



Universidad de Valladolid

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Grado en Administración y Dirección de Empresas

El Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías en la Unión Europea

Presentado por:

Raquel de los Ojos Araúzo

Tutelado por (a cumplimentar voluntariamente):

Angel Marina García Tuñón

Valladolid, 28 de Junio de 2016

RESUMEN:

El transporte es una actividad esencial para el desarrollo del comercio y por lo tanto de la economía. Debido a su importancia en la economía ha sido necesaria la intervención por parte del legislador en su regulación. Con la creación de la Unión Europea se han producido una serie de cambios a nivel político, social y económico que han afectado significativamente al transporte. Por ello en este trabajo vamos a estudiar la regulación de la actividad de transporte terrestre de mercancías, el contrato de transporte (instrumento privado por excelencia para su regulación) y la intervención de la Unión Europea en su regulación. Posteriormente vamos a ver cómo han evolucionado diferentes variables económicas asociadas al transporte en las tres últimas décadas, qué conclusiones podemos extraer y qué objetivos aún están pendientes de cumplir para alcanzar un desarrollo sostenible.

Palabras clave: *contrato de transporte, transporte de mercancías, Unión Europea, desarrollo sostenible.*

Clasificación JEL: *K12, L92, N74*

ABSTRACT:

The transport activity is essential for the development of trade and therefore of the economy. Because of its importance in the economy the intervention of the legislator in its regulation has been necessary. With the creation of the European Union there were political, social and economic changes that have significantly affected the transport. That's why in this paper we will study the regulation of the activity of trade of goods, the private instrument used for his regulation: the contract of transport and the intervention of the European Union in its regulation. After that we will see how the different economic variables associated with transport have evolved during the last three decades and get conclusions and remaining objectives to chase sustainable development.

Key words: *transport contract, trade of goods, European Union, sustainability.*

Clasificación JEL: *K12, L92, N7*

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN:	6
2. METODOLOGÍA UTILIZADA:	6
3. FUENTES REGULADORAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA:.....	7
3.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMO CONTRATO MERCANTIL . 7	
3.1.1 Cuestiones generales	7
3.2. CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS: DOBLE ÁMBITO DE REFERENCIA	8
3.2.1 Concepto y carácter del contrato	8
3.2.2 Régimen jurídico: fuentes formales.....	9
3.3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN LA REGULACIÓN NACIONAL 10	
3.3.1 Concepto de contrato de transporte de mercancías	10
3.3.2 Tipos de contrato	11
3.3.2.1 Contrato de transporte acumulativo o sucesivo	11
3.3.2.2 Contrato de transporte continuado	12
3.3.2.3 Contrato de transporte multimodal	12
3.3.3 Elementos del contrato:	12
3.3.3.1 Elementos personales:	12
3.3.3.2 Elementos formales:	14
3.3.3.3 Elementos reales:	14
3.3.3.4 Contrato de seguros de transporte:	15
3.3.4 El contenido del contrato	15
3.3.4.1 La figura del porteador.....	15
4. LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL MARCO ECONÓMICO DE LA UE.....	18
4.1. INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA	18
4.1.1 La política de transportes comunitaria antes del Acta única Europea	18
4.2. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LA UE.....	21
4.2.1 Regulación del transporte en la UE	21
4.2.2 La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)	22

4.2.3 Futuro de la Política Europea de transporte	23
4.3. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN LA UE	24
4.3.1 Estadísticas de transporte en la UE	24
4.3.1.1 Crecimiento de la actividad de transporte.....	25
4.3.1.2 Distribución de la actividad de transporte	26
4.3.1.3 Empresas de transporte, volumen de negocio y empleo	27
4.3.1.4 Comercio exterior por tipo de transporte	28
4.3.1.5 Infraestructuras de transporte y vehículos:.....	29
4.3.1.6 Evolución de los precios en el transporte	32
4.3.1.7 Energía y medio ambiente.....	34
4.3.2 Comparación UE-Principales potencias:.....	36
5. CONCLUSIONES:.....	37
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	38
7. ANEXOS:	40

ÍNDICE DE TABLAS:

4.1 RTE-T mapa de los principales corredores.	22
4.2 Comparación UE-Principales potencias.	24
4.3 Evolución del transporte de personas, transporte de mercancías y PIB. ...	25
4.4 Tráfico de mercancías en la frontera ES-FR.	26
4.5 Distribución de la actividad del transporte.	26
4.6 Número de Empresas de Transporte.	27
4.7 Número de personas empleadas directamente en el sector transporte.	27
4.8 Volumen de negocio de la actividad de transporte.	28
4.9 Valor de las Exportaciones e Importaciones por tipo de transporte.	28
4.10 Cantidad de Exportaciones e Importaciones por tipo de transporte.	29
4.11 Km de carretera.	30
4.12 Vehículos registrados por país y año.	31
4.13 Evolución de los precios del gasóleo por año.	32
4.14 Cotización del barril de petróleo por año.	33
4.15 Porcentaje de energía consumido por sector en 2012.	34
4.16 Porcentaje de gases invernadero por tipo de transporte.	35
4.17 Porcentaje de gases invernadero por sector.	35
4.18 Transporte de mercancías UE-28, Principales potencias.	36

1. INTRODUCCIÓN:

El transporte es una actividad esencial en el desarrollo del comercio, las ciudades y en definitiva la economía. Es por esto que el transporte se ha consolidado como una actividad relevante no solo de cara a la exportación e importación de productos sino como una herramienta para mejorar la competitividad de las empresas o una actividad comercial propiamente dicha (servicios de transportes).

Debido a esta importancia debemos diferenciar entre la actividad de transporte, que viene regulada por el legislador a través de leyes y reglamentos de derecho y la actividad privada de transporte, posibilitada por instrumentos del derecho privado tales como los contratos.

Puesto que el derecho del transporte es un tema muy amplio que engloba numerosas normativas y donde conviven actividades de naturaleza pública y privada, voy a centrar mi trabajo en:

1. La legislación española en materia de transporte y la regulación del instrumento privado que posibilita la actividad: el contrato de transporte, más concretamente en el transporte terrestre de mercancías.
2. A continuación voy a estudiar la evolución del proyecto europeo de transporte desde sus inicios, su legislación y su papel en la economía de la Unión Europea, cómo encaja esta actividad en la unión económica y los principales logros y objetivos planteados por la Unión Europea en materia de transporte, sostenibilidad y medioambiente.
3. Por último analizaremos las necesidades que se plantean y las posibles medidas a realizar.

2. METODOLOGÍA UTILIZADA:

El trabajo consta de dos grandes bloques y la metodología utilizada para el mismo consta de dos partes.

En primer lugar recopilamos información de la legislación española a través de fuentes secundarias, para ello recurrimos a manuales básicos de derecho mercantil y la legislación nacional en materia de transporte. Esto nos permitió conocer el funcionamiento del sistema jurídico español en materia de transporte, cómo se regula y cómo se ve afectado por la pertenencia a la Unión Europea.

La segunda parte del trabajo consiste en un repaso a la situación económica del sector de transporte en la Unión Europea, desde que esta surge y cómo han influido los sucesivos cambios, valorando especialmente los aspectos jurídicos, económicos y sociales. Para estudiar esto hemos recurrido de nuevo a fuentes secundarias de información, a través de publicaciones oficiales del Ministerio de Fomento, la Unión Europea, y datos de organismos oficiales como Eurostat. Con el análisis de esta información nuestro objetivo es conocer cómo ha cambiado la actividad de transporte, los logros alcanzados y señalar los objetivos pendientes, en esta materia, de la Unión Europea.

3. FUENTES REGULADORAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA:

3.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE COMO CONTRATO MERCANTIL

3.1.1 Cuestiones generales

El transporte a lo largo de la historia ha sido un elemento esencial en el desarrollo del comercio y la civilización. En sociedades basadas en la propia capacidad productiva el transporte es una herramienta imprescindible que permite la permuta y el comercio de excedentes del autoconsumo. Esta actividad comercial facilitó el desarrollo tanto de grandes rutas comerciales como de infraestructuras para el transporte. Debido a la creciente importancia del transporte en la economía, las grandes inversiones en infraestructuras y la internacionalización de esta actividad es de suma importancia el desarrollo de una legislación.

Esta legislación debe ser coherente, estar unificada y tener en cuenta el carácter de servicio público (*ius publicista*) de la actividad, especialmente en el

caso del transporte terrestre. La relevancia de esta actividad para la economía justifica la intervención del legislador (intervencionismo normativo).

Asumiendo el carácter *ius publicista*, el transporte terrestre de mercancías se encuentra regulado por la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres de 30 de julio de 1987, el Reglamento general de desarrollo de 28 de septiembre de 1990 que han sido objeto de sucesivas reformas como la Ley 39/2003 de 17 de noviembre que deroga y establece una nueva normativa para el transporte ferrocarril entre otras. Estas reformas han supuesto un cambio de un sistema de intervención administrativa a un sistema liberal en competencia (aunque esta sea incentivada).

En definitiva el régimen jurídico del transporte se basa en los conceptos de: unidad de mercado, libertad de empresa, armonización de las condiciones de competencia entre las diferentes clases de transporte y participantes, reserva al Estado la planificación del sistema de transportes en cuanto al diseño de la red, restricciones de acceso y medidas de fomento de la competencia, gestión eficiente y coherente con los niveles de inversión y calidad del servicio así como reducción del coste energético y medioambiental (*ius publicista*).

Existen diversidad de criterios de clasificación en el transporte, atendiendo al objeto de transporte: personas o mercancías, atendiendo al tipo de mercancías: si se trata de mercaderías (materias primas, productos manufacturados...), efectos mercantiles (títulos de crédito, billetes de banco...), transporte postal (correspondencia, paquetes...). Pero la clasificación más común es en función del medio empleado: marítimo, fluvial aéreo, ferroviario, por carretera... Atendiendo especialmente a casos en los que se suceden los diferentes medios: transporte multimodal.

3.2. CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS: DOBLE ÁMBITO DE REFERENCIA

3.2.1 Concepto y carácter del contrato

El contrato terrestre de mercancías es un instrumento jurídico privado que regula la actividad de transporte (carácter *ius privatista*). La naturaleza mercantil del contrato de transporte viene dada bien porque se produzca la

actividad de traslado de mercancías (actuando como actividad auxiliar de una operación mercantil, como por ejemplo una compra venta de un bien) o porque constituya una actividad empresarial en sí misma para el porteador, el cual ofrece en el mercado sus servicios asumiendo un riesgo y percibiendo una remuneración con la que pretende obtener beneficio industrial (un ejemplo de esto es una empresa de transportes). Las mercancías deben ser en todo caso bienes de carácter material, por lo tanto la transmisión de información por vías telefónica, radiofónica o electrónica no constituye transporte. Todo esto viene especificado en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre: Ley sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (en adelante LCTTM).

A pesar de que no existe una definición genérica de contrato de transporte, a lo largo de la historia se han establecido diferentes modalidades del mismo atendiendo al objeto de transporte: mercancías o personas. En definitiva, en el contrato de transporte una persona (porteador) se obliga, a cambio de una contraprestación, a trasladar mercancías o personas bajo su responsabilidad de un lugar a otro poniéndolas a disposición de la persona designada en contrato y en el tiempo previsto (artículo 2.1 de la LCTTM) de traslado es el elemento esencial del contrato de transporte y debe realizarse sin que pasajeros, equipaje o mercancías sufran daño alguno, en el mismo estado en el que fueron recibidos.

Debido a esto, el contrato de transporte entra dentro de los denominados arrendamientos de obra, el transportista no solo se compromete a hacer una actividad sino que asume una obligación de resultado. Y dicho resultado es indivisible, independientemente de si el porteador es el que realiza la acción de transporte o recurre a terceros.

3.2.2 Régimen jurídico: fuentes formales

Como ya ha quedado expuesto existen dos tipos de fuentes formales reguladoras de la actividad del transporte, por un lado las destinadas a las regulaciones de la actividad de transporte que son: la Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, esta es la Ley que se encarga de adaptar los requerimientos de la Unión Europea en España, y el Reglamento de ordenación de transporte terrestre (RD 1211/1990 de 28 de septiembre).

Por otro lado, las relativas a los instrumentos jurídicos que hacen factible el contrato, que viene regulado por la Ley sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM).

El transporte internacional de mercancías por carretera queda regulado en el Convenio de Ginebra de 1956 o convención CMR y sus posteriores modificaciones. Dicho Convenio se aplica cuando se produce una actividad de transporte de mercancías por carretera por medio de vehículos automóviles, remolques articulados o semirremolques que tenga su punto de origen y de destino en países distintos siendo alguno de ellos parte del Convenio, con la excepción de transportes postales, funerarios y mudanzas. Los países participantes son: Austria, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Irán, Irlanda, Italia, Kazajistán, Kirguizistan, Lituania, Letonia, Luxemburgo, Mongolia, Marruecos, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Moldavia, Rumania, Rusia, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España (desde 1976), Suecia, Suiza, Tayikistán, Macedonia, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Reino Unido y Uzbekistán.

Además de acuerdo con el artículo 1.5 de la convención las partes se comprometen a no modificar en absoluto este convenio por medio de acuerdos entre particulares.

Otros elementos reguladores del transporte en la Unión Europea son:

- Convenio de Berna (transporte internacional por ferrocarril).
- Tratados internacionales de la Unión Europea.

3.3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN LA REGULACIÓN NACIONAL

3.3.1 Concepto de contrato de transporte de mercancías

De acuerdo con lo establecido por nuestro legislador en la LCTTM, el contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato. (Artículo 2 LOTT). Además el contrato de transporte terrestre de mercancías debe regirse

por los Tratados Internacionales vigentes en España, las normas de la Unión Europea y lo contenido en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

Todo lo relativo al contrato de transporte terrestre de mercancías queda recogido en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre: Ley sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. El contrato de transporte goza de flexibilidad ya que, salvo que sea contrario a derecho, las partes pueden excluir determinados contenidos de la ley a través de un pacto entre las dos partes.

3.3.2 Tipos de contrato

Históricamente existe gran diversidad de criterios para ordenar los distintos tipos de contrato, algunos de ellos con base legal otros establecidos doctrinalmente durante el desarrollo de la actividad.

3.3.2.1 Contrato de transporte acumulativo o sucesivo

Cuando existen diversos porteadores obligados simultáneamente a transportar una determinada mercancías mediante un único contrato y una única carta de porte, cada porteador encargado de ejecutar una parte del trayecto, todos ellos responderán de la ejecución del transporte de acuerdo con lo que dicte la carta de porte.

Cuando un porteador reciba las mercancías de otro puede, si lo considera necesario, hacer constar sus reservas en el segundo ejemplar de la carta de porte así como en el recibo en el que conste su aceptación de la mercancía. De esta forma, en caso de que existan reclamaciones se podrán exigir responsabilidades a aquel porteador que haya ejecutado la parte del transporte en la cual se ha producido el hecho y será el responsable de la consecuente indemnización.

Si son varios porteadores, se repartirá la indemnización de forma proporcional a su responsabilidad o a la parte que le correspondiente del precio del transporte y en caso de que no se pueda determinar que porteadores son responsables la indemnización se repartirá de forma proporcional al precio del transporte entre todos aquellos porteadores que han intervenido.

3.3.2.2 Contrato de transporte continuado

Mediante el contrato de transporte continuado el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo (Art. 8 LCTTM). Este contrato debe quedar formalizado por escrito cuando así lo exija una de las partes o cuando participe un trabajador autónomo económicamente dependiente.

Los contratos de transporte continuado pueden tener duración limitada y consecuentemente ser prorrogados o renovados o pueden no tener la duración limitada. En este caso se les considera indefinidos y para extinguirlos debe realizarse mediante la denuncia de una de las partes, es decir, debe notificarse a la otra parte por escrito y con un plazo de antelación razonable de más de 30 días naturales.

3.3.2.3 Contrato de transporte multimodal

Es el transporte que se realiza por la combinación de al menos dos medios de transporte distintos. Está regulado por el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y tiene que cumplir cuatro requisitos: emplear diversos modos de transporte, que se realice en virtud de un contrato multimodal, que intervenga un operador especial de transporte multimodal y que los puntos de origen y destino se encuentren en países distintos. Las normas de estos contratos son similares a los del convenio CMR, solamente varían los límites de la responsabilidad del porteador.

3.3.3 Elementos del contrato:

En el derecho mercantil actual existe una amplia complejidad de contratos de transporte no sólo atendiendo al elemento de transporte y al medio por el que se realiza el mismo sino atendiendo a los participantes del contrato mercantil.

3.3.3.1 Elementos personales:

Existen numerosas figuras que pueden intervenir de manera personal en el contrato de transporte:

- El cargador o remitente: es la persona que contrata (al porteador) en nombre propio la realización del transporte independientemente de su relación con las mercancías y su destinatario.
- El porteador o transportista: es el empresario que asume la obligación de realizar el transporte.
- El destinatario o consignatario: es la persona a la que se ha de entregar la mercancía (puede ser el cargador o una persona distinta). A pesar de ser el receptor y por tanto recibir la prestación permanece ajeno a la relación jurídica que se establece entre cargador y porteador, no asume ninguna obligación e incluso puede rehusar la entrega de la mercancía sin que esto afecte al contrato per se. La responsabilidad del destinatario depende de su vínculo con el cargador.
- El expedidor: tercero, que por cuenta del cargador hace entrega de la mercancía al transportista en el lugar de expedición.
- Otros intermediarios:

La agencia de transporte: son consideradas agencias de transporte las personas físicas o jurídicas que se dediquen a las funciones de mediación entre los usuarios del transporte público y los transportistas. Intervienen en la contratación del transporte y en las funciones de gestión, información, oferta y organización precisas.

Centros de información, contratación y distribución de cargas: son los puntos de encuentro entre aquellos que realizan funciones de información y canalización del mercado. En cualquier caso no pueden participar en nombre propio en la contratación de transportes. Su creación está promovida por las Administraciones Públicas en el marco de lo que establezcan las Directrices de Ordenación en Infraestructuras.

Almacenistas y distribuidores: son las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes mercancías o bienes ajenos y llevan a cabo las funciones de almacenaje, y distribución de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.

3.3.3.2 *Elementos formales:*

- La carta de porte:

La mercancía debe estar documentada, el cargador debe adjuntar o poner a disposición del porteador la carta de porte y la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria. El porteador no está obligado a verificar estos documentos, son responsabilidad del cargador, sólo será responsable de la pérdida o mala utilización de los mismos.

La carta de porte puede ser exigida por cualquiera de las partes del contrato, en ella debe recogerse lugar y fecha de emisión, información acerca del cargador, expedidor, porteador, destinatario, lugar y fecha de la recepción de la mercancía, lugar y fecha de la entrega de la mercancía, naturaleza de la mercancía así como cantidad, número de bultos, embalajes utilizados, valor de las mercancías, precio convenido del transporte... La carta de porte además puede contener cualquier mención convenida por la partes como por ejemplo: lista de documentos entregados al transportista. ¹

Es necesario emitir una carta de porte para cada envío. Si la parte contratante se niega a formalizar la carta de porte la otra parte podrá considerar desistido el contrato.

Se emitirán tres ejemplares originales de la carta de porte, firmados por cargador y porteador los cuales se quedarán cada uno con un ejemplar y el tercero viajará junto a las mercancías transportadas. La ausencia o irregularidad de la carta de porte no anula el contrato.

3.3.3.3 *Elementos reales:*

- La mercancía u objeto a transportar.
- El precio: es la compensación económica que recibe el transportista por la actividad acordada. Puede pagarse de dos formas: a portes debidos, cuando el que abona la compensación es el destinatario o consignatario al recibir la mercancía, o a portes pagados cuando lo abona el cargador o remitente. En ningún caso se presumirá que el transporte es gratuito.

¹ Carta de porte incluida en el anexo.

3.3.3.4 Contrato de seguros de transporte:

A pesar de que no se trata de una modalidad de contrato de transporte en sentido estricto, en la práctica es de uso generalizado vincular la celebración de un contrato de transporte con un contrato de seguro. Debido a esta praxis habitual el contrato de seguro se ha convertido en un elemento más del contrato de transporte.

Se encuentra regulado en la Ley 50/1980 del 8 de octubre de Contrato de Seguros, en concreto en los artículos 54 a 62. El seguro protege contra los riesgos que pueden sufrir durante la actividad de transporte las mercancías porteadas así como los medios de transporte utilizados. El seguro se lleva a cabo mediante una póliza que permite cubrir hasta un límite los riesgos que corran las mercancías que el asegurado expida o reciba por vía terrestre durante un periodo de tiempo determinado. Cada vez que se realiza un transporte se debe cumplimentar una declaración en la que se identificarán las mercancías, las primas se devengarán por cada viaje de acuerdo a un tanto por ciento fijado en la póliza. El seguro puede ser contratado tanto por el porteador como por el cargador o la agencia de transportes y cubre al asegurado ante todos los riesgos que puedan presentarse excepto los excluidos expresamente en la póliza (universalidad).

Es por esto que en la jurisprudencia nos encontramos habitualmente casos en los que empresas aseguradoras reclaman en nombre de sus asegurados, un ejemplo de esto es la sentencia 1662/2016 ² en la cual una aseguradora (Allianz Seguros y Reaseguros S.A.) y una empresa: Wasonafa S.L. discuten a quién corresponde la responsabilidad de los daños sufridos por las mercancías durante las operaciones de carga, descarga y transporte de las mismas.

3.3.4 El contenido del contrato

3.3.4.1 La figura del porteador

De acuerdo con la LCTTM el porteador debe poner a disposición del cargador en el lugar y momento pactados un vehículo que sea adecuado para el tipo de circunstancias del transporte que se va a realizar (en caso de que no esté

² Sentencia 1662/2016 incluida en el anexo.

pactado, para transporte por carretera será: antes de las dieciocho horas del día señalado). En caso de que esto no se cumpla el cargador podrá denegar de dicho pacto y buscar otro porteador.

De todas las figuras debemos hacer hincapié en la figura del porteador debido a la *“Responsabilidad del porteador”*.

A pesar de que la Ley en el artículo 28.1 dice que la obligación del porteador es custodiar las mercancías desde que las recibe en origen hasta que las deposita en destino y momento pactados, la ley en el artículo 47 expresa que existe responsabilidad desde que se reciben las mercancías para el transporte. Esto puede dar lugar a confusión sobre la responsabilidad de las mercancías durante operaciones anejas al transporte como por ejemplo carga y descarga. Durante la operación de carga y descarga las mercancías son responsabilidad del porteador siempre que él realice estas actividades.

De acuerdo con el artículo 46 de la LCTTM existen tres supuestos de responsabilidad del transportista: pérdidas, ya sean totales o parciales, averías y retrasos. El porteador debe responder además por sus auxiliares sean estos dependientes o no. La ley a su vez en el artículo 48 recoge una serie de causas de exoneración que el porteador debe probar.

La responsabilidad del porteador se encuentra limitada en cuantía y se calcula de manera distinta según ante qué tipo de responsabilidad nos encontremos. En el caso de pérdidas se toma como referencia el valor de las mercancías en el momento y lugar de origen para calcular la indemnización. En caso de avería se toma el valor de origen y se le resta el valor de la mercancía averiada recibida (esto supone un problema ya que es difícil estimar el alcance de la avería; si la mercancía queda inservible podría alcanzar el valor total de la mercancía en origen). Por otro lado, la indemnización por retraso puede alcanzar el valor total de la mercancía en origen si se entrega 20 días después de la fecha pactada de entrega o 30 días a falta de pacto.

Además de la indemnización la Ley contempla que el cargador tiene derecho a recuperar el precio y los gastos de transporte proporcionados. A pesar de todo

esto, los límites pueden variar si existe pacto previo que aumente o aminore la responsabilidad del porteador.

La ley, en el artículo 57 toma el Indicador Público de Renta para limitar la indemnización por mercancía perdida o averiada. En caso de retraso la indemnización no podrá superar el precio del transporte aunque el daño ocasionado supere dicho precio (esto sucede especialmente cuando incurren varias causas indemnizatorias). En caso de que la mercancía perdida aparezca en el plazo de un año el porteador debe informar al cargador que podrá exigir la entrega de la mercancía devolviendo antes la indemnización y otras cantidades recibidas. Si la mercancía aparece transcurrido un año desde el pago de la indemnización el porteador podrá disponer de la misma.

Todo lo expuesto en cuanto a la limitación de la responsabilidad del porteador deja de tener efecto cuando este actúe de forma dolosa (actuación de forma intencionada para producir daños) según el artículo 62 de la Ley. El principal problema radica en que es complicado demostrar la intencionalidad.

Las acciones derivadas del contrato de transporte tienen un plazo de prescripción de un año aunque para acciones de carácter doloso el plazo se amplía un año más.

La responsabilidad del porteador es un tema recurrente en la actividad judicial en España.

También es importante mencionar el "*privilegio del porteador*". Además de la limitación de la responsabilidad ya mencionada, el porteador cuenta con una garantía para asegurar el pago de los créditos que pueda derivar del contrato de transporte (la norma le concede determinados derechos sobre los objetos transportados). Es decir, el porteador puede depositar judicialmente la mercancía transportada, considerándose entonces que ha realizado la entrega, cuando no encuentre al consignatario, este no acepte la mercancía o se le niegue el pago de los portes. Cuando el servicio debe ser abonado en la entrega o cuando antes de la puesta a disposición de la mercancía se haya reclamado el pago y no se haya recibido, transcurridas 24 horas desde la entrega o depósito, el porteador podrá exigir la venta por orden judicial de la cantidad de mercancía suficiente para cubrir el precio del transporte y los

gastos ocasionados (siempre que lo permita la naturaleza de la mercancía). Además, y este es el verdadero privilegio, el porteador cuenta con la garantía de que los objetos transportados están obligados a responder del precio del transporte y los gastos causados durante el mismo hasta el momento de la entrega, este derecho prescribe a los diez días de la entrega, después de este tiempo el porteador pasa a ser acreedor ordinario (Art 40 LCTTM). En definitiva el porteador como consecuencia de su actividad adquiere una situación de preferencia frente a otros acreedores para cobrar sus créditos con cargo al objeto de transporte.

4. LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EL MARCO ECONÓMICO DE LA UE

4.1. INCIDENCIA DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA

Como mencionamos en la introducción, el sector del transporte es de suma importancia en el desarrollo de la economía y esto justifica la intervención pública en su regulación. Esta se produce por la existencia de fallos en el mercado que deben ser corregidos mediante la intervención del Estado como cuando:

- No existe una situación competitiva (por ejemplo: monopolio natural).
- La situación competitiva aunque es posible no es alcanzable (por ejemplo: cuando existen fuertes barreras a la entrada).
- La situación competitiva no es deseable (por ejemplo: en industrias con fuertes externalidades).

El mayor problema de la regulación es que esta produce efectos que no favorecen la consecución de resultados eficientes.

4.1.1 La política de transportes comunitaria antes del Acta única Europea

El transporte es muy importante para el proceso de integración europea y esencial para cumplir con tres de las libertades del Mercado Común: libertad de circulación de personas, servicios mercancías y capitales.

Antes de la formación de la Comunidad Económica Europea (CEE), los estados miembros utilizaban las políticas del sector de transportes como un instrumento

de política de desarrollo regional así como de política social (monopolios públicos) y se mostraban reacios a perder su control. Con la entrada en la CEE, la política en materia de transportes abandonaba la búsqueda de la eficiencia interna en pos de eliminar las grandes diferencias entre regiones. Como consecuencia de esto, a nivel europeo era necesario establecer una política de transportes no discriminatoria que garantizara la eficiencia interna para el correcto funcionamiento del Mercado Común.

Este proceso fue muy lento debido a la dificultad de armonizar las legislaciones existentes, las diferentes políticas de infraestructuras y la implementación inadecuada de las medidas que se fueron introduciendo. Finalmente en 1985 el Tribunal de Justicia de la UE dictó sentencia instando al Consejo a actuar en el ámbito de política de transportes; así, a medida que se fueron introduciendo nuevos países, se fueron dando pasos para la creación del mercado común que facilitara el crecimiento económico de los países miembros produciéndose una sucesiva liberalización del transporte internacional.

El programa se organizó en tres etapas.

- En primer lugar se eliminó la discriminación mediante tasas y aranceles así como las barreras físicas existentes para los transportes internacionales.
- En segundo lugar se puso en marcha un plan de integración de los servicios internacionales a nivel comunitario incluyendo controles a la entrada y la explotación del Mercado Común.
- Por último, el programa incluye una aproximación progresiva de las organizaciones nacionales del sector de transporte de tal forma que se produzca paulatinamente la armonización de las condiciones de explotación de los distintos mercados nacionales.

De acuerdo con el informe presentado a la Comisión Europea (Comisión de CE en 1991) los distintos países y la propia comunidad han fallado en la previsión de los desarrollos que iban a producirse en el sector de transporte y no han realizado las políticas adecuadas.

Durante el proceso se produjo un incremento de actividad en el sector transportes. El transporte por carretera fue el más beneficiado ya que las empresas tienden hacia la organización *just in time*. La tasa de crecimiento del transporte de mercancías por carretera a lo largo de los años 90 ha sido dos veces el crecimiento de la renta nacional especialmente para el transporte de semimanufacturas.³ Otras causas que contribuyeron al incremento de la actividad son: el aumento de la oferta de servicios de transportes por la liberalización del sector, la reducción de los precios de los automóviles y la supresión de barreras.

El incremento ha provocado una serie de problemas: desde un peligroso aumento de la congestión del tráfico, perjudicial para la seguridad y para la economía, hasta un fuerte incremento de la dependencia del petróleo, de la contaminación y daño medioambiental perjudicial para la salud. Este problema se ha debido en parte a que no se han promovido las infraestructuras adecuadas para armonizar y favorecer la cooperación y la competencia entre los distintos medios de transporte, operadores y países.

En consecuencia se desencadenó una fuerte necesidad de conseguir, mediante desarrollo tecnológico, una solución al problema para poder alcanzar los objetivos del Acta Única Europea.

En definitiva, el sector de transporte se encuentra con múltiples contradicciones en la búsqueda de una competencia justa y efectiva. Para corregir estas externalidades se pusieron en marcha medidas económicas (impuestos) para favorecer los cambios tecnológicos (coches más limpios, gasolina sin plomo). El verdadero reto es lograr fijar los precios adecuados al transporte de manera que puedan convivir la libertad de mercado, el desarrollo tecnológico y la protección del medio ambiente.

³ Bibliografía: Economía y política del transporte: España y Europa p45

4.2. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LA UE

4.2.1 Regulación del transporte en la UE

Título VI del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Tiene el objetivo de crear un mercado liberalizado para los servicios de transporte por carretera, permitiendo el acceso a todos los profesionales independientemente de dónde estén establecidos y eliminar la necesidad de sucesivos acuerdos bilaterales para el transporte de mercancías entre los Estados miembros y terceros países.

Desde el 1 de Enero de 1993 los transportes internacionales de mercancías dentro de la Unión son prácticamente libres. Siguen siendo necesarias las licencias que garanticen la calidad del servicio de las empresas de transporte; dichas licencias son reconocidas en todos los países miembros del Espacio Económico Europeo. Para proteger la competencia y la seguridad vial se instauró un certificado de conductor para todos aquellos ciudadanos de un tercer país que efectúen transportes por cuenta ajena en el espacio común.

Desde el Parlamento Europeo se ha considerado que el sector de transportes genera aproximadamente el 5% del producto interior bruto y crea unos diez millones de puestos de trabajo.⁴ Por ello es fundamental para el éxito de la UE, como centro industrial y económico, mantener el desarrollo y la innovación en ámbitos como el transporte, la movilidad y la logística con el fin de situar a nuestras empresas en una posición competitiva a escala mundial y favorecer el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas que conforman el tejido económico en Europa.

Gracias a las políticas de la UE de los últimos 20 años podemos destacar los siguientes logros: un incremento de la seguridad en el transporte, jornadas laborales dignas para los trabajadores del sector y otras mejoras en la empleabilidad, más opciones de transporte para viajeros y empresas, menos contaminación y avances tecnológicos que garantizan un transporte más limpio en el futuro.

⁴ Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible (2011/2096(INI)).

El futuro de la política de transportes y movilidad es cumplir con los objetivos de la Estrategia Europa 2020 en cuanto a empleo, crecimiento económico sostenible, investigación, energía, innovación y medio ambiente. Para ello es importante que las diferentes modalidades de transporte no compitan entre sí sino que se complementen aprovechando la operatividad de las infraestructuras garantizando así el éxito de la ampliación de la red Transeuropea de Transporte, que trata de interconectar eficazmente las redes de transporte de todas las regiones de la UE minimizando los puntos de congestión persistentes, las diferencias de las infraestructuras (especialmente las de los países incorporados a partir de 2004) y otros obstáculos históricos y geográficos. Además trata de continuar con la investigación y la inversión en transportes para el futuro que no dependan del petróleo y que minimicen la huella medioambiental sin perder movilidad.

4.2.2 La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

En la actualidad las infraestructuras de transporte en Europa no son homogéneas. Muchos países recientemente incorporados en la UE no tienen enlaces e infraestructuras adecuadas y otros países necesitan mejorar las suyas. Para ello se creó la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) un proyecto que busca la unión de las redes nacionales de transporte y simultáneamente su modernización con el fin de fluidificar el transporte y conectar Europa mediante una red central en la que convergerán rutas nacionales y regionales. Además se establecerán unas normas para garantizar la seguridad de las rutas.

La financiación de este proyecto corre a cargo del mecanismo “Conectar Europa” 2020 (un instrumento financiero para el periodo 2014-2020 encargado de invertir



4.1 RTE-T mapa de los principales corredores.

Fuente: página web de la Comisión Europea.

en infraestructuras de transporte, energía, tecnologías de la información y de la comunicación) y continuará hasta que todos los ciudadanos y empresas europeas puedan acceder a la red principal (compuesta por nueve corredores) en menos de 30 minutos.

El principal problema es que la RTE-T resulta muy cara, sólo el coste de la creación de las infraestructuras necesarias para satisfacer la demanda prevista de transporte europeo se calcula en 1,5 billones de euros hasta 2030 ⁵.

Para completar la red transeuropea de transporte y eliminar los principales puntos de congestión se necesitan alrededor de 500.000 millones de euros. La mayor parte de los fondos del mecanismo “Conectar Europa”: 26.000 millones de euros (entre 2007 y 2013 ya se invirtieron 8.000 millones de euros) se ha asignado al transporte. Por ello es importante encontrar nuevas formas complementarias de financiación tanto públicas como privadas.

4.2.3 Futuro de la Política Europea de transporte

El documento de la Comisión Europea: Libro Blanco del transporte (Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte) expone los objetivos e iniciativas que deben desarrollarse hasta el año 2050.

- Prepararse para afrontar el aumento de la demanda de transporte (se espera un crecimiento del 80% para el transporte de mercancías hasta 2050).
- Buscar alternativas fiables al petróleo que garanticen la movilidad dada la inestabilidad de los mercados del petróleo y su agotamiento, esto es especialmente importante para el transporte por carretera que depende exclusivamente del petróleo.
- Cumplir con el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 80% hasta 2050. Para eso es especialmente importante cumplir con el objetivo de descongestionar las carreteras.
- Aumentar la eficiencia del transporte no solo a través de la logística sino combinando otras tecnologías (satélite, comunicación...) que faciliten la

⁵ Comprender las políticas de la Unión Europea. Transporte.

implantación de comportamientos más inteligentes de viaje, la posibilidad de combinar mejor los medios y redes disponibles para optimizar su capacidad.

- Seguir invirtiendo en investigación e innovación para garantizar la competitividad del sector.
- Continuar mejorando actualizando e integrando las diferentes infraestructuras mediante financiación pública y privada.

4.3. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN LA UE

4.3.1 Estadísticas de transporte en la UE

La Unión Europea surgió tras la segunda guerra mundial debido a la necesidad de una Europa pacífica, unida y próspera económicamente que pueda competir mediante su mercado común contra las grandes potencias económicas: EEUU, China, Japón y Rusia.

En el siguiente cuadro se puede observar una comparación entre la Unión Europea 28 y las otras potencias:

Datos 2013	UE-28	EEUU	Japón	China	Rusia
Población (en millones)	506, 52	316, 13	127, 34	1357, 38	143, 50
Superficie (en miles de Km)	4 470	9 629	378	9 597	17 075
PIB (en miles de millones de €)	13 529	12 629	3 705	6 959	1 579
Crecimiento del PIB (en %)	0,0	2,2	1,6	7,7	1,3
PIB per capita (estandar de poder adquisitivo; EU28=100)	100	149	103	34	68
Exportaciones de bienes (en miles de millones de €)	1 737	1 200	523	1 617	394
Importaciones de bienes (en miles de millones de €)	1 685	1 728	591	1 352	257

4.2 Comparación UE-Principales potencias.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

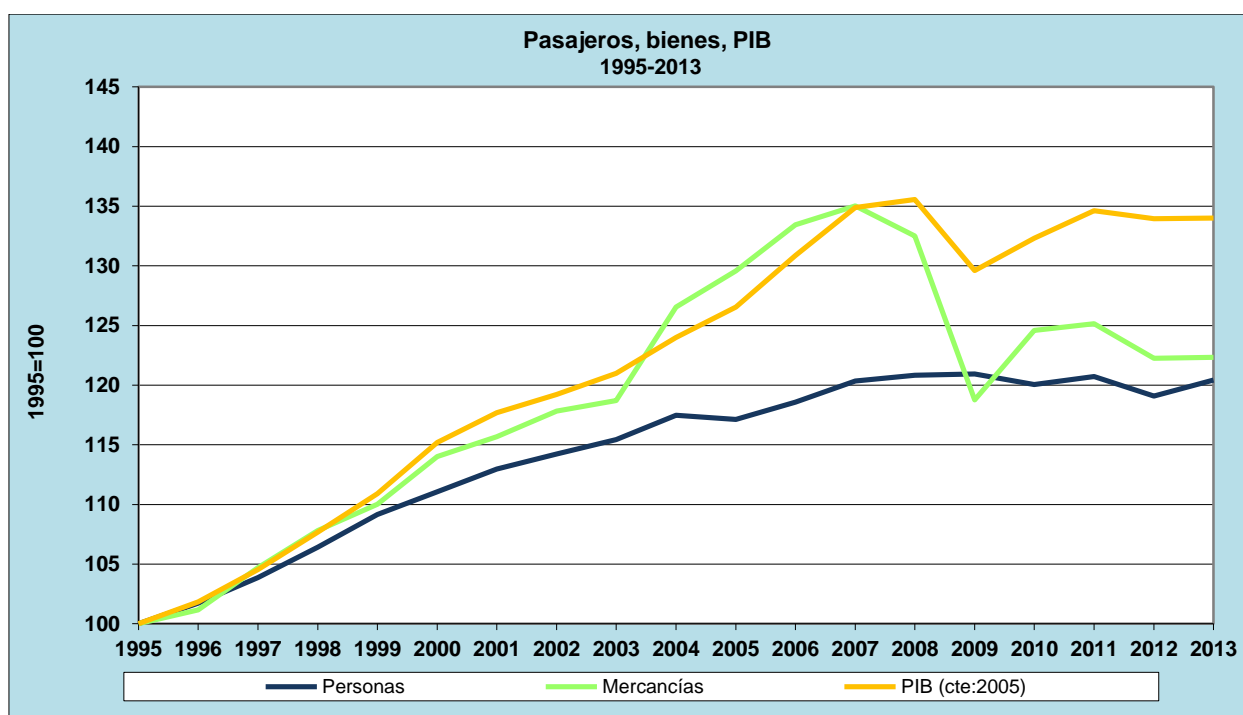
Como se puede observar, La UE-28 ocupa un área de 4.470.000 Km², cuenta con más de 500 millones de ciudadanos y tiene un PIB de 13.528.538 millones de Euros. El PIB de la UE-28 es mayor que el del resto de potencias, sin

embargo su crecimiento se ha visto afectado por la reciente crisis económica. Otros datos que destacamos son las exportaciones y las importaciones. Actualmente la UE-28 en su conjunto es el mayor exportador de bienes superando a EEUU y China, pero también es uno de los principales importadores de bienes junto a EEUU.

Esto nos muestra que la UE es una potencia mundial en la producción de bienes y confirma la importancia que tiene la actividad de transporte de mercancías en nuestra economía.

4.3.1.1 Crecimiento de la actividad de transporte

En el siguiente gráfico podemos observar cómo ha evolucionado el transporte de mercancías, personas y el PIB dentro de la Unión Europea a lo largo de las dos últimas décadas. Desde la inclusión del tratado de Maastricht en 1992 que permite la libre circulación de personas y las sucesivas ampliaciones de la UE entre los años 1995 y 2013 podemos observar que se ha producido un crecimiento constante del volumen de transporte de personas.



4.3 Evolución del transporte de personas, transporte de mercancías y PIB.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

Por otra parte, el transporte de mercancías aunque ha tenido un mayor crecimiento similar al del PIB, ha sufrido un fuerte descenso los años 2008 y

2009, años en los que la economía de la UE se vio fuertemente afectada por la crisis global de la que aún se está recuperando.

	Tráfico de mercancías			Total
	vehículos por día			
	Costa oeste	Costa este	Otros	
	Irún Biratou	La Jonquera Le Perthus		
1997	5 657	6 729	880	13 266
1998	6 447	7 413	905	14 765
1999	6 914	8 018	914	15 846
2000	8 224	8 200	1 519	17 943
2001	8 806	8 050	1 172	18 028
2002	8 864	8 535	1 505	18 904
2003	9 276	8 920	1 758	19 954
2004	10 655	9 302	1 875	21 832
2005	9 970	9 243	1 825	21 038
2006	10 390	9 602	1 939	21 931
2008	10 670	9 484	1 334	21 488
2009	9 712	8 610	1 367	19 688
2011	9 414	8 945	1 044	19 402
2013	9 165	9 163	1 050	19 377

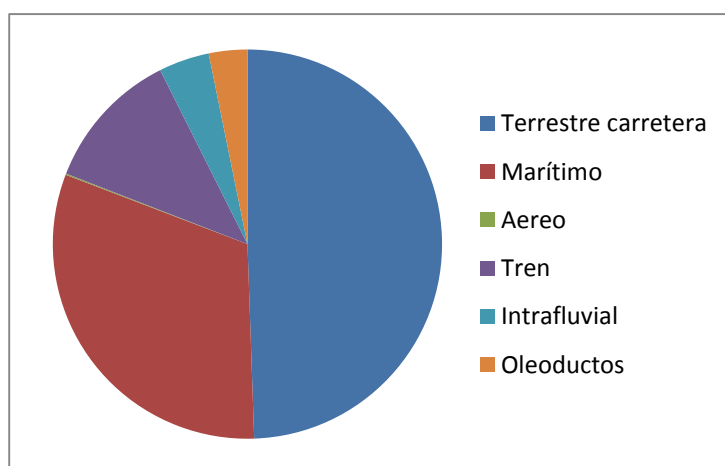
España ha sido partícipe de este crecimiento. Como podemos observar la cantidad de vehículos de transporte de mercancías que cruzan cada día de media los Pirineos ha aumentado desde los 5.657 vehículos diarios en 1997, hasta los 10.670 en 2008 para descender hasta los 9.165 en 2013.

4.4 Tráfico de mercancías en la frontera ES-FR.

Fuente: Observatorio hispano-francés de Trafico en los Pirineos (España), Elaboración propia.

4.3.1.2 Distribución de la actividad de transporte

En el año 2013 el transporte de mercancías en la UE-28 se ha estimado en 3.481 millones de toneladas-Km, esta cifra engloba el transporte aéreo y marítimo de mercancías dentro de la UE. Como se puede observar en el siguiente gráfico de distribución del transporte, el medio terrestre es el más empleado (49.45% de las mercancías) y ahí radica su importancia. Esto se debe presumiblemente a que es el método de transporte más flexible y más utilizado en distancias cortas.



Terrestre carretera	1721,3545	49,45%
Marítimo	1091,2935	31,35%
Aéreo	3,4810	0,10%
Tren	407,2770	11,70%
Fluvial	146,2020	4,20%
Oleoductos	111,3920	3,20%
Total:	3481,0000	100,00%

4.5 Distribución de la actividad del transporte (t-Km).

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

4.3.1.3 Empresas de transporte, volumen de negocio y empleo

Como podemos observar en el cuadro, en la UE-28 existen más de un millón de empresas dedicadas a la actividad de transporte (1.134.371), dentro de las cuales el 50,53% se dedica al transporte de mercancías por carretera. España posee aproximadamente un quinto de las empresas dedicadas al transporte en la UE-28 de las que más de la mitad se dedican al transporte de mercancías por carretera.

	Total empresas	Transporte mercancías carretera	Transporte personas carretera	Tren	Gaseoducto	Fluvial	Transporte marítimo	Transporte aéreo	Almacén y logística	Actividad postal
UE-28	1 134 371	573 148	343 094	804	209	9 430	11 538	4 130	136 888	55 126
%		50,53%	30,25%	0,07%	0,02%	0,83%	1,02%	0,36%	12,07%	4,86%
ES	200 928	113 925	63 606	12	7	67	267	81	16 743	6 220
%		56,70%	31,66%	0,01%	0,00%	0,03%	0,13%	0,04%	8,33%	3,10%

4.6 Número de Empresas de Transporte.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

En el siguiente cuadro podemos observar el número de personas empleadas directamente en cada tipo de transporte. La UE-28 cuenta con más de diez millones y medio de personas dedicadas a la actividad de transporte, de las cuales el 27,93% se dedica al transporte terrestre de mercancías. En España esta cifra es aún más importante ya que se estima que el 37,30% de las personas dedicadas al transporte trabajan en transporte de mercancías por carretera.

	Total empleos (en miles)	Transporte mercancías carretera	Transporte personas carretera	Tren	Gaseoducto	Fluvial	Transporte marítimo	Transporte aéreo	Almacén y logística	Actividad postal
UE-28	10 546,6	2 945,7	1 988,5	577,0	28,4	40,1	164,0	366,5	2 601,9	1 834,3
%		27,93%	18,85%	5,47%	0,27%	0,38%	1,56%	3,48%	24,67%	17,39%
ES	861,3	321,2	179,1	19,6	1,9	0,4	6,6	29,7	215,0	87,7
%		37,30%	20,80%	2,28%	0,22%	0,05%	0,76%	3,45%	24,97%	10,18%

4.7 Número de personas empleadas directamente en el sector transporte.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

La siguiente tabla recoge el volumen de negocio de la actividad de transporte en millones de euros. Para la UE-28 en total la actividad de transporte mueve 1.359.850 millones de euros. De esta cifra el 22,95% le corresponde al

transporte de mercancías por carretera. En el caso de España el transporte por carretera mueve el 32,37% del volumen de negocio de la actividad, superando notablemente la media europea.

	Total (millones €)	Transporte mercancías carretera	Transporte personas carretera	Tren	Gaseoducto	Fluvial	Transporte marítimo	Transporte aéreo	Almacén y logística	Actividad postal
UE-28	1 359 850	312 121	121 292	70 992	13 757	7 162	109 978	133 878	478 761	111 889
%		22,95%	8,92%	5,22%	1,01%	0,53%	8,09%	9,85%	35,21%	8,23%
ES	98 024	31 726	8 961	1 931	1 751	21	1 740	8 555	39 140	4 200
%		32,37%	9,14%	1,97%	1,79%	0,02%	1,77%	8,73%	39,93%	4,28%

4.8 Volumen de negocio de la actividad de transporte.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

En cualquier caso hay que tener en cuenta que estas cifras no muestran el empleo y la actividad que se genera de manera indirecta debido al transporte, por lo que su impacto en la economía es probablemente mayor.

4.3.1.4 Comercio exterior por tipo de transporte

En el año 2013 se estima que se produjeron exportaciones entre la UE-28 y el resto de países por valor de 827 billones de euros e importaciones por valor de 905 billones de Euros de las cuales más de 555 billones se realizaron por carretera, en total el 16,22% de las exportaciones e importaciones.

	Valor (Billones €)					
	UE-28 /Resto del mundo					
	Exportaciones		Importaciones		Export + Import	
Mar	827,8	47,7%	905,8	53,8%	1 733,7	50,7%
Carretera	339,7	19,6%	215,6	12,8%	555,3	16,2%
Tren	23,6	1,4%	18,4	1,1%	42,0	1,2%
Fluvial	5,5	0,3%	3,0	0,2%	8,5	0,2%
Oleoducto	3,9	0,2%	113,0	6,7%	116,9	3,4%
Aire	482,2	27,8%	305,0	18,1%	787,1	23,0%
Autopropulsión	47,2	2,7%	14,5	0,9%	61,6	1,8%
Correo	1,0	0,1%	1,5	0,1%	2,5	0,1%
Desconocido	5,7	0,3%	108,1	6,4%	113,8	3,3%
Total	1 736,6	100,0%	1 684,8	100,0%	3 421,4	100,0%

4.9 Valor de las Exportaciones e Importaciones por tipo de transporte.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

	Cantidad (millones de toneladas)					
	UE-28 /Resto del mundo					
	Exportaciones		Importaciones		Export + Import	
Mar	503,8	79,0%	1 186,5	73,9%	1 690,2	75,3%
Carretera	87,1	13,7%	56,1	3,5%	143,2	6,4%
Tren	19,3	3,0%	65,5	4,1%	84,9	3,8%
Fluvial	9,4	1,5%	10,7	0,7%	20,1	0,9%
Oleoducto	3,0	0,5%	219,3	13,7%	222,3	9,9%
Aire	13,6	2,1%	3,4	0,2%	17,1	0,8%
Autopropulsión	1,2	0,2%	3,3	0,2%	4,5	0,2%
Correo	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Desconocido	0,5	0,1%	61,6	3,8%	62,1	2,8%
Total	638,0	100,0%	1 606,4	100,0%	2 244,4	100,0%

4.10 Cantidad de Exportaciones e Importaciones por tipo de transporte.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

Si comparamos los cuadros 4.8 y 4.9 podemos observar que el transporte por mar es el medio más utilizado: un 75,3% de las mercancías, que se corresponden con un 50,7% del valor. Es decir el transporte marítimo mueve mucha cantidad pero de menos valor que por ejemplo el transporte aéreo que mueve el 0,8% del volumen y 23% del valor. El transporte por carretera se encuentra en una situación intermedia, mueve el 6.4% del volumen y el 16,2% del valor de las mercancías. Teniendo en cuenta que muchas de las exportaciones a importaciones se producen con países inaccesibles por carretera es muy destacable que se siga empleando tanto este medio de transporte, sin duda su elevado uso se debe a su flexibilidad.

4.3.1.5 Infraestructuras de transporte y vehículos:

A lo largo de los últimos 25 años se han construido numerosas infraestructuras para conectar por carretera ciudades y países en Europa. Como se observa en la siguiente tabla desde 1990 hasta 2012 se han construido más de 30.000 kilómetros de carretera. Si observamos los datos para España, el crecimiento es aún mayor; a pesar de que en los años 40 el ferrocarril era el medio de transporte de mercancías preferido, el transporte por carretera se fue abriendo paso gracias al Plan de Modernización de carreteras de los años cincuenta (consecuencia de la aparición de los primeros vehículos privados). En dicho plan se realizó un trazado de carreteras y se dio prioridad a la eliminación de travesías por el interior de los pueblos. Posteriormente en los años 60 surgen

las autopistas de peaje y culmina con el traspaso en los 80 de la competencia de carreteras a las Comunidades Autónomas. Con la entrada de España en la Comunidad Europea, hoy Unión Europea, el plan General de Carreteras recibe un fuerte empujón. El presupuesto en carreteras no ha dejado de crecer hasta la crisis del año 2008, desde entonces el presupuesto se ha visto limitado y ha disminuido el desarrollo de nuevas infraestructuras y la conservación de las mismas.

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
UE-28			42 207	43 243	45 360	46 236	46 916	48 297	49 444	50 769	52 655	54 296	55 116
ES	387	2 008	4 976	5 235	6 486	6 577	6 497	6 962	7 295	7 750	8 269	8 893	9 049

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	56 827	58 118	59 578	61 226	63 140	64 718	66 275	67 813	70 037	71 192	71 902	73 246
	9 571	9 739	10 296	10 747	11.432	12 073	13 013	13 518	14 021	14 262	14 554	14 701

4.11 Km de carretera.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

La necesidad de estas infraestructuras viene dada por el gran incremento de vehículos en carretera que se ha producido. En la tabla siguiente aparecen recogidos el número de miles de vehículos de transporte de mercancías registrados al final de cada año por país y para el conjunto UE-28. Esta cifra no ha dejado de crecer hasta alcanzar los 35.570 mil vehículos del año 2013. España ha mantenido un recorrido similar excepto en el último lustro donde su crecimiento se ha ralentizado e incluso ha llegado a disminuir el número de vehículos registrados.

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 12/13 (%)		
UE-28	6 623,7	10 656,0	17 395,4	17 845,1	18 414,1	19 006,0	19 233,5	19 650,4	20 222,9	20 649,6	21 221,3	22 139,5	23 005,9	23 779,5	24 278,2	24 667,9	25 366,6	30 941,7	31 776,0	32 867,7	33 382,8	34 642,8	34 868,7	35 262,2	35 322,3	35 537,7	0,6		
UE-15	6 623,7	10 656,0	17 395,4	17 845,1	18 414,1	19 006,0	19 233,5	19 650,4	20 222,9	20 649,6	21 221,3	22 139,5	23 005,9	23 779,5	24 278,2	24 667,9	25 366,6	26 069,4	26 751,7	27 592,7	27 619,2	28 775,1	28 868,3	29 062,1	29 027,2	29 098,5	0,2		
UE-13								3 021,8	3 176,7	3 331,5	3 511,7	3 691,8	3 924,1	4 127,5	4 404,6	4 649,7	4 825,0	4 872,4	5 024,3	5 274,9	5 763,6	5 987,8	5 993,3	6 200,2	6 295,1	6 439,2	2,3		
BE	251,4	299,1	380,4	401,5	404,3	426,9	442,1	442,5	457,2	476,6	495,5	524,1	588,8	615,0	591,4	610,3	637,3	662,3	678,6	699,0	716,6	729,0	747,3	764,3	778,7	791,5	1,6		
BG			161,6	174,2	187,4	203,9	214,8	223,2	229,8	232,8	242,3	251,5	259,4	269,6	279,9	283,5	317,7	333,9	328,1	261,3	298,2	317,8	333,5	347,6	367,0	388,0	5,7		
CZ						184,0	199,6	219,3	243,0	265,4	280,3	289,4	298,3	321,2	349,5	365,7	396,2	439,2	490,9	554,8	607,4	601,8	598,0	597,2	604,2	601,1	-0,5		
DK		245,0	286,6	298,3	304,2	312,3	322,0	333,8	339,9	346,0	357,6	373,3	384,9	392,3	401,8	412,8	436,1	469,5	508,8	536,6	531,4	507,9	485,1	469,2	459,6	444,4	-3,3		
DE		1 188,0	1 511,0	1 653,0	1 849,0	2 189,0	2 289,4	2 378,7	2 429,0	2 182,0	2 267,0	2 361,7	2 419,1	2 427,7	2 397,6	2 385,1	2 385,3	2 404,9	2 471,2	2 503,0	2 523,6	2 556,0	2 619,4	2 713,0	2 761,4	2 813,8	1,9		
EE		51,1	67,7	77,1	74,6	74,1	53,7	65,6	71,3	76,6	80,6	81,0	82,1	80,5	80,2	83,4	85,7	86,2	92,9	80,3	83,4	81,1	81,2	84,3	88,0	92,2	4,7		
IE		49,0	65,0	143,2	148,3	144,8	135,2	135,8	141,8	146,6	158,2	170,9	188,8	205,6	219,5	233,1	251,1	268,1	286,5	318,6	345,9	351,3	343,9	327,1	321,0	309,2	317,8	2,8	
EL		105,0	401,0	766,4	792,8	797,8	825,7	849,0	883,8	914,8	951,8	987,4	1 024,0	1 057,4	1 085,8	1 109,1	1 159,1	1 186,5	1 219,9	1 255,9	1 289,5	1 302,4	1 318,8	1 321,3	1 318,9	1 315,8	-0,2		
ES		710,0	1 362,4	2 401,1	2 568,4	2 726,2	2 812,6	2 905,8	3 024,2	3 151,9	3 310,1	3 509,8	3 735,2	3 923,2	4 105,0	4 258,9	4 363,4	4 603,4	4 849,6	5 087,3	5 353,3	5 405,6	5 342,9	5 303,5	5 256,8	5 171,7	5 070,2	-2,0	
FR		1 504,0	2 457,0	4 670,0	4 763,0	4 781,0	4 814,0	4 881,0	4 926,0	4 976,0	5 000,0	4 951,2	5 038,2	5 151,7	5 252,3	5 292,6	5 298,4	5 314,8	5 346,7	5 344,8	5 476,0	5 212,0	6 372,7	6 865,3	6 939,7	6 439,9	6 553,7	1,8	
HR						51,1	64,4	73,5	94,9	109,7	115,8	118,7	122,5	129,5	138,7	148,3	154,8	162,9	169,7	176,7	180,3	164,8	157,7	154,9	141,6	141,5	-0,1		
IT		1 290,7	2 207,9	2 292,9	2 359,8	2 389,2	2 446,3	2 509,9	2 640,1	2 719,8	2 828,0	2 946,8	3 087,0	3 234,5	3 429,9	3 590,3	3 645,0	3 785,9	3 914,8	3 996,9	4 072,0	4 102,6	4 141,8	4 181,9	4 143,8	4 087,6	-1,4		
CY		236	74,3					101,2	104,0	105,7	109,3	111,1	114,7	117,9	117,8	119,6	117,8	118,4	115,7	117,5	121,8	124,1	120,7	118,0	113,7	109,1	-4,1		
LV								66,4	68,7	72,9	76,8	84,9	90,2	97,1	99,7	102,7	104,6	107,6	113,1	121,1	129,6	120,6	71,6	72,6	76,3	79,9	4,7		
LT			65,7	83,0	93,5	98,8	101,1	108,9	89,3	93,7	99,5	96,6	100,4	105,5	110,5	115,7	122,5	135,5	147,6	150,1	146,3	133,9	136,8	138,9	143,0	3,0			
LU			9,0	11,3	12,0	13,0	14,6	15,4	15,8	18,4	19,4	20,8	22,6	24,7	26,3	27,0	27,9	28,4	29,6	30,7	32,5	34,4	34,7	35,6	36,8	37,3	0,9		
HU								278,0	282,2	295,4	319,8	332,5	352,6	366,2	381,4	392,0	396,0	412,9	429,5	444,5	455,9	452,5	451,3	452,8	454,3	462,6	1,8		
MT							34,0	37,6	40,8	38,4	46,3	48,4	50,0	51,5	43,7	43,9	44,7	44,6	44,4	45,5	46,9	48,2	47,2	42,5	42,5	42,7	43,4	1,6	
NL		286,0	314,0	553,0	578,0	619,0	641,0	654,0	684,0	727,0	795,0	836,0	899,0	942,3	980,3	1 009,6	1 035,6	1 004,5	995,7	1 010,4	1 025,9	1 017,3	1 004,0	990,7	969,6	951,3	-1,9		
AT		122,3	189,3	261,8	269,3	279,9	286,7	294,9	302,9	306,9	315,1	325,3	335,8	344,5	349,7	338,8	345,6	353,1	358,0	364,3	372,6	381,3	388,0	396,8	407,5	416,5	424,8	2,0	
PL							999,8	1 054,1	1 354,1	1 431,4	1 487,4	1 562,8	1 682,9	1 879,1	1 979,3	2 162,6	2 313,4	2 391,6	2 304,5	2 392,7	2 520,5	2 709,7	2 796,8	2 891,6	3 130,7	3 178,0	3 242,5	2,0	
PT								868,2	912,3	969,7	1 076,6	1 105,3	1 232,3	1 313,2	1 401,3	1 377,3	1 256,9	1 300,0	1 308,0	1 320,0	1 333,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	-2,8	
RO			157,0	350,0	781,0	847,0	928,0	1 011,0	868,2	912,3	969,7	1 076,6	1 105,3	1 232,3	1 313,2	1 401,3	1 377,3	1 256,9	1 300,0	1 308,0	1 320,0	1 333,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0	5,8	
SI			250,0	258,7	259,6	275,5	298,3	322,4	343,1	376,8	390,2	405,7	417,8	427,2	438,0	447,3	463,1	482,4	493,8	545,3	502,0	645,3	661,9	667,2	696,3	719,9	761,6	5,8	
SK			15,9	28,5	30,8	34,5	37,0	38,9	42,9	45,6	47,9	49,5	51,7	54,3	56,1	57,9	59,8	63,2	66,4	70,1	77,6	83,9	83,6	84,1	84,6	84,9	0,6		
FI							92,0	95,3	102,3	101,6	102,5	102,6	97,1	103,7	112,8	118,3	114,0	125,4	137,2	151,0	151,0	174,2	189,3	215,7	248,7	269,3	276,0	289,4	1,2
SE			103,0	149,0	264,2	263,8	253,1	246,6	252,0	258,7	266,9	280,6	293,7	304,3	312,6	319,7	327,1	355,2	363,6	376,1	394,7	424,5	443,9	464,4	488,9	508,0	526,1	3,6	
GR			145,0	181,6	309,5	309,8	305,7	307,9	311,8	321,3	338,0	354,3	374,2	395,7	408,9	421,6	440,0	461,2	479,8	504,1	510,2	514,6	526,4	548,3	556,8	565,2	1,5		
UK		1 749,0	1 828,0	2 706,0	2 640,0	2 639,0	2 589,0	2 585,0	2 618,0	2 679,0	2 789,0	2 872,7	2 928,3	3 019,6	3 111,9	3 236,6	3 425,2	3 552,4	3 641,1	3 778,7	3 805,8	3 782,1	3 796,9	3 833,2	3 860,7	3 940,3	2,1		
AL								39,3	51,1	29,1	30,6	33,3	37,1	37,1	45,6	52,3	54,6	56,9	47,3	41,3	61,6	79,1	79,9	84,3	71,3	60,2	65,3	8,5	
ME																											1,0		
MK																											14,1		
RS																											-2,3		
TR																											4,0		
IS			13,1	14,6	14,8	14,5	14,3	14,8	15,3	16,0	16,6	17,8	19,4	20,0	20,3	21,2	23,0	25,5	28,1	31,1	31,8	30,9	30,4	30,2	30,3	30,7	1,1		
NO			308,3	311,1	314,9	323,4	335,8	349,5	358,1	377,0	390,8	403,0	414,3	427,0	431,0	438,3	449,8	465,4	488,6	513,7	523,4	524,2	527,0	534,3	542,5	548,3	1,1		
CH		107,0	169,4	252,1	257,6	256,3	256,3	256,3	262,4	263,0	264,2	267,4	274,0	278,5	285,2	290,1	292,3	296,2	307,2	314,0	324,2	326,2	327,8	335,2	346,6	361,9	371,4	2,6	
LI												2,9	2,5	2,6	2,7	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5	2,6	2,7	2,7						

4.3.1.6 Evolución de los precios en el transporte

El sector del transporte en la Unión Europea depende principalmente de los combustibles fósiles, el 96% de la energía empleada en el sector procede de carburantes derivados del petróleo especialmente en el transporte por carretera.

El precio medio del gasóleo de automoción en España ha ido incrementándose paulatinamente desde los años 90 (en 1998 0,53 €/L) hasta alcanzar 1€/L en octubre de 2007. Desde entonces el precio ha fluctuado mucho, entre 0,86 y 1,43 €/L. Desde este último valor de septiembre de 2012 los precios han descendido paulatinamente, con algunos repuntes, hasta el 1,06 €/L actual. El aumento de los precios fue consecuencia del control que ejercía la OPEP sobre ellos, así como de la incorporación de las nuevas potencias mundiales, Brasil y China, al consumo masivo de petróleo.

	Valor (Euros / litro)				Distribución (%)			
	Precio en surtidor (PVP)	IVA	Impuesto especial sobre hidrocarburos e impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IEHVMDH)	Precio antes de impuestos (PAI)	PVP	IVA	IEHVMDH	PAI
1998	0,5342	0,0737	0,2851	0,1954	100,0%	13,8%	49,6%	36,6%
1999	0,5709	0,0788	0,2899	0,2223	100,0%	13,8%	47,3%	38,9%
2000	0,7016	0,0968	0,2899	0,3350	100,0%	13,8%	38,5%	47,7%
2001	0,6987	0,0964	0,2899	0,3325	100,0%	13,8%	38,6%	47,6%
2002	0,6948	0,0958	0,2942	0,3048	100,0%	13,8%	42,3%	43,9%
2003	0,7041	0,0971	0,2951	0,3119	100,0%	13,8%	41,9%	44,3%
2004	0,7585	0,1046	0,2979	0,3580	100,0%	13,8%	39,3%	46,9%
2005	0,8996	0,1241	0,3002	0,4754	100,0%	13,8%	33,4%	52,8%
2006	0,9571	0,1320	0,3034	0,5217	100,0%	13,8%	31,7%	54,5%
2007	0,9696	0,1337	0,3113	0,5246	100,0%	13,8%	32,1%	54,1%
2008	1,1414	0,1575	0,3114	0,6726	100,0%	13,8%	27,3%	58,9%
2009	0,9118	0,1258	0,3272	0,4589	100,0%	13,8%	35,9%	50,3%
2010	1,0752	0,1564	0,3422	0,5767	100,0%	14,5%	31,8%	53,6%
2011	1,2670	0,1933	0,3458	0,7279	100,0%	15,3%	27,3%	57,5%
2012	1,3654	0,2180	0,3619	0,7855	100,0%	16,0%	26,5%	57,5%
2013	1,3588	0,2358	0,3698	0,7532	100,0%	17,4%	27,2%	55,4%
2014	1,3031	0,2261	0,3710	0,7059	100,0%	17,4%	28,5%	54,2%
2015	1,1396	0,1978	0,3679	0,5739	100,0%	17,4%	32,3%	50,4%

4.13 Evolución de los precios del gasóleo por año.

Fuente: Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre. Datos: Ministerio de Industria, Energía y Turismo. (La media de 2015 es de los meses enero-septiembre).

La variación del precio del gasóleo va ligada a los precios de cotización del barril de petróleo que en 2012 llegó a alcanzar los 119 dólares por barril y actualmente ha visto disminuido su precio hasta los 45 dólares actuales.

	Petróleo, cotización del crudo BRENT DATED				Cotización internacional FOB del GASÓLEO AUTO (media de los mercados de Italia (MED) y del Noroeste de Europa (NWE))			GASÓLEO "A" de AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA		
	Euros / Dólar	Dólares / Barril	Euros / Barril	Euros / litro (barril = 158,987304 litros)	Dólares / t	Euros / t	Euros / litro (densidad = 840 kg/m ³) (b)	Precio en surtidor (Euros / litro)	Precio antes de impuestos (Euros / litro) (a)	Margen bruto de distribución y comercialización (Euros / litro) (a-b)
1998	0,898	12,74	11,464	0,0721	117,5	105,696	0,0888	0,5342	0,1954	0,1066
1999	0,939	17,86	16,896	0,1063	153,1	144,903	0,1217	0,5709	0,2223	0,1006
2000	1,085	28,38	30,910	0,1944	266,7	291,254	0,2447	0,7016	0,3350	0,0903
2001	1,118	24,48	27,369	0,1721	220,5	246,374	0,2070	0,6987	0,3325	0,1256
2002	1,062	24,98	26,403	0,1661	211,7	223,511	0,1877	0,6948	0,3048	0,1170
2003	0,886	28,84	25,575	0,1609	262,8	233,275	0,1960	0,7041	0,3119	0,1159
2004	0,805	38,21	30,753	0,1934	360,6	289,965	0,2436	0,7585	0,3560	0,1124
2005	0,805	54,39	43,896	0,2761	531,8	429,024	0,3604	0,8996	0,4754	0,1150
2006	0,797	65,14	51,902	0,3265	596,0	474,798	0,3988	0,9571	0,5217	0,1228
2007	0,731	72,52	52,668	0,3313	658,5	478,179	0,4017	0,9696	0,5246	0,1229
2008	0,684	96,96	65,021	0,4090	932,6	626,925	0,5266	1,1414	0,6726	0,1460
2009	0,720	61,47	43,822	0,2756	530,6	379,276	0,3186	0,9118	0,4589	0,1403
2010	0,755	79,45	59,954	0,3771	685,8	517,738	0,4349	1,0752	0,5767	0,1418
2011	0,719	111,28	79,944	0,5028	959,8	689,742	0,5794	1,2670	0,7279	0,1485
2012	0,778	111,55	86,732	0,5455	975,1	758,502	0,6371	1,3654	0,7855	0,1484
2013	0,753	108,65	81,800	0,5145	936,2	704,841	0,5921	1,3588	0,7532	0,1611
2014	0,754	98,98	74,187	0,4666	854,5	641,101	0,5385	1,3031	0,7059	0,1674
2015	0,898	55,38	49,756	0,3130	526,9	473,307	0,3976	1,1396	0,5739	0,1763

4.14 Cotización del barril de petróleo por año.

Fuente: Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre. Datos: Ministerio de Industria, Energía y Turismo. (La media de 2015 es de los meses enero-septiembre).

Llevamos más de dos años de caída de los precios del petróleo, esto se debe a múltiples razones, las más destacables son:

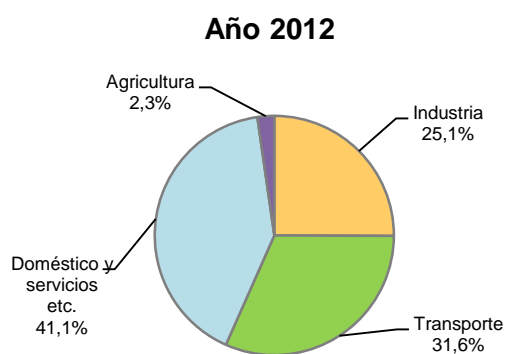
- Se ha producido un aumento de la oferta de petróleo disponible por parte de EEUU debido al aumento del *shale oil* (petróleo de esquisto).
- Ante la llegada de esta oferta la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo) ha visto perjudicado su oligopolio y ha tenido que alterar la horquilla de precios con la que operaba (limitaba la producción para vender a un determinado precio) para poder mantener su cuota de mercado.
- El frenazo de la economía China y otras potencias emergentes, que han disminuido su demanda de petróleo.

Actualmente la Agencia Internacional de la Energía prevé un escenario bajista siempre y cuando la OPEP no cambie su estrategia, no haya fuertes movimientos geopolíticos y el ritmo de crecimiento mundial sea bajo. Este escenario es difícil de prever.

A pesar de que los precios del petróleo han disminuido en el mercado internacional esto no se ha visto reflejado en igual proporción en el mercado doméstico, debido a que la cotización internacional es en dólares; si el Dólar se aprecia respecto al Euro esta diferencia en los precios disminuye. Además hay que tener en cuenta los impuestos especiales a hidrocarburos que dispone cada país. Por ello ante una disminución del 25% de los precios del petróleo sólo se aprecia un descenso del 10% en los precios de los carburantes.

4.3.1.7 Energía y medio ambiente

En la actualidad se estima que el sector del transporte consume aproximadamente 348,5 millones de toneladas de petróleo (entendido este como petróleo con un valor calorífico de 41.868 kilojulios/kilogramo). El transporte por carretera consume 285 millones de toneladas, por lo tanto podemos decir que el transporte por carretera es el medio que consume más energía en la actualidad. Esto se debe no sólo a que es uno de los medios más empleados sino a que los vehículos de carretera son uno de los medios de transporte que más energía consume y más contamina. Por ello desde hace años se están investigando alternativas energéticamente más sostenibles con el fin de reducir nuestra dependencia energética exterior, hacer frente a los precios del petróleo y su incertidumbre (anticiparse al posible agotamiento del mismo), así como para reducir el daño medioambiental causado por los vehículos de motor.



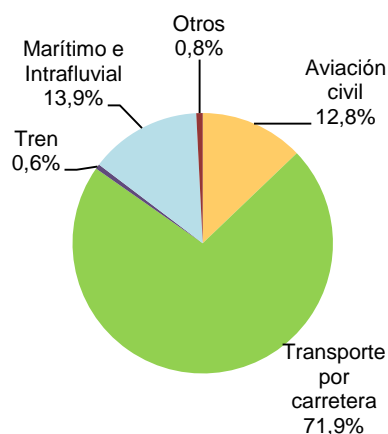
4.15 Porcentaje de energía consumido por sector en 2012.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

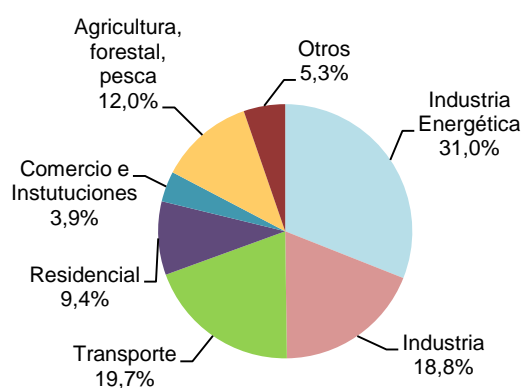
En el año 2012, el transporte consumió el 31,6% de la energía en la UE. Y fue responsable de la emisión de más de 1.173 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera en forma de gases de efecto invernadero. Aproximadamente un 19,7% de los gases invernadero emitidos por la UE provienen del sector transporte.

De las 1.173 millones de toneladas de dióxido de carbono emitidas a la atmósfera en el año 2012, al transporte por carretera le corresponde el 71,9% (843,2 millones de toneladas).

Porcentaje de gases invernadero emitidos por tipo de transporte UE-28 (Año 2012)



Emisión de gases de efecto invernadero por sector en UE-28 (año 2012)



4.16 Porcentaje de gases invernadero por tipo de transporte.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia. Elaboración propia.

4.17 Porcentaje de gases invernadero por sector.

Fuente: Eurostat, EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015, Elaboración propia.

La UE ha puesto en marcha varios programas para cumplir con los objetivos sobre el cambio climático. En primer lugar es necesario reducir un 60% las emisiones procedentes del transporte de aquí al 2050 y así mantener el cambio climático bajo control.

Para lograr este objetivo se están llevando a cabo proyectos para reducir la congestión urbana (la cuarta parte de las emisiones del transporte en la UE proceden de zonas urbanas), fomentar una mayor utilización de formas más limpias de transporte, como por ejemplo el ferrocarril que es el medio de

transporte menos contaminante (no supone ni un 1% de las emisiones) y proyectos para el desarrollo de combustibles alternativos, motores más eficientes...

4.3.2 Comparación UE-Principales potencias:

A pesar de que EEUU y La UE poseen una cantidad similar de infraestructuras para el transporte de mercancías (4.258 respecto a 5.000 miles de kilómetros respectivamente), EEUU transporta más del doble de toneladas que la UE-28. Esto se debe a que la industria estadounidense importa más mercancías que la UE. Estados Unidos mantiene la filosofía de que el comercio promueve el crecimiento económico y la estabilidad social. Para ello ha firmado un Tratado de Libre Comercio de América del Norte que incluye a EEUU, México y Canadá y mantiene fuertes relaciones comerciales con China y la UE. Precisamente con esta última lleva desde 2013 negociando un acuerdo de libre comercio.

Además utiliza el comercio como una herramienta para promover sus relaciones internacionales; es el primer país importador (1.728 miles de millones de euros) y el segundo exportador mundial de mercancías (1.200 miles de millones de Euros). A pesar de que su balanza comercial es deficitaria y que sus exportaciones están decayendo a un ritmo mayor que sus importaciones, la relación Euro-Dólar ha favorecido sus exportaciones.

	Transporte de mercancías (Billones de tkm)				
	UE-28	USA	Japón	China	Russia
	2013	2012	2013	2013	2013
Carretera	1 719,4	3 886,0	210,6	5 573,8	250,0
Tren	406,3	2 536,2	20,5	2 917,4	2 196,0
Fluvial	152,7	470,4		3 073,1	80,0
Oleoducto	111,8	1 367,8		349,6	2 513,0
Marítimo (domestico, intra Eu-28)	1 088,6	263,1	184,9	4 870,5	39,0

4.18 Transporte de mercancías UE-28, Principales potencias.

Fuente: Eurostat, Japan Statistics Bureau, US Bureau of Transportation Statistics, Goskom STAT (Russia), National Bureau of Statistics of China, International Transport Forum, estimates (in italics) EU transport in figures: Statistical pocketbook 2015. Elaboración propia.

5. CONCLUSIONES:

El objetivo general de este trabajo es estudiar cómo ha afectado a la economía la legislación de la actividad de transporte.

La actividad de transporte está íntimamente relacionada con el comercio y por ende afecta a la economía. Al ser una actividad de interés público está justificada la intervención del legislador. Debemos destacar dos tipos de fuentes formales, las que regulan la actividad de transporte y las que regulan el instrumento que posibilita la actividad (Ley de contratos). La legislación también trata de corregir los fallos del mercado, el principal problema es que la intervención puede producir efectos no deseados como la pérdida de eficiencia.

Uno de los grandes logros de la Unión Europea son las cuatro libertades: libertad de circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. Debido a la creciente internacionalización de la actividad los diferentes países de la Unión Europea han tenido que armonizar sus legislaciones en materia de transporte y orientar sus políticas a eliminar las grandes diferencias entre regiones. Esto ha sido muy importante para el proceso de integración europea.

A lo largo del trabajo hemos estudiado la legislación vigente en España así como las diferentes etapas que ha atravesado la actividad de transporte en Europa, desde la creación del Mercado Común hasta la actualidad. Como hemos podido observar, el transporte por carretera es uno de los medios que más se ha desarrollado. Hemos analizado cómo ha evolucionado su uso a lo largo del tiempo (paralelo al PIB), la cantidad de mercancías que han sido transportadas, así como el número de empresas, empleados y vehículos que maneja el sector de forma directa. Dada la tendencia creciente del transporte de mercancías por carretera, podemos concluir que es una de las actividades más importantes de la economía, a pesar de haberse visto afectada por la reciente crisis pues desde que se puso en marcha el plan de carreteras la actividad no ha dejado de crecer y prevé seguir haciéndolo.

Uno de los objetivos de la Unión Europea es conectar a todos sus habitantes, para ello está haciendo un fuerte desembolso en infraestructuras que permitan conectar todas las pequeñas regiones a la red principal de transporte. Esto es

importante para el objetivo de no discriminación, pero es potencialmente peligroso para nuestro objetivo de medio ambiente. Por ello la Unión Europea ha planteado como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 80% durante los próximos treinta años. El otro gran problema con el que nos encontramos es la fuerte dependencia de los combustibles fósiles, de los que Europa no dispone, y que debe adquirir en el mercado internacional dominado por EEUU y los países de la OPEP que dictan los precios.

Para solucionar esto la Unión debe plantear medidas que mejoren la eficiencia del transporte como por ejemplo favorecer el transporte de mercancías por ferrocarril, que es un medio menos contaminante, que no depende del petróleo y además actuaría contra la congestión del tráfico. Debe seguir invirtiendo en investigación e innovación, no sólo para reducir el consumo de combustibles y la contaminación sino para buscar medios alternativos de cara a una subida de precios del petróleo (esto minimizaría nuestra dependencia del exterior).

El principal problema es que todo esto cuesta dinero del que la Unión Europea no dispone. Por esto es importante encontrar nuevas fuentes de financiación.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Uría, R. y Menéndez, A. (2007): *Curso de Derecho Mercantil, Tomo 2*. Editorial: Cívitas, Navarra.

Menéndez, A. y Rojo, A. (2015): *Lecciones de Derecho mercantil. Volumen 2*. Editorial: Cívitas, Navarra.

De Rus, G. y Campos, J. (2001): *El sistema de transporte Europeo: Un análisis económico*. Editorial: Síntesis, Madrid.

Martínez, F. y otros (2010): *Manual de derecho del transporte*. Editorial: Marcial Pons, Madrid.

De Rus, G. y Campos, J. (2003): *Economía del transporte*. Editorial: Antoni Bosch, Barcelona.

Sánchez-Gamborino, F.J. y Cabrera, A. (2012): *El Convenio CMR: el contrato de transporte internacional de mercancías*. Editorial: Marge Books, Barcelona.

De Rus, G. (1992): *Economía y política del transporte: España y Europa*. Editorial: Cívitas, Madrid. pp 45.

Sánchez-Gamborino, F.J. (1996): *El contrato de transporte internacional. CMR*. Editorial: Tecnos, Madrid.

Ley 16/1987 de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Comisión Europea (2015): *EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2015*. Publicación oficial de la Unión Europea, Luxemburgo.

Comisión Europea (2014): *Comprender las políticas de la Unión Europea: Transporte*. Publicación oficial de la Unión Europea, Luxemburgo.

Ministerio de fomento (2010). "2 La política europea de transporte", *Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad*. pp. 46-51.

Ministerio de fomento (2015). *Evolución de los indicadores Económicos y sociales del transporte terrestre*. pp 26-71, pp189-224.

Ministerio de fomento (2016). *Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera*. pp 3-9.

Libro Blanco de la Comisión Europea. «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144 final, de 28 de marzo de 2011]. Publicación oficial de la Unión Europea, Luxemburgo.

Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible (2011/2096(INI)).

7. ANEXOS:

CONTRATO MERCANTIL DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA			
1 Cargador o remitente (nombre, domicilio y CIF/NIF)		El presente contrato se regirá en lo no previsto expresamente en el mismo por las Condiciones Generales de Contratación aprobadas por el Ministerio de Fomento (art. 13.5 Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres).	
2 Consignatario o destinatario (nombre, domicilio y CIF/NIF)		14 Porteador (transportista u operador de transportes que ha contratado directamente con el cargador) (nombre, domicilio y CIF/NIF)	
3 Lugar de entrega de la mercancía (localidad)		15 Porteadores sucesivos (nombre, domicilio y CIF/NIF)	
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, fecha)		16 Reservas y observaciones del porteador	
5 Documentos anexo			
6 Palabras, números u otras marcas o signos exteriores que identifican los bultos		7 Número de bultos	8 Clase de embalaje
		9 Naturaleza de la mercancía	10 Peso bruto, kg
			11 Volumen m ³
Clase		Cifra	Letra (ADR)*
17 A pagar por:		Cargador	12 Instrucciones del cargador
		Consignatario	
En fecha:			
Precio del transporte:			
Descuentos:		-	
Líquido:			
Suplementos:			
Gastos Accesorios:		+	
TOTAL:			
18 Formalizado en		13 Estipulaciones particulares** acerca de la carga y descarga o condiciones de transporte	
a		20	
19		20	
Firma y sello del cargador		Firma y sello del porteador	
		21 Recibo de la mercancía	
		Lugar a 20	
		Firma y sello del consignatario	

* A rellenar en el caso de mercancías peligrosas

** Declaración de valor, interés especial en la entrega, seguros, indemnización por retrasos, reembolso, etc.



Roj: STS 1662/2016 - ECLI:ES:TS:2016:1662
Id Cendoj: 28079110012016100257
Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Civil
Sede: Madrid
Sección: 1
Nº de Recurso: 63/2014
Nº de Resolución: 273/2016
Procedimiento: CIVIL
Ponente: PEDRO JOSE VELA TORRES
Tipo de Resolución: Sentencia

SENTENCIA

En la Villa de Madrid, a 22 de abril de 2016

Esta sala ha visto el recurso extraordinario por infracción procesal y el recurso de casación interpuestos por Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., representada por el procurador D. Antonio Ramón Rueda López, bajo la dirección letrada de D. Jorge Lavandero Díez, contra la sentencia dictada el 31 de octubre de 2013 por la Sección Séptima de la Audiencia Provincial de Gijón, en el recurso de apelación núm. 197/2013, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario núm. 643/2012 del Juzgado de Primera Instancia n.º 2 de Gijón. Ha sido parte recurrida Wasonafa, S.L., representada por el procurador D. José Ignacio de Noriega Arquer y bajo la dirección letrada de D. Jorge Alfonso Ruíz González.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Pedro Jose Vela Torres

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Tramitación en primera instancia.*

1.- El procurador, D. Luis Induráin López en nombre y representación de Wasonafa, S.L., interpuso demanda de juicio ordinario contra Allianz Seguros y Reaseguros, S.A., en la que solicitaba se dictara sentencia:

«[...] que condene a ALLIANZ SEGUROS Y REASEGUROS, S.A. a pagar a WASONAFA, S.L. la suma de TREINTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS TRECE EUROS CON NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS (34.313,93 €) más los intereses legales de aplicación; con expresa imposición de las costas ocasionadas.»

2.- La demanda fue presentada el 28 de julio de 2012 y repartida al Juzgado de Primera Instancia n.º 2 de Gijón y fue registrada con el núm. 643/2012. Una vez fue admitida a trámite, se procedió al emplazamiento de la parte demandada.

3.- El procurador D. Víctor Viñuela Conejo, en representación de Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A., contestó a la demanda mediante escrito en el que solicitaba:

«[...] se dicte Sentencia por la que, desestimando íntegramente la demanda, absuelva a mi representada de todos los pedimentos, haciendo expresa imposición de las costas a la parte demandante.»

4.- Tras seguirse los trámites correspondientes, la Magistrada-Juez del Juzgado de Primera Instancia n.º 2 de Gijón dictó sentencia de fecha 6 de marzo de 2013, con la siguiente parte dispositiva:

«Que estimando la demanda formulada por el Procurador D. Luis Induráin López, en nombre y representación de WASONAFA, S.L., contra ALLIANZ SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., debo condenar y condeno a la demandada a pagar a la actora la suma de 34.313,93 € euros, más un interés anual igual al legal del dinero incrementado en el 50% desde la fecha del siniestro (24-04-11), siendo del 20% anual transcurridos dos años desde esa fecha, con imposición de las costas causadas en este procedimiento a la parte demandada.»

SEGUNDO.- *Tramitación en segunda instancia.*