

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

21679 RESOLUCION de 7 de septiembre de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, sobre fórmulas de aplicación para la distribución de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

Por diferentes Resoluciones de la Dirección general de Transportes Terrestres, la última de las cuales es la de 18 de febrero de 1987, se ha venido regulando la distribución de las autorizaciones de transporte internacional tanto bilaterales como multilaterales, con el doble objetivo de lograr una absoluta objetivación y transparencia en lo referente a la distribución de dichas autorizaciones entre las empresas que realizan transporte internacional, además de, a través del sistema utilizado, incentivar el empleo (tanto el mantenimiento del existente como la creación de nuevos puestos de trabajo), la inversión en material que posibilite, sobre todo, la renovación de la flota existente y la creación de unidades empresariales competitivas en el mercado internacional al tiempo que se lograba facilitar el acceso efectivo a dicho mercado a empresas que hasta entonces no habían tenido oportunidades reales de acceder a los cupos mínimos imprescindibles para la realización de una adecuada oferta de servicios en este campo del transporte.

La entrada en vigor de la LOTT, la promulgación al amparo de ésta, de la Orden de 11 de febrero de 1988, que establece una nueva regulación del acceso a las autorizaciones de transporte internacional, la evolución de los acuerdos y contingentes bilaterales y multilaterales (autorizaciones CEE y CEMT) así como la propia experiencia obtenida de la aplicación de la fórmula hasta ahora vigente, aconsejan una modificación de ésta, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 2 del artículo 2 y 2.b del artículo 4 de la Orden de 11 de febrero de 1988 y oídas las asociaciones profesionales representativas del sector, así como la Comisión de Directores de Transportes,

Esta Dirección General ha resuelto:

Artículo 1.º *Distribución de los cupos de autorizaciones bilaterales.*

1.1 Los incrementos de los cupos de autorizaciones bilaterales a que hace referencia el punto 2 del artículo 2.º de la Orden de 11 de febrero de 1988, se distribuirán de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\Delta A_j = S_j K_j \left(0,20 \frac{A_j}{\sum k_j A_j} + 0,15 \frac{Z_j}{\sum k_j Z_j} + 0,65 \frac{E_j}{\sum k_j E_j} \right) \Delta A$$

donde:

* ΔA_j = incremento de autorizaciones del país A que corresponde a la Empresa j.

** S_j = factor de saturación de la Empresa definido por:

$$S_j = 1 \text{ para } U < 100 \\ S_j = 0 \text{ para } U \geq 100$$

donde U es el factor de utilización de flota de cada una de las Empresas consideradas, siendo su valor mínimo en todo caso 12,5 y su formulación la siguiente:

$$U = \frac{\sum T + \frac{F - C_{TFET}}{C_{LF}} + \frac{P}{C_P} + CE + CEMT}{V} \times 100$$

estando definido para cada una de las Empresas: $\sum T$ por la expresión:

$$\sum T = \frac{RU}{C_{RU}} + \frac{B + AF + I + DK + H}{48}$$

A los efectos de cálculo del coeficiente U:

F, P, RU, B, AF, I, DK, H son los cupos de autorizaciones al viaje de Francia, Portugal, Reino Unido, Bélgica, Alemania Federal, Italia, Dinamarca y Holanda, asignados a cada una de las Empresas consideradas.

CE = número de autorizaciones de validez anual de la CE.

CEMT = número de autorizaciones de validez anual de la CEMT.

C_{TF} = coeficiente de transformación de autorizaciones al viaje en autorizaciones temporales de tránsito de Francia (su valor es 15 en 1989).

C_{LF} = coeficiente de transformación de autorizaciones al viaje en autorizaciones temporales de zona larga de Francia (su valor es 27 en 1989).

C_P = coeficiente de transformación de autorizaciones al viaje en autorizaciones temporales de Portugal (su valor es 27 en 1989).

C_{RU} = coeficiente de transformación de autorizaciones al viaje en autorizaciones temporales del Reino Unido (su valor es 15 en 1989).

V es la flota operativa de vehículos de la Empresa que se calculará de acuerdo con la siguiente expresión:

$$V = MDP + TD$$

donde:

MDP = número de vehículos con autorización MDP a nombre de la Empresa, de acuerdo con el artículo 1 de la Orden de 11 de febrero de 1988.

TD = número de vehículos con autorización TD a nombre de la Empresa o de otras Empresas no incluidas en el RETIM con contrato de colaboración (alquiler con o sin conductor) de al menos un año, y con antigüedad menor de seis años, siempre que se disponga de suficientes semirremolques propios con autorización de ámbito nacional y antigüedad inferior a diez años, salvo que dichos semirremolques tengan «agreement» aduanero en cuyo caso no se tendrá en cuenta dicho límite de edad.

A los efectos del cómputo de vehículos anterior se tendrá en cuenta tanto a los vehículos con autorización definitiva como a los dotados con autorización provisional.

* K_j = valdrá 1,0; 0,5; 0,33; 0,25, según que el transportista solicite aumento para 1, 2, 3 ó 4 países, respectivamente. En el caso que el transportista solicite aumento para más de cuatro países, sólo se tendrán en cuenta los cuatro primeros.

* A_j = número de autorizaciones para el país A que posee el transportista i.

* $\sum K_j A_j$ = suma ponderada de autorizaciones para el país A que tienen asignadas en cupo todas las Empresas que han solicitado aumento de cupo para dicho país.

* $Z_j = z_j \cdot U^{-6}$.

donde:

z_j = coeficiente de comercio de la zona geográfica.

A estos efectos se considerará el territorio nacional dividido en las siguientes zonas:

1. Almería, Málaga y Granada.
2. Huelva, Sevilla y Cádiz.
3. Córdoba y Jaén.
4. Murcia.
5. Comunidad Valenciana.
6. Cataluña.
7. Aragón.
8. Madrid, Toledo, Guadalajara, Segovia y Avila.
9. Ciudad Real, Albacete y Cuenca.
10. Extremadura.
11. León, Zamora, Salamanca, Valladolid, Palencia, Burgos y Soria.
12. La Rioja, Navarra y País Vasco.
13. Asturias y Cantabria.
14. Galicia.
15. Baleares.
16. Canarias.
17. Ceuta.
18. Melilla.

En este sentido se asignará la zona por el lugar donde la Empresa tiene su domicilio fiscal.

Si la Empresa dispone de varias bases operativas podrá solicitar que se le considere un coeficiente medio ponderado, teniendo en cuenta la ubicación de sus centros operativos y las plantillas de éstos.

Teniendo en cuenta lo anterior:

$$z_j = \frac{T_j}{F_j + P_j + 20(CE + CEMT)_j}$$

donde:

T_j = suma de toneladas exportadas e importadas en camión español por la zona j en el último año disponible.

F_j, P_j = número total de autorizaciones francesas y portu-

sas, respectivamente, que tienen asignadas en cupo el conjunto de transportistas radicados en la zona j.
 $(CE+CEMT)_j$ = número de autorizaciones CE y CEMT que tienen asignados en cupo el conjunto de transportistas de la zona i.

* $\sum K_j Z_j$ = suma ponderada del valor de Z_j para el conjunto de Empresas que solicitan aumento de cupo para el país A.

* E_j = coeficiente de esfuerzo de la Empresa considerada cuyo valor viene dado por:

$$E_j = (al + SS)^m \cdot VP^{1/4}$$

siendo:

a = coste medio de un vehículo articulado x porcentaje de cotización empresarial a la Seguridad Social sobre el coste total de Empresa (su valor para 1989 es 3).

I = el índice de inversión en vehículos definido por la expresión:

$$I = I_{MDP} + 0,8 I_{TD}$$

donde:

I_{MDP} = número de vehículos con autorización MDP a nombre de la Empresa, propiedad de la Empresa, en «leasing» o con contrato de alquiler sin conductor no inferior a un año, con antigüedad inferior a dos años, definitiva o provisional, obtenida con posterioridad a la fecha de la anterior distribución de autorizaciones.

I_{TD} = número de tractocamiones propiedad de la Empresa, en «leasing» o con contrato de alquiler sin conductor no inferior a un año, y de antigüedad inferior a dos años, con autorización TD a nombre de la Empresa, definitiva o provisional, obtenida con posterioridad a la fecha de la anterior distribución de autorizaciones.

SS = es la cotización a la Seguridad Social, en millones de pesetas, en el período de tiempo entre dos repartos de autorizaciones. El valor máximo de SS vendrá dado por la expresión:

$$SS = b(VP + 0,3V)$$

siendo:

b = media de cotización empresarial a la Seguridad Social, en millones de pesetas, por conductor (su valor en 1989 es 0,6).

VP = es la flota operativa propia de la Empresa, se calculará en la forma indicada para V, pero referido exclusivamente a los vehículos con autorizaciones MDP o TD a nombre de la Empresa.

* $\sum K_j E_j$ = suma ponderada del valor del esfuerzo empresarial para el conjunto de las Empresas que solicitan aumento de cupo para el país A.

* ΔA = incremento de cupo del país A a repartir según lo dispuesto en la Orden de 11 de febrero de 1988.

1.2 La distribución de autorizaciones a que se refiere el punto anterior se efectuará de forma que la suma de los cupos de las Empresas antes del reparto y los que le pudieran corresponder en este no den en ningún caso un coeficiente de utilización superior a 100. Caso de que la citada suma de cupos diese un coeficiente superior a 100, se reducirá en forma proporcional a los incrementos de cupo de los distintos países, obtenidos en el correspondiente reparto, en la cuantía precisa para que el citado coeficiente de utilización fuese igual a 100.

1.3 A los efectos de la aplicación de la fórmula de distribución de autorizaciones a las Cooperativas de transportistas se tendrán en cuenta las siguientes reglas de homologación con las restantes Empresas del RETIM.

1.3.1 Salvo para la fijación del cupo inicial, sólo se tendrán en cuenta los socios que figuren como tales con un mínimo de un año de antigüedad y no estén inscritos en el RETIM a título individual, cumpliendo en todo caso dichos socios los requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacitación económica exigibles para la actividad de transportista internacional de mercancías.

1.3.2 Las inversiones a computar a los efectos de definir el valor del índice de inversión, (I) será la suma de las individuales de los socios que cumplan las condiciones fijadas en el apartado anterior.

1.3.3 La flota operativa de la Cooperativa, (V) vendrá definida exclusivamente por la suma de los vehículos de los socios definidos en el apartado 1.3.1, por lo que para estos supuestos $V = VP$.

1.3.4 El valor de la cotización a la Seguridad Social, (SS) para la Cooperativa será la suma de las cotizaciones individuales de cada uno de los socios que cumplan con lo señalado en el apartado 1.3.1 más la propia de la Cooperativa como entidad distinta a la de sus socios, siendo

válida a estos efectos la limitación señalada con carácter general en relación con el número de vehículos.

1.4 Sólo procederá la apertura de cupo para un país cuando, de acuerdo con el reparto obtenido por la fórmula a la Empresa solicitante, le hayan correspondido al menos cinco autorizaciones de dicho país.

Art. 2.º *Distribución de los cupos de autorizaciones multilaterales.*

2.1 Los incrementos de autorizaciones comunitarias y de la CEMT se distribuirán entre las Empresas solicitantes que cumplan los requisitos señalados en el artículo 4 de la Orden de 11 de febrero de 1988 y mediante su canje por autorizaciones bilaterales, proporcionalmente al valor que para cada una de las Empresas tome la expresión:

$$\left[2 \left(\sum I + \frac{F - C_{TFE} I}{C_{LF}} + \frac{P}{C_p} + CEMT + CE \right) + VP \right] W$$

donde:

Las variedades entre corchetes tienen el significado señalado en el artículo primero.

W = la utilización media en unidades de tráfico de las autorizaciones multilaterales que ya disponía la Empresa. Caso de que la Empresa considerada no poseyera autorizaciones, dicho coeficiente se tomará igual a la media de utilización del conjunto de autorizaciones de que disponen las Empresas españolas.

2.2 Una vez fijados los cupos correspondientes a las distintas Empresas, de acuerdo con lo señalado en el punto anterior, se otorgarán las autorizaciones CEMT que hubiese disponibles a aquellas Empresas que hubieran realizado mayor número de viajes contingentados a países no comunitarios miembros de la CEMT, o en tránsito por éstos con autorizaciones bilaterales o multilaterales, procediéndose a continuación a asignar a las distintas Empresas y hasta el límite obtenido de acuerdo con la fórmula anterior las autorizaciones comunitarias disponibles.

Con carácter general se procurará que la asignación de las autorizaciones CEMT no limitadas a los países que tienen establecida reserva de número (en estos momentos Austria, Turquía y Yugoslavia) se efectúe a las Empresas que mayor número de viajes estén realizando o puedan realizar a dichos países.

Art. 3.º *Retirada de autorizaciones multilaterales.*

Con carácter previo al reparto de las autorizaciones multilaterales se procederá, en su caso, de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 de la Orden de 11 de febrero de 1988, a retirar a las Empresas las autorizaciones multilaterales sustituyendo las CEMT por CE y éstas por bilaterales, de acuerdo con lo previsto en la citada Orden en los siguientes supuestos:

3.1 Cuando el número de viajes realizados con una autorización CEMT a países extracomunitarios sea inferior a la media menos 1,5 veces la desviación típica de los realizados con el total de estas autorizaciones correspondientes a los transportistas españoles a dichos países, se sustituirá la autorización CEMT por una CE, procediéndose al reparto de las autorizaciones así obtenidas como si se tratase de un incremento de dichas autorizaciones.

Igualmente, cuando la realización de viajes a los países de la CEMT con reservas de número de autorizaciones mediante las no limitadas a dichos países sea inferior a la media menos la desviación típica del total de viajes realizados por los transportistas españoles, se podrán canjear dichas autorizaciones CEMT por otras limitadas a los citados países.

3.2 Cuando la utilización medida en unidades de tráfico, de una autorización CE sea inferior a la media menos 1,5 veces la desviación típica de la utilización resultante para el conjunto de las autorizaciones correspondientes a los transportistas españoles, se sustituirá dicha autorización por su equivalente en autorizaciones bilaterales, de acuerdo con lo establecido en la Orden de 11 de febrero de 1988, procediéndose al reparto de las autorizaciones así obtenidas como si se tratase de un incremento de dichas autorizaciones CE.

DISPOSICION DEROGATORIA

Queda derogada la Resolución de 18 de febrero de 1987, de la Dirección General de Transportes Terrestres, sobre criterios y fórmulas de aplicación para la distribución de las autorizaciones contingentadas de transporte internacional de mercancías por carretera y cuantas otras disposiciones de igual o menor rango se opongan a lo establecido en esta Resolución.

DISPOSICION FINAL

Esta Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Madrid, 7 de septiembre de 1988.-El Director general, Manuel Panadero Lopez.