

A LA COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTE SRA. ADINA VALEAN
Dir. General de Movilidad y Transportes Sr. Henrik Hololei

Rafael Roig Grimalt, con DNI 43027349F en nombre y representación, en su condición de presidente, de la **Federación Empresarial Balear de Transportes (FEBT)**, con NIF: G-07.118.110 y domicilio en Palma de Mallorca, Calle d'Aragó, número 215, 1º dcha. (07008, Illes Balears), ante usted comparece y, EXPONE:

Que la escasez de conductores profesionales en todas las Europa, España y muy particularmente en las Islas Baleares y , ha supuesto hasta la fecha un grave y creciente problema que afecta duramente a todas las empresas del sector, imposibilitando dar una garantía a los servicios turísticos, y sobre todo los logísticos de mercancías que tanto los visitantes como la población de Baleares necesitan para el correcto funcionamiento de la comunidad, y su actividad económica, motor del turismo en España, la Federación calcula que se necesitarían más de 800 conductores profesionales, acreditados con carnet C/C1 y D/D1, para poder garantizar la demanda de los servicios expuestos, tanto para el transporte de mercancías y el transporte de viajeros en las Islas Baleares.

Además, esta situación viene agravada por la falta de vivienda en la comunidad autónoma balear, lo que impide que sea posible captar talento desde otras autonomías y que vengan conductores profesionales a ocupar los puestos vacantes del sector dado que no hay ni tasa de reposición del personal que se jubila, ni existe la posibilidad de acceder pronto a una profesión que tiene una barrera de entrada demasiado alta para las necesidades actuales en el entorno UE y en especial en el transporte balear. Nuestro sector ha visto desde que se eliminó el servicio militar en España, auténtica cantera para la formación de conductores profesionales de nuestro país, una creciente tendencia insostenible del envejecimiento de los conductores profesionales, con una edad media actual de 47 años, deja patente que las barreras de entrada son demasiado elevadas y no hacen atractiva la profesión de conductor.

Todo lo anteriormente expuesto deja entrever la extrema urgencia en que deben ponerse en práctica medidas correctoras, ya que, de no ser así, en menos de 10 años estaremos en una situación de incertidumbre y de difícil solución.

Así pues, y con el objetivo de paliar la gravedad del problema descrito sobre la falta de conductores, desde esta Federación Empresarial Balear de Transporte, se insta a que se valoren las siguientes propuestas:

- Modificación de la *Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción*, permitiendo a los conductores en posesión del carnet B dentro del territorio nacional para la conducción de vehículos de transporte discrecional de viajeros sin remolque e impulsados por cualquier tipo de combustión, convencional o alternativa, con capacidad no superior a 17 plazas (minibuses), incluido el conductor y longitud no superior a 8 metros.

- Modificación de la *Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción*, reduciendo la edad mínima exigible para los permisos D a 21 años si han obtenido el CAP en la modalidad de cualificación inicial acelerada, o de 19 años, la modalidad de cualificación inicial ordinaria, para la conducción de vehículos de transporte de viajeros, tanto discrecional como regular, pudiendo superar, en este caso, los 50 km.

- Eliminación de la concesión de excepciones a los estados miembros que establece el art. 13. 1 e) del *REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) no 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo*, ya que ejerce una gran presión para empresas y trabajadores y la gestión de las formalidades administrativas implícitas en el

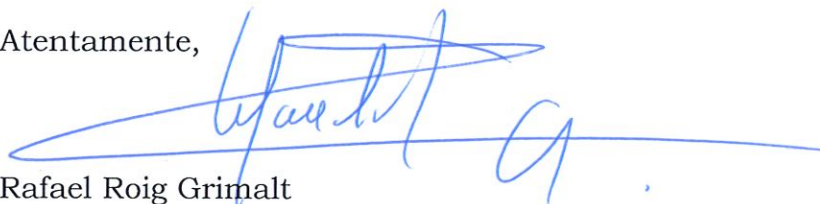
uso del régimen ordinario del tacógrafo y la normativa de conducción y descanso en unos territorios de pequeña dimensión como Menorca e Ibiza, cuya superficie no supera los 700 km² muy por debajo de los 2.300 kilómetros cuadrados, que la norma contempla y en donde no se efectúan grandes trayectos, ni en distancia ni en duración en comparación con los vehículos equivalentes- en territorio continental, y que únicamente están produciendo una sobrecarga de formalismos que derivan en muchos casos en expedientes sancionadores motivados por cuestiones que no afectan ni a la seguridad vial ni a las condiciones laborales de los trabajadores, además del coste económico imposible de asumir para las empresas.

- Ampliación del intervalo de una hora regulado en el artículo 9.1 del *REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no 3821/85 y (CE) no 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo*, con la finalidad de no interrumpir el periodo de descanso diario en el caso de transporte de vehículo con ferry, justificado por la ubicación de algunos puertos de las islas, que no permiten dentro del intervalo de horas regulado actualmente, poder cumplir con el descanso diario en ferry, al tratarse de trayectos realizados en menos horas de las que se realizaban anteriormente con buques menos rápidos.

- Excepción temporal del artículo 4 del *REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no 3821/85 y (CE) no 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo* durante el transcurso de la temporada turística, que provoca gran demanda de servicios, tanto en el transporte de viajeros como de mercancías, que con la falta de conductores es imposible efectuar, y así se

solicita la excepción temporal en el tiempo de descanso semanal, reduciendo el mismo a 30 horas semanales, en lugar de las 45 horas, sin que este deba compensarse en semanas posteriores; es decir, que tras seis periodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal, el conductor pueda tomarse un descanso continuado de, como mínimo, 30 horas.

Atentamente,



Rafael Roig Grimalt