menos de dos años de antigüedad y carga útil conjunta superior a 60 Tm?
- ¿Se exigen éstos, o parecidos, requisitos para el ejercicio de la actividad de transporte pesado en otros países de la Unión Europea?
- ¿Puede considerarse que los requisitos exigidos a los transportistas españoles resulten discriminatorios con respecto a los de los otros países europeos en donde un único título habilitante permite el ejercicio tanto del transporte ligero como del pesado?



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

4. El 14 de noviembre de 2003 tiene entrada la contestación del escrito por parte del Director General de Transporte por Carretera en el que se remite a los artículos 48.1 de la L.O.T.T. y 42.1 del Reglamento en los que se faculta para que reglamentariamente se establezcan *condiciones específicas* en relación con las distintas clases o títulos habilitantes, lo que hace que conforme a la Orden Ministerial de 24 de agosto de 1999 (que contó para su aprobación con el informe de la Secretaría General Técnica del Departamento), se encuentre establecido un régimen diferente para el transporte de mercancías con vehículo pesado y vehículo ligero.

Para la Dirección General, ello no vulnera de ningún modo el principio de igualdad, sino que supone un tratamiento diferente a supuestos de hecho también diferentes, pues no incide de la misma manera sobre la oferta de transporte el realizado con vehículos ligeros y pesados. Asimismo, se señala que la normativa comunitaria también establece un tratamiento diferente para el transporte con vehículos ligeros y pesados.

La Orden Ministerial también regula el régimen de transmisión de las autorizaciones, siendo transmisibles siempre que se realice respecto de la totalidad de autorizaciones del cedente a un único adquirente, no pudiendo hablarse por tanto de compraventa de títulos habilitantes sino de una cesión entre empresas. Los requisitos de autorización de transporte pesado son idénticos tanto para una empresa que hasta el momento únicamente realice *transporte público* con vehículos ligeros y una empresa que quiera comenzar la actividad.

Según la Dirección General pueden establecerse requisitos específicos, como en el caso de España, desconociendo la situación concreta de cada uno de los Estados de la Unión. En ningún caso puede hablarse de trato discriminatorio, pues los requisitos para realizar *transporte público* de mercancías con vehículo pesado para los transportistas españoles son idénticos, a los que se exigen a cualquier empresa que, sea cual sea su nacionalidad y más allá de los supuestos de cabotaje, se instale en España para realizar su actividad.

5. El Tribunal en sesión plenaria del 29 de junio de 2005 acuerda proponer al Gobierno la supresión de la exigencia contenida en la Orden



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

Ministerial de 24 de agosto de 1999 motivando la propuesta en el contenido del presente informe.

## II. MARCO NORMATIVO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

El transporte por carretera es uno de los elementos clave para el desarrollo del mercado interior europeo y forma parte del “Mercado Único”. La Primera Directiva del Consejo de 23 de julio de 1962 liberaliza el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena o por cuenta propia.

La Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996<sup>1</sup>, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera se aplica al transporte de mercancías por carretera por vehículos que superen las 3,5 toneladas<sup>2</sup> o cuyo peso total con carga autorizado sobrepase las 6 toneladas. La Directiva dispone en su artículo 3 apartado 1 que *“las empresas que deseen ejercer la profesión de transportista por carretera deberán: a) ser honorables; b) poseer la capacidad financiera apropiada; c) satisfacer el requisito de competencia profesional”*. Más adelante, en el apartado 3 concreta que: *“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.”*

La justificación de la exigencia de estos tres criterios es la siguiente: en cuanto a la honorabilidad el objetivo es el de evitar el acceso al ejercicio de la profesión a transportistas que no respeten las normas en vigor. La capacidad financiera se exige para garantizar la solvencia económica del prestatario de servicios de transporte de mercancías o pasajeros. Finalmente, la exigencia de competencia profesional se hace en relación con el respeto de las normas en materia de conocimientos, de condiciones de exámenes, de control etc. En conclusión, la Unión Europea fija unos controles de acceso al mercado de forma que se garantice que la oferta cumple unas condiciones mínimas.

---

<sup>1</sup> Modificada por la Directiva 98/76/CE de 1 de octubre de 1998.

<sup>2</sup> Este límite de tonelaje se aplica desde 1998. Anteriormente el límite se situaba en 6 toneladas.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

En España, la norma básica de referencia en el sector la constituye la Ley 16/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) que estipula en su artículo 12 que el marco de actuación de los servicios y actividades del transporte es el de la economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos, siendo misión de los poderes públicos *“procurar la eficaz prestación de los servicios de titularidad pública así como las funciones de policía o fomento de los transportes de titularidad privada”*.

Además la Ley hace una referencia explícita al principio de la libre competencia si bien se especifican ciertas limitaciones. Así, el artículo 49 de la Ley 16/1987 dispone:

*“Como regla general, la oferta de transporte se regirá por el sistema de libre concurrencia. Esto, no obstante el sistema de acceso al mercado del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, podrá ser restringido o condicionado por la Administración, en las formas previstas en esta Ley, en los siguientes supuestos:*

- a) Cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones del mercado tales que no quede asegurada la correcta prestación de las actividades o servicios.*
- b) Cuando en una situación de mercado equilibrado el aumento de la oferta sea susceptible de producir los desajustes y disfunciones expresados en el apartado a) anterior.*
- c) Cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas.*
- d) Cuando existan razones de política económica general ligadas a la mejor utilización de los recursos disponibles.*
- e) Cuando el funcionamiento del sistema de transportes en su conjunto pueda ser perjudicado.”*

El artículo 50 apartado 2, por su parte, establece que:

*“Las referidas medidas limitativas podrán establecerse bajo alguna o algunas de las siguientes modalidades:*

- a) Otorgamiento de los títulos con imposición de determinadas condiciones, obligaciones modales o restricciones de circulación.*



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

- b) Fijación de cupos o contingentes máximos de las distintas clases de títulos habilitantes a expedir en los períodos de tiempo que se señalen.*
- c) Suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos.”*

Asimismo el artículo 51 dice:

*“Cuando se establezcan las limitaciones previstas en los artículos anteriores, el reparto de los cupos o contingentes, o la fijación de las condiciones, obligaciones o restricciones, según sus diversas modalidades, se realizará de acuerdo con criterios preestablecidos de carácter objetivo, quedando en todo caso prohibido a la Administración el otorgamiento o distribución discrecional de los correspondientes títulos habilitantes.”*

Por tanto, la Ley, aunque hace una referencia a la libertad de mercado en general y a la libre concurrencia en particular, otorga a la Administración un amplio margen de intervención que ha sido utilizado fundamentalmente a través de medidas cuantitativas. No obstante, desde finales de los años 90, impulsadas por la liberalización simultánea a nivel europeo, se han ido adoptando medidas que han permitido introducir cierta competencia de forma progresiva, a excepción del *transporte público* pesado. Así, el Real Decreto 1136/1997 sienta las bases para la eliminación progresiva de las limitaciones cuantitativas existentes por otras de tipo cualitativo y elimina las tarifas obligatorias que tendrán el carácter de máximas si bien estipula que el Ministerio de Fomento podrá señalar tarifas de referencia. Con posterioridad, la Orden de 18 de diciembre de 2000 por la que se establecen tarifas de referencia de los servicios de *transporte público* de mercancías de carretera, dispone los costes y tarifas para vehículos de más de 20 toneladas de peso máximo autorizado si bien las partes contratantes pueden acordar, en cada caso, un precio igual, u otro superior o inferior al de referencia.

Finalmente, la Orden de 24 de agosto de 1999, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías sustituye las restricciones cuantitativas de acceso al mercado de *transporte público* pesado por otras de tipo cualitativo de acuerdo con la normativa comunitaria, como son las mencionadas exigencias de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional. No obstante lo anterior, su artículo 17 concreta que sólo se otorgarán autorizaciones de



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

*transporte público* nuevas a quien no sea previamente titular de otras de la misma clase e igual o superior ámbito, cuando el solicitante acredite, además de los requisitos exigidos de honorabilidad, capacidad económica y profesional disponer como mínimo de tres vehículos con una antigüedad no superior a dos años que deberán sumar conjuntamente al menos 60 toneladas de carga útil.

La liberalización, por tanto, se refiere a los *transportes públicos* que de acuerdo con el artículo 62 de la LOTT son aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica. Por su parte, se denominan *transportes privados* aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

La normativa, asimismo, hace referencia al transporte pesado que de acuerdo con el artículo 47.4 del Real Decreto 1211/1990 (Reglamento de la Ley 16/1987) es aquel “*vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías, cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas*”.

### III. ESTRUCTURA DE MERCADO<sup>3</sup>

El transporte de mercancías por carretera crece a un fuerte ritmo en los años 40 y 50 en un marco desregulador y compitiendo con el ferrocarril, a pesar de que este último se pretendió desarrollar al abrigo de la competencia. Muy al contrario, la fijación libre del precio en el transporte por carretera desarrolló de forma espectacular este mercado frente al ferrocarril. El protagonista de este destacado desarrollo del transporte por carretera fue el transportista autónomo con vehículo propio que sustentó una industria con autopatronos o empresas pequeñas que permitían

---

<sup>3</sup> Para este apartado y siguientes se han utilizado diversas fuentes entre las que cabe citar: Ginés de Rus et al (2003): “Economía del transporte” Ed. Bosch; Herce/ Ginés de Rus (1995): “La regulación de los transportes en España”, Ed. Fedea/Civitas; Ed. Edward Elgar; Ginés de Rus/Campos (2001): “El sistema de transporte europeo. Un análisis económico”, Ed. Síntesis; Verhoef (1996) “The economics of regulating road transport”, Ed. Edward Elgar.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

ajustarse de forma flexible a las exigencias de la demanda. No obstante, la oferta se caracterizaba por un bajo nivel de capacitación profesional y seguridad.

A principios de los años 70 este crecimiento se quiebra por la subida del precio del petróleo. En un contexto que se denominó de “competencia excesiva” el propio sector demandó medidas limitadoras de la oferta que se concretaron en restricciones a la entrada a través de una política de contingentes. El acceso, por tanto, sólo podía efectuarse previa adquisición de una empresa existente. Sólo se otorga una mayor flexibilidad al *transporte privado* o por cuenta propia lo que propició, a su vez, un mayor desarrollo de éste en comparación con el público.

Aunque los contingentes fueron inicialmente muy generosos progresivamente fueron reduciéndose hasta llegar a mediados de los 80 a un contingente cero para vehículos pesados. Se forzó así la oferta que tuvo que aumentar la capacidad media de los vehículos para hacer frente a un mayor volumen de transporte.

Hoy en día la carretera continúa siendo la vía de transporte más utilizada. Con datos referidos a 2003 el transporte por carretera representaba el 84,28% del total del tráfico interior de mercancías frente a un 3,09% del ferrocarril, un 2,55% de la tubería y un 10,06% del transporte marítimo.

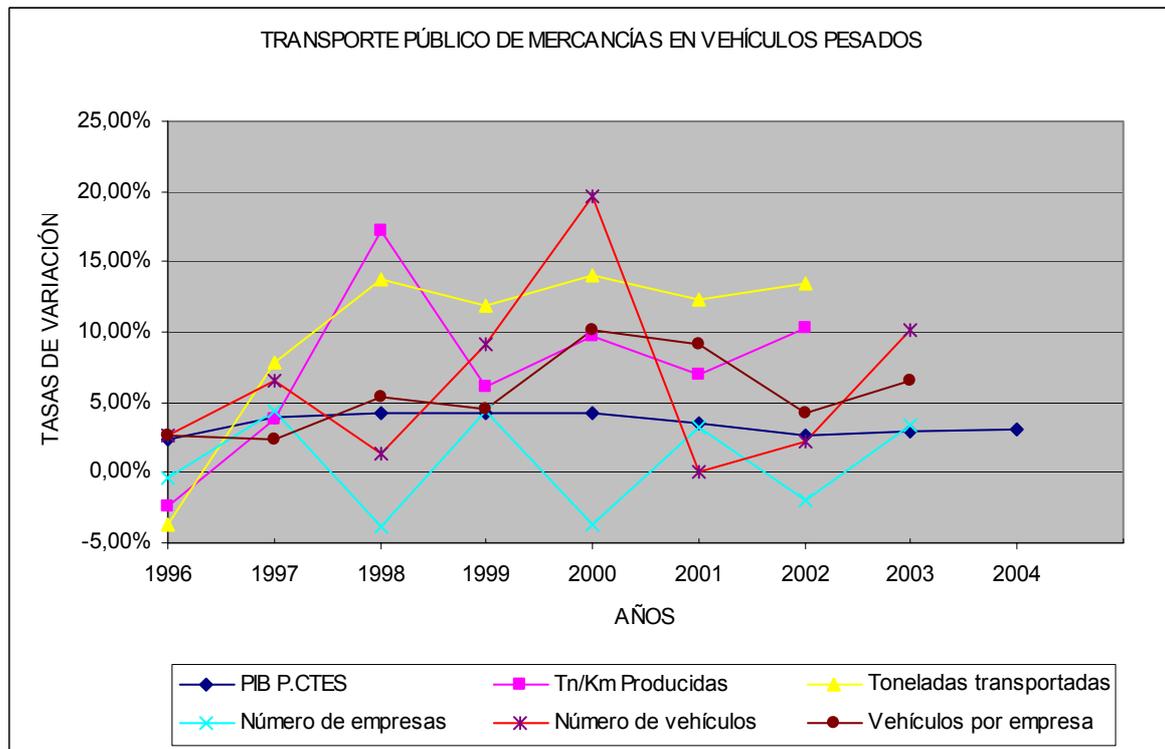
A su vez el transporte de carretera se considera cada vez más como parte del sector logístico y, por tanto, integrado en la cadena de suministros desde el punto de origen hasta el consumo.

- **LA DEMANDA**

La demanda de transporte es una demanda derivada del nivel de actividad económica, por lo que también le afectan los cambios en el ciclo económico así como las fluctuaciones estacionales. Esto significa que a su vez, la demanda de transporte resulta dependiente de la propia estructura productiva, es decir, de los centros donde se genera mayor actividad productiva. Como estos centros suelen estar concentrados en unos pocos lugares se producen flujos desequilibrados que impiden la obtención de cargas de retorno. De ahí la importancia creciente de las agencias de transporte que permiten aprovechar los retornos que, de otra forma, se producirían de vacío.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA



**Cuadro nº 1. Comparación evolución del PIB con evolución transporte terrestre de mercancías. Incremento respecto al año anterior.**

AÑO	PIB P.CTES	Tn/Km transportadas	Toneladas transportadas	Número de empresas	Número de vehículos	Vehículos por empresa
1996	2,40%	-2,40%	-3,64%	-0,45%	2,61%	2,63%
1997	4,00%	3,81%	7,88%	4,35%	6,47%	2,28%
1998	4,30%	17,28%	13,74%	-3,81%	1,34%	5,35%
1999	4,20%	6,11%	11,91%	4,38%	9,09%	4,51%
2000	4,20%	9,71%	14,08%	-3,64%	19,73%	10,19%
2001	3,50%	6,99%	12,25%	3,28%	0,00%	9,09%
2002	2,70%	10,27%	13,47%	-1,93%	2,19%	4,17%
2003	2,90%			3,37%	10,15%	6,55%
2004	3,10%					

Fuente: INE e Informe Anual: Los transportes y los servicios postales del Ministerio de Fomento.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

Durante el periodo considerado la demanda de transporte medida por las toneladas-kilómetro transportadas ha crecido a un ritmo superior que el PIB a precios constantes.

Según la Comisión Europea <sup>4</sup> a medio plazo se prevé una intensificación de los flujos de comercio como consecuencia de la ampliación y de unas relaciones comerciales más intensas con los países vecinos. Se estima que el volumen de mercancías transportadas “*overland*” se incrementará un 70% entre 2004 y 2020 en UE 15 y hasta un 95% con los 10 nuevos Estados. Aunque el tráfico nacional también se incrementará sustancialmente será el tráfico entre los Estados miembros el que crecerá de una forma más espectacular. El transporte por carretera seguirá siendo clave puesto que no hay alternativas reales al transporte de mercancías por camión.

- **LA OFERTA**

Desde 1999 el número de autorizaciones para el *transporte público* ha aumentado a un fuerte ritmo especialmente en el caso del transporte pesado de ámbito nacional que pasa de 74.778 autorizaciones en el año 1998 casi al doble en 2004. En cambio, las autorizaciones para el transporte ligero han crecido de forma más irregular.

---

<sup>4</sup> Energy and transport Report 2000-2004. Comisión Europea.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**Cuadro nº 2. Evolución del número de autorizaciones para *transporte público* desde 1998<sup>5</sup>.**

	PESADOS				LIGEROS		TOTAL	
	NACIONAL		TOTAL		TOTAL			
	Autorizaciones	Δ	Autorizaciones	Δ	Autorizaciones	Δ	Autorizaciones	Δ
1998	74.778		142.497		84.950		227.447	
		12,95%		9,55%		13,12%		10,88%
1999	84.462		156.110		96.092		252.202	
		16,65%		7,84%		-6,00%		2,57%
2000	98.526		168.352		90.323		258.675	
		14,67%		10,51%		6,45%		9,09%
2001	112.982		186.047		96.150		282.197	
		7,30%		3,90%		-4,44%		1,06%
2002	121.232		193.297		91.885		285.182	
		10,50%		8,82%		6,77%		8,16%
2003	133.963		210.338		98.105		308.443	
		6,08%		1,60%				
2004	142.107		213.710					

*Fuente: Boletín informativo Petra nº 10. Mayo 2005. Ministerio de Fomento.*

Al analizar la evolución del parque de vehículos, según los datos que recoge el cuadro nº 3, se comprueba que tanto los vehículos dedicados al servicio público como los de cuenta propia han experimentado un crecimiento superior al 30% en ambos casos durante la última década. Este crecimiento ha sido ligeramente superior para los vehículos de ámbito nacional que para los de radios más cortos. En cuanto a los vehículos ligeros por cuenta ajena se ha producido una caída durante los años considerados excepto en el último año donde experimenta un significativo crecimiento.

<sup>5</sup> Las autorizaciones se refieren a vehículos con tracción propia de forma que estarían excluidos remolques etc.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**Cuadro nº 3. Evolución parque vehículos de mercancías autorizados. Servicio Público y Privado**

	1990		1995		2001		2002		2003	
	Público	Privado								
<b>Vehículos Pesados</b>										
<b>Total</b>	160.579	92.075	139.685	96.841	186.539	118.300	191.778	132.196	211.206	125.583
- Nacional	97.774	73.755	76.952	86.677	113.203	117.073	120.295	130.659	134.449	123.872
- Comarcal	40.688	11.275	34.410	5.835	34.643	582	32.677	925	33.355	1.104
- Local	22.117	7.045	28.323	4.329	38.693	645	38.806	612	43.402	607
<b>Vehículos Ligeros</b>										
<b>Total</b>	104.366	452.259	99.450	451.185	96.653	425.819	89.940	494.325	98.322	451.979

*Fuente: "Los transportes y los servicios postales". Informe anual. Ministerio de Fomento.*

La evolución de las empresas registra un crecimiento menor. De acuerdo con las estadísticas<sup>6</sup> del Ministerio de Fomento a 6 de junio de 2005 había registradas 130.161 empresas de servicio público, de las que 72.978 se dedican a transporte pesado y 55.050 a transporte ligero. Las empresas de *transporte privado* ascendían a 403.437<sup>7</sup>.

El crecimiento del número de empresas totales aunque irregular muestra una tendencia decreciente en términos netos. Esto es especialmente destacable en el transporte de vehículos ligeros que pasa de 64.847 empresas en 1998 a 57.037 en 2004. En el transporte de vehículos pesados la cifra ronda las 70.000 empresas durante el periodo considerado.

<sup>6</sup> Estos datos corresponden a la información contenida en la página web: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETE\\_RA/INFORMACION/INFORMACION\\_ESTADISTICA/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETE_RA/INFORMACION/INFORMACION_ESTADISTICA/). Existe cierta discrepancia en los datos recogidos por distintas fuentes del Ministerio de Fomento.

<sup>7</sup> Desde la aplicación de los contingentes en los años 80 las empresas privadas crecieron a un ritmo superior a las del *transporte público* ya que a aquéllas no se les aplicaban las mismas restricciones.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**Cuadro nº 4. Evolución del número de empresas de *transporte público* desde 1998.**

AÑO	PESADOS		LIGEROS		TOTAL			
	NACIONAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL		
Empresas	Δ	Empresas	Δ	Empresas	Δ	Empresas	Δ	
1998	38.151		68.508		64.847		133.355	
						-		
		8,52%		4,05%		0,55%		1,81%
1999	41.403		71.283		64.491		135.774	
		-		-		-		-
		0,01%		2,41%		9,64%		5,84%
2000	41.397		69.567		58.273		127.840	
		2,60%		2,07%		1,85%		1,97%
2001	42.474		71.010		59.352		130.362	
		-		-		-		-
		0,22%		1,01%		6,74%		3,62%
2002	42.380		70.290		55.352		125.642	
		2,63%		2,48%		3,04%		2,73%
2003	43.494		72.034		57.037		129.071	
		0,28%						
2004	43.617							

*Fuente: Boletín informativo Petra nº 10. Mayo 2005. Ministerio de Fomento*

No obstante, si se desagrega el número de empresas del *transporte público* pesado en función del número de vehículos se concluye que mientras las empresas pequeñas han disminuido un 14% desde 1995 las empresas de más de 20 vehículos han aumentado un 211%.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**Cuadro nº 5. Estructura empresarial del transporte público pesado de mercancías por carretera. (Nº de empresas)**

	1990	1995	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Pequeñas</i>							
1 vehículo	45.905	48.676	47.845	43.604	42.459	40.220	39.488
2 a 5 vehículos	18.103	16.811	19.273	20.288	22.828	23.461	25.769
<i>Medianas</i>							
6 a 20 vehículos	2.228	2.647	3.753	4.271	4.974	5.142	5.801
<i>Grandes</i>							
Más de 20 vehículos	266	307	506	619	778	846	956
<b>TOTAL Empresas</b>	<b>66.502</b>	<b>68.441</b>	<b>71.377</b>	<b>68.782</b>	<b>71.039</b>	<b>69.669</b>	<b>72.014</b>

*Fuente: Informe Anual sobre el transporte y los servicios postales. Ministerio de Fomento.*

A partir de un aumento del número de vehículos y de autorizaciones frente a un número de empresas que se mantiene constante o decae es lógico suponer su correspondiente reflejo en un incremento de la flota media de vehículos. Esto supone que el número de autorizaciones por empresa desde 1998 ha ido aumentando progresivamente desde 1,71 en 1998 hasta 2,39 en 2003. Conviene resaltar el dato correspondiente al transporte pesado que en el año 2004 ha alcanzado los 3,26 vehículos por empresa.



**TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA**

**Cuadro nº 6. Autorizaciones por empresa.**

AÑO	PESADOS				LIGEROS		TOTAL	
	NACIONAL		TOTAL		TOTAL			
	Autorizaciones/ Empresa	Δ	Autorizaciones/ Empresa	Δ	Autorizaciones/ Empresa	Δ	Autorizaciones/ Empresa	Δ
1998	1,96		2,08		1,31		1,71	
		4,08%		5,29%		13,74%		8,91%
1999	2,04		2,19		1,49		1,86	
		16,67%		10,50%		4,03%		8,93%
2000	2,38		2,42		1,55		2,02	
		11,76%		8,27%		4,52%		6,98%
2001	2,66		2,62		1,62		2,16	
		7,54%		4,96%		2,47%		4,85%
2002	2,86		2,75		1,66		2,27	
		9,56%		6,18%		3,62%		5,28%
2003	3,13		2,92		1,72		2,39	
		3,96%						
2004	3,26							

*Fuente: Boletín informativo Petra nº 10. Mayo 2005. Ministerio de Fomento.*

El aumento en la flota media de vehículos de las empresas evidencia que ha aumentado el tamaño medio de las empresas dedicadas al transporte en vehículos pesados. Sin embargo, el crecimiento es menos significativo en el caso del transporte ligero donde la normativa en vigor no exige una flota mínima.

**Cuadro nº 7. Empresas con autorización para *transporte público* pesado de ámbito nacional.**

Fecha	1 autorización	%	2 a 5 autorizaciones	%	> de 5 autorizaciones	%	TOTAL
01/01/1999	28.023	74,49	7.862	20,90	1.735	4,61	37.620
01/01/2000	30.033	72,56	9.172	22,16	2.187	5,28	41.392
01/01/2001	27.126	65,58	11.440	27,66	2.796	6,76	41.362
01/01/2002	25.820	60,83	13.265	31,25	3.359	7,91	42.444
01/01/2003	24.303	56,69	14.847	34,64	3.717	8,67	42.867
01/01/2004	23.530	52,89	16.708	37,56	4.249	9,55	44.487
01/01/2005	22.595	51,75	16.482	37,75	4.585	10,50	43.662

*Fuente: Boletín informativo Petra nº 10. Mayo 2005. Ministerio de Fomento*



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

De acuerdo con los datos mostrados en los cuadros anteriores se constata una tendencia a la concentración en el segmento del *transporte público* pesado. La cuestión a dilucidar es si esta estructura es la que correspondería en una situación de equilibrio en el sector o es el resultado forzado desde la Administración que se encuentra especialmente sensibilizada con “el supuesto problema” de la dimensión del sector. ¿Se habría alcanzado el mismo resultado permitiendo el libre juego de la oferta y la demanda? ¿Atiende correctamente esta estructura empresarial las necesidades de la demanda con suficiente flexibilidad y eficiencia?

Ciertamente el sector del transporte por carretera de servicio público se ha caracterizado por una importante atomización que aunque ha ido decreciendo levemente en la última década todavía es importante en términos relativos. En el año 2003 las empresas pequeñas (de 1 a 5 vehículos) de transporte pesado representaban el 90,5% del total, porcentaje muy similar a las empresas cuyo radio de acción es el nacional. Sin embargo, si se consideran estos porcentajes por el número de vehículos la cifra es significativamente menor: 53,6%.

**Cuadro nº 8. Estructura empresarial del *transporte público* de mercancías por carretera. Empresas con vehículos pesados: porcentajes respecto del total. 2003**

CONCEPTO	Con 1 vehículo	De 2 a 5 vehículos	De 6 a 20 vehículos	De 21 a 60 vehículos	Más de 60 vehículos	TOTAL
NÚMERO DE EMPRESAS	54,8%	35,7%	8%	1,13%	0,1%	72.014
Con al menos 1 vehículos de Radio Nacional	49,3%	37,3%	11,2%	1,8%	0,3%	43.516
NUMERO DE VEHICULOS	18,6%	35%	26,3%	12,3%	7,5%	211.251
VEHICULOS POR EMPRESA	1,00	2,87	21,68	75,71	117,22	2,93

*Fuente: Los transportes y los servicios postales. Informe anual. 2003. Ministerio de Fomento.*



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

No obstante lo anterior, una lectura literal de esta estructura empresarial puede resultar engañosa si no se contrasta con datos de la organización del sector. Por ello cabe subrayar una práctica habitual en el sector como es la subcontratación de los servicios de transporte en el que las grandes y medianas empresas son a su vez los clientes de las pequeñas empresas que trabajan para ellas. También juegan aquí un papel muy relevante las agencias de transporte. En consecuencia, cabría referirse más bien a una atomización operativa, en otras palabras, una atomización en la realización del transporte. Este análisis lo corroboran los sistemas de comercialización existentes en el sector. En el *transporte público* con vehículos pesados<sup>8</sup> un 70% de las empresas trabaja con acuerdos de comercialización estables, de los que el 47% son acuerdos de exclusividad y el 23% acuerdos preferenciales. Aunque este tipo de acuerdos son mantenidos por un 89% de las empresas grandes y un 77% de las empresas medianas, los empresarios autónomos sostienen un 72%, tanto por los acuerdos que se establecen entre ellos y las cooperativas en las que se agrupan, como por su relación de estabilidad con otras entidades como operadores y grandes empresas.

**Cuadro nº 9. Tipos de acuerdos en empresas de transporte de mercancías.**

	<b>Total encuestas</b>	<b>Acuerdo exclusivo</b>	<b>Acuerdo preferencial</b>	<b>Total con acuerdos</b>	<b>Sin acuerdo</b>
1 aut	1.651	52%	20%	72%	29%
2 a 5 aut	807	40%	25%	65%	35%
6 a 20 aut	168	38%	39%	77%	23%
>20 aut	28	46%	43%	89%	11%
<b>Total</b>	<b>2.564</b>	<b>47%</b>	<b>23%</b>	<b>70%</b>	<b>30%</b>

*Fuente: Encuesta a empresas y operadores de transporte recogida en el Documento "La Comercialización del transporte de mercancías por carretera". 2002. Ministerio de Fomento.*

A esto debe añadirse que más de la mitad de los acuerdos tienen una antigüedad superior a los 5 años y la duración de un 95% de los mismos

<sup>8</sup> Los datos que a continuación se citan proceden del documento: "La comercialización del transporte de mercancías por carretera", diciembre 2002, publicado por la Dirección General de Transportes por Carretera, Ministerio de Fomento.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

es indeterminada lo que corrobora la relación de estabilidad de los operadores.

Los mayores niveles de subcontratación se producen precisamente entre las empresas de mayor dimensión, en los ámbitos nacional e internacional, y especialmente en los acuerdos preferenciales. Todo ello corrobora el hecho de que, en la actualidad, el mercado se organiza a través de intermediarios que, bien son agencias o bien empresas de gran dimensión que subcontratan el transporte a través de una relación estable. De esta forma la subcontratación permite reducir los costes fijos de las empresas a la vez que permite atender con flexibilidad las variaciones de la demanda, lo que redonda en la mejora de la competitividad de las empresas.

Según se desprende de lo anterior, la existencia de un elevado número de autónomos o empresas con un único vehículo aunque implica un elevado grado de atomización del sector debe ser contemplado a la luz de los factores anteriormente explicados que racionalizan esta dispersión.

Durante largo tiempo se ha considerado que el sector del transporte de mercancía por carretera gozaba de un alto grado de competencia y de rendimientos constantes a escala. Los cambios en las técnicas de producción y la innovación tecnológica en general han podido propiciar ciertas economías de escala que aconsejarían el incremento en el tamaño medio de la empresa transportista. Sin duda, las empresas de ámbito internacional se enfrentan a estructuras empresariales de gran dimensión lo que las exige ser igualmente competitivas. Probablemente en este segmento existan ciertas economías de escala que exigirían un tamaño mínimo eficiente. En este caso, el propio mercado dirigirá a las empresas a adquirir una dimensión suficientemente competitiva. Para ello deben contar con recursos suficientes para adquirir vehículos de gran capacidad y con una flota que atienda grandes volúmenes de carga.

Pero siendo esto así no debe ocultarse que al lado de estas empresas conviven otras que atienden la demanda de ámbitos más reducidos como el local y comarcal que, con flotas mucho más pequeñas, pueden hacer frente a los desajustes frecuentes en el mercado gracias a su gran flexibilidad. También en ámbitos como el nacional, para hacer frente a una demanda con trazos irregulares las empresas no necesitan



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

imperiosamente disponer de un gran número de vehículos: las más de las veces las medianas y grandes acuden a la subcontratación, mecanismo que permite reducir costes con el consiguiente beneficio en su cuenta de resultados. En conclusión, con una oferta donde tienen cabida desde los empresarios autónomos a las grandes empresas la aplicación de medidas restrictivas cuya aparente misión sea el aumento arbitrario del tamaño del sector puede estar seriamente trastocando decisiones empresariales que, en otras circunstancias, resultarían de diferente signo y, en cualquier caso, a menor coste.

Cabe traer aquí a colación la importancia del papel que juegan las agencias en la consecución de eficiencias como intermediarios entre las empresas, especialmente las que se dedican a la carga fraccionada. Este tipo de mediadores permiten superar el grave problema que supone para el sector los retornos “de vacío” permitiendo que las empresas obtengan cargas de retorno y rentabilicen así los traslados. Al estar el mercado de transporte por carretera cada vez más integrado en el sector de logística, los procesos de transmisión de información entre la oferta y la demanda cobran una especial relevancia constituyendo este tipo de empresas la auténtica clave del desarrollo del sector.

**IV. EFECTOS DE LA IMPOSICIÓN DE RESTRICCIONES A LA ENTRADA AL MERCADO DE *TRANSPORTE PÚBLICO PESADO*.**

La justificación teórica de la regulación del transporte de mercancías que aparentemente subyace en la intervención administrativa en el sector desde principios de los años 80 ha sido la existencia de una “supuesta competencia excesiva o destructiva”, consecuencia de la cual los precios se situarían a niveles que no permitirían obtener una tasa normal de retorno. También sustentó la intervención la competencia intermodal con el ferrocarril lo que aconsejaba una regulación de los precios que permitiera acceder al más competitivo en cada caso.

En el primer caso la literatura económica sostiene que el grado de competencia destructiva depende de la importancia de los costes hundidos o irrecuperables respecto de los costes totales. Sin embargo, los costes hundidos respecto de los costes totales son mínimos en el sector. En cuanto la justificación de la intervención por la competencia



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

con el ferrocarril el proceso actual de liberalización del ferrocarril contesta por sí mismo la conveniencia de no intervenir en el sector.

Sin duda, el mercado de transporte de mercancías ha estado históricamente regulado por una preocupación por las consecuencias de una competencia excesiva pero también por las presiones del propio sector, que pretendía asegurar así unas mayores rentas. No cabe entender, sin embargo, que en un sector donde es posible y deseable la competencia se justifique aún hoy la intervención administrativa a través de una limitación cualitativa que excede los cumplimientos que impone la normativa europea.

Resulta especialmente significativo en este sentido la elaboración por el Ministerio de Fomento del Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (Plan PETRA) que considera como primera prioridad el cambio en la estructura empresarial del sector a la que dedica un estudio económico de cuál debería ser la dimensión mínima ideal que sitúa en 15 autorizaciones de transporte pesado por empresa.

Según consta en el expediente, la Dirección General de Carreteras alega que en ningún caso la exigencia recogida en la Orden Ministerial de agosto de 1999 genera discriminación con empresarios europeos del sector que deseen desarrollar sus actividades en el territorio español puesto que esta exigencia es común a todos ellos. Y en efecto, la norma no contradice el principio de no discriminación para las empresas instaladas en España. Cuestión distinta es que las empresas españolas no compitan en igualdad de oportunidades con sus homólogas europeas ya que se les impone una traba adicional que se traduce en mayores costes y por tanto, en pérdida de eficiencia.

También argumenta la Dirección General de Carreteras que el régimen de transmisión de las autorizaciones lo es respecto de la totalidad de autorizaciones del cedente a un único adquirente. Siendo esto así, no exige en cualquier caso que la transmisión se efectúe de una única autorización a un único solicitante, lo que, en definitiva, cuestiona la virtualidad de la normativa. A mayor abundamiento, la Comisión Europea en su Dictamen de 6 de noviembre de 1986, dirigido al Gobierno español sobre el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Diario Oficial nº L318 de 13 de noviembre de 1986 p.36-39.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

llama la atención del Gobierno español sobre el hecho de que este tipo de autorizaciones han de ser personales y, en ningún caso, pueden transferirse a terceros.

No obstante esta advertencia, la normativa en vigor permite la cesión de estas autorizaciones lo que ha permitido el desarrollo de un mercado secundario paralelo de obtención de licencias para circunvalar la exigencia administrativa. Esto permite al transportista acceder al mercado a un coste menor que la restricción en sí, aunque finalmente habrá de repercutir en su cuenta de resultados, amén de inutilizar el objetivo perseguido por tal restricción.

Las intervenciones en el mercado deben sopesarse con extremada precaución valorando los costes de la regulación con los beneficios pretendidos y siempre con el objetivo de que el bienestar social agregado sea mayor que en la situación de no intervención. Para ello debe tenerse presente que la regulación genera efectos secundarios ineludibles como son, en primer lugar, el surgimiento de rentas extraordinarias que, a su vez, se traducen en costes de producción más elevados.

Por otra parte, la intervención en el mercado, al desconocer los cambios en la estructura productiva y en las decisiones empresariales en general, produce desajustes en la oferta para atender tanto determinados tipos de tráfico como los altibajos en la demanda. El resultado son precios y servicios a niveles subóptimos a los que se producirían en competencia que es el mejor mecanismo de búsqueda de la eficiencia. La razón de estos costes externos ineludibles estriba en que el regulador dispone de un nivel de información siempre incompleto.

De acuerdo con las cifras que recogen los cuadros que anteceden, previsiblemente la política administrativa ha influido en la estructura del sector. Resta conocer si realmente esta estructura es la idónea y si el objetivo se ha cumplido o por el contrario, a pesar de los objetivos que pretende la regulación el grado de concentración resulta insuficiente. Aunque se ha buscado intencionadamente un aumento de la dimensión empresarial la cuestión es si esta concentración es necesaria en todos los estratos de tamaño del sector o si la integración de las empresas medianas y grandes es compatible con la existencia de numerosas empresas independientes. De nuevo la respuesta no es continuar con la regulación sino dejar actuar a las fuerzas del mercado cuando la



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

competencia es posible y no existen barreras a la entrada de tipo económico.

Las restricciones a la entrada no son más que una regulación de precios enmascarada a favor de las empresas que ya operan en el sector que se benefician, con aumentos artificiales de sus rentas, de la falta de competencia en el sector.

## **V. CONCLUSIÓN.**

El transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una estructura de equilibrio en la que un significativo número de empresas compiten entre sí. Esto ha supuesto que históricamente los ingresos se encuentren muy ajustados a costes, lo que redundaba en unos beneficios muy contenidos. Esta situación ha propiciado que desde la Administración se hayan promulgado medidas que restringieran el acceso al mercado y que propiciaran el aumento del tamaño medio del sector.

Aunque el sector cuenta con un elevado número de empresas pequeñas, la atomización es menor de la que ofrecen los datos a simple vista ya que tanto las agencias como las grandes empresas, en un intento de reducir costes y adaptarse a la demanda, acuden en gran medida a la subcontratación.

La normativa española del sector ha ido evolucionando, siguiendo las pautas impuestas desde la Unión Europea, hacia una progresiva liberalización. Sin embargo, aún cuando la Directiva relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías sienta unos mínimos que permitan homogeneizar el acceso al mercado de transporte por carretera público pesado, la normativa vigente en España impone unos requisitos mayores que exigen la disponibilidad de tres vehículos con antigüedad inferior a dos años y cuya carga útil conjunta supere las 60 toneladas.

Si el transporte pesado de mercancías se define como aquél que supera las 3,5Tm, la exigencia de disponer de una carga útil de 60Tm resulta claramente desproporcionada.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

Por lo demás, se desconoce por qué el requisito de acceso al mercado para el *transporte público* pesado es el mencionado y no otro en el que podrían ser más o menos vehículos con una carga útil conjunta mayor o menor.

De acuerdo con la información a la que ha podido acceder este Tribunal<sup>10</sup> este requisito no se exige en países de nuestro entorno. Esto supone que, aunque no pueda considerarse que la normativa española otorgue un trato discriminatorio a operadores pertenecientes a la Unión Europea, ya que estos requisitos se exigen por igual a cualquier transportista residente en territorio español, sí que puede afirmarse que las empresas españolas no compiten en iguales condiciones que sus homólogas comunitarias al exigírseles unas condiciones más severas. Además, mientras las empresas comunitarias del sector buscan la eficiencia expuestas a los rigores del mercado, las empresas españolas se enfrentan a un mercado desfigurado por la intervención regulatoria.

Ciertamente, estas condiciones a la entrada afectan a las decisiones empresariales que no pueden responder con igual flexibilidad y eficiencia a los cambios en las decisiones de localización o a las nuevas técnicas de producción que a su vez influyen en la demanda.

Por ello se estima conveniente la eliminación de la exigencia recogida en el artículo 17 de la mencionada Orden de 24 de agosto de 1999 que resulta inadecuada en un sector donde es posible la libre competencia dado que no existen o son mínimas las barreras económicas a la entrada.

La liberalización no significa ausencia de regulación pero ésta debe circunscribirse a aspectos como la exigencia de capacitación profesional o la seguridad vial en los que el incremento del bienestar total de la sociedad compensa los costes de la intervención estatal.

---

<sup>10</sup> Se acompaña en Anexo una breve recapitulación de la normativa en vigor del sector de transporte por carretera en algunos países de la Unión Europea.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

**ANEXO**

**REQUISITOS DE ACCESO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PESADO EN OTROS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA**

De la legislación consultada en otros países europeos publicada en sus respectivas páginas Web, respecto a la obtención de licencias para el transporte pesado de mercancías, no se deriva el requisito adicional de contar con tres camiones que superen las 60 Tm. de carga útil. Así, los requisitos que se exigen en otros Estados miembros de la Unión son los contenidos en 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.

**1. BÉLGICA**

1.1. Condiciones para acceder a la profesión:

- Tener sede social en Bélgica.
- Satisfacer la condición de capacidad profesional
- Satisfacer la condición de honorabilidad.
- Satisfacer la condición de capacidad financiera

1.2. Ejercicio de la profesión.

Cualquier persona física o sociedad que desee ejercer la profesión de transporte debe solicitar una licencia de transporte si cumple las condiciones requeridas. La empresa solicitante recibe:

- Una licencia de transporte nacional si el certificado de capacidad profesional es válido únicamente para el transporte nacional.
- Una licencia de transporte comunitario si el certificado de capacidad profesional es válido para el transporte nacional e internacional.

Se exige esa licencia siempre que la carga útil exceda de 500Kg.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA  
COMPETENCIA

## 2. FRANCIA

### 2.1. Condiciones para acceder a la profesión:

- Identificación de la empresa
- Satisfacer la condición de capacidad profesional
- Satisfacer la condición de honorabilidad.
- Satisfacer la condición de capacidad financiera.
- Evolución del tráfico de la empresa (para obtener un número de copias compulsadas de licencias superior al número de vehículos utilizados por la empresa en el momento que solicita la inscripción).

### 2.2. Ejercicio de la profesión.

En el momento en el que el transportista se inscribe en el registro, se le entrega automáticamente:

- Una licencia comunitaria, si la empresa explota vehículos de carga útil superior a 3,5 Tm. o su peso máximo autorizado es mayor que 6 Tm.
- Una licencia de transporte interior si ninguno de los vehículos sobrepasa esos límites.

Si se explotan las dos categorías de vehículos, se otorgan los dos tipos de licencias. Se entregan tantas copias de la licencia como vehículos que la empresa pueda justificar para cada una de las dos categorías de tonelaje. Una copia de cada licencia debe encontrarse a bordo de cada vehículo. Se admite, sin embargo, que la copia compulsada de la licencia comunitaria pueda utilizarse como transporte interior con un vehículo menor a 6 toneladas de PMA.

## 3. REINO UNIDO.

### Condiciones para acceder a la profesión:

- Identificación de la empresa
- Satisfacer la condición de capacidad profesional
- Satisfacer la condición de honorabilidad.
- Satisfacer la condición de capacidad financiera.

Se necesita licencia para vehículos cuyo peso sobrepase las 3,5 Tm. de carga útil.



## TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

Existen tres tipos de licencias:

- Restringida, para Gran Bretaña y sólo para transporte particular.
- Estándar Nacional: para Gran Bretaña.
- Estándar Internacional.

#### **4. PORTUGAL.**

Condiciones para acceder a la profesión:

- Satisfacer la condición de idoneidad.
- Satisfacer la condición de capacidad profesional
- Satisfacer la condición de capacidad financiera.