

**Argitalpen honek FEDER funtsen finantzazioa jasotzen du, Espaina-Frantzia-Andorra Lurralde Lankidetzarako Programaren (POCTEFA 2007-2013) bidez.**

**Esta publicación está cofinanciada el Programa de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra (POCTEFA-FEDER) (2007-2013).**

**Cette publication est financée par le Programme Opérationnel Espagne-France-Andorre (POCTEFA-FEDER) (2007-2013)**





**Consolidación europea en el sector del transporte:  
Puntos de convergencia y distorsiones producidas  
con ocasión del transporte transfronterizo franco-español  
de mercancías por carretera**

---

Equipo de trabajo:

**Dir. Juan José Álvarez Rubio y Juan Manuel Velázquez Gardeta  
Coord. Unai Belintxon Martin**

Equipo de trabajo:

**Jon Burgaña Agoues  
María Zabal Pérez**

**San Sebastián, 31 de Marzo de 2014**



La presente investigación se acomete a solicitud de la Universidad Pública del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea dentro del Proyecto N° 210/11 CITICOOP cofinanciado por el programa operativo por el Programa Operativo de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra (POCTEFA) 2007-2013 correspondiente a los Fondos de Desarrollo Regional de la UE.



## SUMARIO

I. CONSIDERACIONES SOBRE EL ESTUDIO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LOS PIRINEOS .....	9
II. INVESTIGACIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO FRANCO-ESPAÑOL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA .....	11
1. ÁMBITO MATERIAL DEL ESTUDIO: EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA .....	11
2. ARMONIZACIÓN EUROPEA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA .....	13
2.1. Requisitos de acceso a la profesión de transportista europeo .....	14
2.2. Condiciones para el ejercicio de la actividad del transporte internacional por carretera en los Estados Miembros .....	17
3. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y LEY APLICABLE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA TRANSFRONTERIZO: ESPECIAL MENCIÓN A LAS RELACIONES FRANCO-ESPAÑOLAS .....	21
3.1. Competencia Judicial Internacional .....	22
3.2. Ley aplicable .....	26
4. APROXIMACIÓN AL MARCO JURÍDICO APLICABLE .....	32
4.1. En el ordenamiento jurídico Español .....	32
4.2. En el ordenamiento jurídico Francés .....	37
5. EL ARBITRAJE DEL TRANSPORTE TERRESTRE TRANSFRONTERIZO DE MERCANCÍAS .....	40
5.1. Tratados internacionales relativos al Arbitraje y al Transporte terrestre de mercancías por carretera .....	42
5.2. Recorrido normativo comunitario sobre ADRs, y especial mención al arbitraje en particular .....	44
5.3. Sistemas estatales de Francia y España sobre Arbitraje .....	50
5.4. Las Juntas Arbitrales de Transporte .....	57
6. LA SOSTENIBILIDAD EN EL APARTADO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA .....	61
6.1. Desarrollo de la Política Comunitaria de Transporte desde 1992 hasta 2011 a través de los Libros Blancos y otros documentos programáticos, desde la perspectiva de sostenibilidad medioambiental .....	64
6.2. Legislación comunitaria específica sobre medidas de sostenibilidad medioambiental en el transporte de mercancías por carretera .....	70
6.3. Estudios técnicos sobre la implantación de la Directiva “Euroviñeta” .....	74
III. CONCLUSIONES .....	81
IV. BIBLIOGRAFIA .....	89



## I. CONSIDERACIONES SOBRE EL ESTUDIO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LOS PIRINEOS

La frontera natural pirenaica ha condicionado desde siempre las relaciones económicas, sociales y culturales de los habitantes y empresas transfronterizas.

En lo que respecta a los intercambios de mercancías entre ambos lados de la frontera, a pesar de la progresiva instauración de alternativas y combinadas<sup>1</sup>, el sector del transporte de mercancías por carretera todavía se erige como medio dominante.

Desde un punto de vista económico, la actividad del transporte de mercancías a través de las fronteras franco-españolas constituye un sector de tradicional interés y eje prioritario en nuestros días<sup>2</sup>, tanto para ambos Estados, por los intercambios recíprocos que mantienen y la obligatoriedad de paso entre estos países fronterizos hacia terceros destinos, como para la Unión Europea<sup>3</sup>, cuyo objetivo principal ha sido desde siempre consolidar un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales esté garantizada.

Los datos del volumen de los flujos con origen y destino Francia España que avalan la importancia de la actividad del transporte de mercancías por carretera señalan que éste ha experimentado un aumento desde que desaparecieron las fronteras físicas entre los dos Estados (desde los 35,0 millones de toneladas en 1992 hasta sus máximos en 2009 de 49,8 millones de toneladas) Además, el 51 % de las mercancías que atravesaron los Pirineos en 2009 fueron intercambios con Francia y el 49 % restante (47,9 millones de toneladas) circulaciones en tránsito a través de Francia con destino a un Tercer País<sup>4</sup>. Con todo, entre el 2010 y 2011 circularon seis millones de vehículos pesados por año repartidos principalmente entre los

---

1. Destacan en el ámbito transfronterizo franco-español la instauración de líneas de alta velocidad (El tramo Figueres-Perpignan se puso en servicio en diciembre de 2010, completándose la línea en 2013 con Barcelona) y las autopistas del mar (actualmente en vigor la que conecta Gijón con Nantes/Saint Nazaire, transporta camiones de tráfico de mercancías (y pasajeros) para evitar así su circulación por la carretera y su paso por los Pirineos. Comenzó a operar en 2010 y actualmente cuenta con tres escalas semanales en cada sentido con un tiempo de navegación de 14 horas, el buque que opera la línea, el "Norman Asturias", tiene una capacidad de carga para cerca de 120 camiones en garajes. Se prevé abrir una segunda autopista del Mar entre Vigo y Nantes en 2014 dedicada casi en exclusiva al transporte de vehículos).

2. XXIIª Cumbre hispano-francesa Palacio del Eliseo (París), 10 de octubre de 2012 Declaración Conjunta: España y Francia recuerdan la importancia que tienen para ellas las infraestructuras y los servicios de transporte, esenciales para el desarrollo de los intercambios entre ambos países y con el resto de Europa. La intensificación de los intercambios entre España y Francia constituye en efecto una prioridad, en particular en el periodo de crisis que atravesamos. Facilitar los intercambios pasa por el establecimiento de nuevos enlaces ferroviarios y marítimos, en la perspectiva de un desarrollo sostenible del sistema de transportes que favorezca los métodos que mejor respeten el medio ambiente y continuando en todo caso con la mejora de la seguridad de los enlaces transpirenaicos por carretera.

3. Iniciativa emblemática: «Una Europa que utilice eficazmente los recursos» Estrategia Europea 2020, las redes transfronterizas de transporte son objetivos prioritarios para la UE. Comunicado de Prensa de la Comisión Europea sobre Acuerdo alcanzado en Bruselas el 30 de mayo de 2013 para red transeuropea de transporte (TEN-T). "Dentro de la red transeuropea de transporte colmar los enlaces transfronterizos son una prioridad"

4. Ministerio de Fomento, Secretaría General de Transporte, división de prospectiva y tecnología del transporte y Ministère de L'écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, Direction Régionale de L'environnement, de L'aménagement et du Logement Midi-Pyrénées, service transports, infrastructures et déplacements (2011). *Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP)*. Madrid-Toulouse. Disponible en: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/72ED2920-B9DF-48C8-8914-B8BDBC41C9C/116012/OTP2011.pdf>, última visita, 19.11.2013).

peajes de Perthus (Cataluña francesa) y Biriattou (País Vasco francés), con 9.000 vehículos pesados al día en cada enclave fronterizo<sup>5,6</sup>.

Los diferentes mecanismos de cooperación europea, estatal, regional y local articulados en este ámbito<sup>7</sup> han pretendido en un primer momento estabilizar las situaciones originadas por la desaparición de las fronteras físicas<sup>8</sup> y en momentos posteriores, instituir medidas, principalmente, para solucionar los problemas en relación a la saturación que impiden un correcto desenvolvimiento de la actividad del transporte, especialmente a través de la ordenación conjunta del espacio, estableciendo infraestructuras y mecanismos que coordinen un sistema eficaz y eficiente que funcione como elemento vertebrador y de cohesión del territorio y que disuelvan la persistente “sensación” de frontera.

Desde el punto de vista jurídico, se estima necesaria realizar una correcta determinación del régimen jurídico aplicable al desarrollo de esta actividad a nivel transfronterizo franco-español en materia de competencia judicial internacional y ley aplicable. Las confrontaciones en este ámbito llevan aparejada la dificultad añadida de presentar una normativa abundante y dispersa en diferentes ordenamientos. Teniendo en cuenta, por un lado, que cada vez más corrientes abogan por la solución de conflictos a través de vías *extrajudiciales* (destacando el efecto beneficioso que tendría evitar una jurisdicción desconocida para una de las partes, en un entorno tan cercano como es el transfronterizo) y por el otro, la gran importancia que desempeñan las juntas arbitrajes de transporte en el territorio español, se ha considerado necesario dedicarle un apartado individualizado. El presente estudio pretende obtener una visión integral y actualizada del Arbitraje en el sector del transporte terrestre de mercancías por carretera en el contexto transfronterizo español y francés. De igual forma se contempla un apartado específico dedicado a la materia medioambiental, teniendo en cuenta la repercusión que proyecta esta actividad sobre la actividad del transporte de mercancías por carretera.

Este compendio pretende, poner en conocimiento de los operadores jurídicos y del sector del transporte las diferencias regulatorias motivados por los distintos niveles legislativos señalados y busca resaltar algunas dificultades operativas en la aplicación del derecho sustantivo del transporte internacional terrestre.

La presente investigación se marca el objetivo de superar la mera dimensión descriptiva de los apartados señalados con anterioridad, y proyecta una serie de recomendaciones sobre el libre ejercicio de la profesión de transportista transfronterizo que pretenden proporcionar claves de mejora normativa que garanticen la libre circulación de servicios, mercancías, bienes y capitales.

---

5. République Française, *Ambassade de France en Espagne* (2012). *La relación Francia-España*. Madrid. p. 13 (Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>, última visita 30.1.2014).

6. En 2012, después de Alemania y Polonia, España y Francia, eran el tercer y cuarto país respectivamente, dentro de la UE, que más toneladas por km. transportaban. En cuanto al cabotaje, decir que los países en los que los vehículos pesados de la UE realizan más cabotaje son Alemania y Francia, y los vehículos pesados españoles realizan la mayor parte del cabotaje en Francia. Sin embargo, la nacionalidad de los vehículos pesados que realizan el citado cabotaje es principalmente, por orden en número de toneladas, de Polonia, Países Bajos, Alemania, Luxemburgo y España. Ministerio De Fomento, Secretaría De Estado De Infraestructuras, Transporte Y Vivienda, Dirección General De Transporte *El Transporte Internacional de Mercancías por Carretera realizado por los Vehículos Pesados Españoles*. Madrid, 2013. (Disponible en: [http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C225C9E3-6F0C-4BF7-90CD-3B23A6479F7F/121079/Transporte\\_Internacional\\_octubre2013.pdf](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C225C9E3-6F0C-4BF7-90CD-3B23A6479F7F/121079/Transporte_Internacional_octubre2013.pdf), última visita 18.2.2014).

7. A nivel interregional dentro de cooperación territorial hispano-francesas todas reservan apartados en materia de transporte. Sin entrar en demasiadas profundidades, teniendo en cuenta que el objeto del estudio son las consecuencias que provoca el desarrollo de la actividad del transporte en este territorio desde la disciplina jurídica, a título meramente indicativo el Programa de Cooperación Territorial Programa Operativo de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra 2007-2013 (POCTEFA) señala dentro de sus ejes prioritarios de intervención, mejorar la calidad de vida de las poblaciones a través de estrategias comunes de estructuración territorial y de desarrollo sostenible, en los que se enmarcan las iniciativas en cuanto al transporte. Paralelamente, las Agrupaciones Europeas de Cooperación Territorial que conforman a las Euroregiones de Aquitania-Euskadi y Pirineos Mediterráneos contemplan líneas de actuación para la configuración un equilibrio sostenible entre los medios de transporte de pasajeros y de mercancías.

8. B. Dupeyron “Acteurs et politiques de la coopération transfrontalière en Europe. Les expériences du Rhin Supérieur et de l’Eurorégion Méditerranéenne” *Thèse de doctorat. Université Strasbourg III - Robert Schuman*, 2007, p.106 y ss; J. B. Harguindéguy “Politiques communautaires de développement et coopération transfrontalière” *Politiques et management public*, 2008. Disponible en <http://pmp.revues.org/1256> última visita 20.8.2013; F. Letamendia Belzunce “La cooperación transfronteriza europea en el País Vasco: realidades y limitaciones” *Seminari la cooperació transfronterera a la UE. 1-2 d’octubre 2008*. Disponible en: <http://www.uee.eu/pdf-publicacio/152/qWNHURicpVvFw3CwOg71.PDF>, última visita, 20.08.2013. A nivel legislativo Decreto 51/2008, de 18 de marzo, del Fondo Común de Cooperación Aquitania-Euskadi (BOPV de 29 de marzo de 2008).

## II. INVESTIGACIÓN DEL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO FRANCO-ESPAÑOL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

### 1. ÁMBITO MATERIAL DEL ESTUDIO: EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

A la hora de delimitar el ámbito material de la investigación<sup>9</sup>, se debe considerar el contexto regulatorio que afecta a la actividad de transporte transfronterizo entre Francia y España. El análisis se aborda teniendo en cuenta que en dicho ámbito confluye una maraña normativa compleja (Derecho nacional, Derecho internacional y Derechos europeo) que, si bien, en un primer momento, parecen de circunscripción clara, su aplicación deja patente la complejidad que realmente entraña el sistema.

Este sector está sujeto, por un lado, al cumplimiento de unos requisitos de índole administrativa para la realización de la actividad de transporte internacional comunitario y extracomunitario, y por el otro, a disposiciones normativas que regulan las relaciones contractuales entre los distintos operadores. En las primeras, con el fin de liberalizar el transporte en la UE<sup>10</sup>, las prescripciones reguladoras del acceso a la profesión de transportista y las condiciones para la realización del transporte internacional han sido objeto de una evolución armonizadora a nivel europeo, consolidada en nuestros días a través de los Reglamentos 1071/2009, de 21 de octubre de 2009<sup>11</sup> y 1072/2009, de 21 de octubre de 2009<sup>12</sup>, de las que resulta que todos los Estados observan *a priori* unas mismas condiciones imperativas para acceder a la actividad en el interior de la UE. Sin embargo conservan especificidades propias, derivadas de la interpretación que permiten estos textos europeos, mediante la introducción de aspectos no contemplados en los mismos, cuyo análisis centramos en los ordenamientos español y francés.

En cuanto al régimen jurídico aplicable al contrato internacional de transporte de mercancías por carretera, por ende Francia y España, queda regulado por el Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera realizado en Ginebra el 19 de Mayo de 1956. (en adelante Convenio CMR)<sup>13</sup>, cuya aplicación es de imperativa<sup>14</sup>. No obstante, el Convenio CMR prevé la posibilidad de exceptuar su propia aplicación a las relaciones contractuales de transporte transfronterizo, tal y como dispone el artículo 1.5 del CMR,

5. Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellas, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la Carta de Porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.

---

9. Hay que mencionar que el análisis se acota a la perspectiva del transporte internacional de mercancías por carretera en los supuestos generales, sin entrar en el análisis exhaustivo por razón de sus características (por transportar productos peligrosos, de valores, o realizados con vehículos especiales...) y por cuenta ajena, en tanto, que el estudio de las diferentes modalidades excede de las dimensiones del estudio y requiere una profundización diferenciada.

10. La política del transporte en la UE ha sido desde sus orígenes una de las principales política por la repercusión que tiene en el mercado interior. A pesar de la evolución comunitaria, continúa en nuestros días, configurándose como una competencia compartida entre la Unión y los Estados miembros (4.2 letra g Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, (conforme al Tratado de Lisboa de 2009, en adelante TFUE)).

11. DOUE L300/51, de 14.11.2009.

12. DOUE L300/72, de 14.11.2009.

13. En adelante Convenio CMR (por sus siglas en Francés, *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982)

14. F. J. Sánchez Gamborino, y A. Cabrera Cánovas, *El Convenio CMR*, Barcelona, Ed. Marge Books, 1º edición, 2012, p. 18.

Como puede observarse, el CMR proporciona un margen de actuación en el ámbito fronterizo que goza de algunas particularidades, propicias para ciertos tipos de intercambios cuando se presentan las condiciones geográficas adecuadas. En efecto, Francia y España podrían acordar el establecimiento de condiciones diferentes a las recogidas en el Convenio CMR para los transportes desarrollados en este ámbito transfronterizo, así como prescindir de la documentación formal que marca el Convenio en favor de una carta de porte representativa de la mercancía. Puede entenderse que no sería necesario reflejar en esta carta de porte transfronteriza el contenido señalado en el Convenio. Desgraciadamente no podemos marcar el alcance real del artículo puesto que desconocemos el desarrollo real de tal posibilidad a pesar de su práctica regulación<sup>15</sup>.

El Convenio CMR establece una regulación que ofrece dar una respuesta uniforme en materia de responsabilidad del transportista, documentación del transporte, además de determinar la competencia judicial internacional en los conflictos transfronterizos y fijar la normativa nacional a aplicar a ciertos aspectos en la contratación internacional.

En materia de competencia judicial internacional, aplicable al Derecho del transporte por carretera transfronterizo, el Convenio CMR establece una serie de foros de competencia mediante su artículo 31.1. No obstante, la elección de cualquiera de ellos y para el *Espacio Europeo del Transporte* exige el máximo respeto a los principios europeos básicos quedando matizada la regla de especialidad del artículo 57 del Convenio de Bruselas de 1968, actual artículo 71 del RBI<sup>16</sup>.

En materia de ley aplicable, los 51 artículos del Convenio no recogen la totalidad de supuestos de hecho que pueden acaecer al remitente, transportista o destinatario, por lo que el juzgador deberá acudir, en los supuestos no contemplados por el Convenio CMR, a las normas de conflicto comunitarias y/o nacionales en vigor<sup>17</sup>.

En el ámbito europeo desde el Tratado de Ámsterdam de 1997, el Derecho Internacional privado de los Estados miembros ha experimentado un proceso denominado Comunitarización del Derecho Internacional privado<sup>18</sup>, actualizado terminológicamente en la actualidad a Europeización del Derecho internacional privado, lo que supone que, en determinadas materias, las normas de origen europeo son las que establecen la determinación de la competencia judicial internacional y ley aplicable en los litigios transfronterizos. Así ocurre en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, que si bien no hay una regulación europea material del contrato de transporte, sí un instrumento que determina la ley aplicable en caso de conflictos de ley, el Reglamento 593/2008 de 17 de junio de 2008<sup>19</sup>, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), sucesor del anterior Convenio de Roma de 19 de junio de 1980,

---

15. F. J. Sánchez Gamborino y A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, nota 14, p.64; J. M. Ruiz Rodríguez, *Transporte de mercancías por carretera*, Barcelona, Ed. MargeBooks 3ª Edición, 2013, p. 38.

16. J. J. Álvarez Rubio, *Los Foros de competencia Judicial internacional en materia marítima (Estudio de las relaciones entre los diversos bloques normativos)*, Bilbao: Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 1993, pp. 249-269; J. S. Bergé "L'application du droit de l'Union européenne et du Droit international: de l'applicabilité à l'invocabilité" *Droit de l'Union européenne et Droit international: Les Interactions Normatives*, CEJEC-WP 2011/2 Disponible en: [http://cejec.u-paris10.fr/wp-content/uploads/2011/05/cejec-wp-2011\\_2-js-berge-interactions-droit-int-euro-application-applicabilite-et-invocabilite.pdf](http://cejec.u-paris10.fr/wp-content/uploads/2011/05/cejec-wp-2011_2-js-berge-interactions-droit-int-euro-application-applicabilite-et-invocabilite.pdf) última visita 22.10/2013.

17. U. Belintxon Martin "La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador" *la nueva ordenación del mercado de transporte*, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2013.

18. P. A. De Miguel Asensio "Integración europea y Derecho Internacional privado". *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, nº2, 1997; A. Borrás Rodríguez "La Comunitarización del Derecho Internacional privado: pasado, presente y futuro" *Cursos Derecho Internacional Vitoria*, 2001, Disponible en: [http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001\\_5.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001_5.pdf) última visita 22.10/2013; J. C. Fernández Rozas "Comunitarización del Derecho Internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales", *Revista Española de Seguros*, nº 140, 2009, pp. 595-616; A. Durán Ayago "Europeización del Derecho Internacional privado: del Convenio de Bruselas de 1968 al Reglamento (UE) 1215/2012. Notas sobre el proceso de construcción de un Espacio Judicial Europeo" *Revista General de Derecho Europeo*, nº29, 2013, p. 8.

19. DOUE L 177/6, de 4.7.2008.

e igualmente en materia de competencia judicial internacional el R. 44/2001 de 22 de diciembre de 2000 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Bruselas I)<sup>20</sup>.

Se debe mencionar asimismo que los diferentes apartados recogen continuas referencias a la especificidad en cuanto al régimen aplicable al transporte de cabotaje<sup>21</sup>, en tanto que éste instaure entre las partes un contrato que, a primera vista, no puede considerarse internacional, sin embargo, posee algunas de sus peculiaridades, como el hecho de verse afectado por determinadas disposiciones supranacionales. Cabe destacar que el transporte de cabotaje solo puede producirse tras un transporte internacional y que está regulado a través de un instrumento que primera vista sólo pretende establecer las condiciones técnicas que garantizaran la liberalización del transporte internacional, el Reglamento 1072/2009. Se aprecia, por tanto, una dicotomía en cuanto al régimen jurídico aplicable en función del ámbito geográfico en el que se desarrolla el transporte, internacional o de cabotaje a pesar de que en ambos encontramos un elemento extranjero.

El análisis de esta imprecisión jurídica unidas a las barreras administrativas y jurídicas, cuya acuciante necesidad de superación se revela más necesaria en el ámbito transfronterizo, constituye el ámbito material de la presente investigación. Es especialmente necesario evitar las diferentes interpretaciones normativas nacionales en clave de integración europea y efectividad para superar las fronteras en el interior de la Unión con la finalidad de garantizar un *Espacio Único del Transporte*<sup>22</sup>.

## 2. ARMONIZACIÓN EUROPEA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El transporte constituye el eje central en las relaciones transfronterizas entre los Estados miembros. No en vano fue una de las primeras políticas comunes de la antigua Comunidad Europea, que desde sus orígenes ha tratado de eliminar cualquier obstáculo existente para el desarrollo de la actividad. A pesar de su recorrido, el transporte continua constituyendo una competencia compartida entre Unión y los Estados miembros (4.2 letra g Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en adelante TFUE)<sup>23</sup>. La UE ha aprobado una serie de medidas normativas que afectan al transporte por carretera de mercancías y que pretenden una aplicación uniforme para el sector en todos los Estados miembros<sup>24</sup>. Entre otras puede enumerarse las siguientes: Reglamento (CEE) 3821/85, de 20 de diciembre de 1985 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, ampliamente modificado); Directiva 1999/37/CE, de 29 de abril, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, modificada por la Directiva 2003/127/CE, de 23 de diciembre (DO L 10 de 16.1.2004); Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades

20. El Reglamento 44/2001 (DOCE L 12/1, de 16.1.2001) ha sido sustituido por el nuevo Bruselas I, el Reglamento (UE) nº 1215/2012 del parlamento europeo y del consejo, de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que será aplicable a partir del 10 de enero de 2015, salvo los artículos 75 y 76, actualmente aplicables (DOUE L 351/1, de 20.12.2012). Las modificaciones introducidas no vienen a alterar las reglas de determinación argumentadas en el presente apartado.

21. Aquellos transportes temporales cuyo origen y destino se encuentran en un mismo Estado miembro de la UE y realizados por un transportista residente en otro Estado comunitario.

22. Comisión Europea, Libro Blanco sobre "*Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*", p.5 (COM (2011) 144 final, de 28 de marzo). Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>, última visita 30.1.2014.

23. Artículo conforme a versión actual del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007. DOUE, C 306, de 17 de diciembre de 2007.

24. C. Arroyo Abad "La política común de transportes: origen y evolución en Europa del transporte público por carretera" *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, XII, 2008, pp. 64 y siguientes.

móviles de transporte por carretera (DO L 80/35, de 23.3.2002); Directiva 2003/59/Ce, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. (DO L 226/4, de 10.9.2003); Reglamento (CE) nº 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, etc.

En este sentido, cabe señalar que se ha avanzado de forma considerable en la liberalización del transporte internacional de mercancías por carretera en el interior de la UE desde que en 1993 se eliminaron las restricciones cuantitativa, estableciendo la obtención de una licencia comunitaria<sup>25</sup>, y más adelante reformulando las condiciones cualitativas para el acceso a la profesión comunes en los Estados<sup>26</sup>, lo que coincidió con el proceso de apertura de las fronteras interiores. En la actualidad estas condiciones han sido objeto de reforma<sup>27</sup> a través de un conjunto de medidas normativas de obligado cumplimiento aprobadas en 2009, los reglamentos 1071/2009 y 1072/2009, que han reflejado divergentes interpretaciones entre los Estados miembros en la práctica real de la actividad.

## 2.1. Requisitos de acceso a la profesión de transportista europeo

El Reglamento 1071/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplir las empresas para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera<sup>28</sup> establece una serie de requisitos que se aplican a todas las empresas porteadoras que realicen transportes por cuenta ajena y que dispongan de establecimiento abierto en la UE. Concretamente el artículo 3 dispone que para ejercer la profesión de transportista que las empresa porteadoras deberán:

- a) Tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro.
- b) Gozar de honorabilidad.
- c) Poseer la capacidad financiera apropiada.
- d) Tener la competencia profesional requerida.

Condiciones que igualmente quedan reflejadas en el ordenamiento jurídico español a través a través de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres de 30 de julio modificada por la Ley 9/2013 de 4 de julio<sup>29</sup>, el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante ROTT)<sup>30</sup>, así como en las diversas Órdenes del Ministerio de Fomento. La reciente modificación de la LOTT recoge íntegramente los requisitos

---

25. DO L 95 de 9.4.1992.

26. DO L 124 de 23.5.1996

27. Según la Resolución legislativa del Parlamento Europeo (2009/C 279 E/37), de 21 de mayo de 2008, sobre la propuesta de Reglamento 1071/2009 la Directiva 96/26/CE del Consejo dejaba amplio margen de interpretación a los Estados en cuanto a las condiciones de acceso a la profesión lo que generaba “*varias consecuencias negativas, concretamente, distorsiones de la competencia, una cierta opacidad del mercado, un nivel de control desigual y el riesgo de que las empresas con un bajo nivel de cualificación profesional sean negligentes o menos respetuosas de las normas de seguridad vial y de la normativa social, lo cual puede perjudicar la imagen del sector*”.

28. DOUE L 300/51 de 14.11.2009

29. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.(BOE núm. 5 de julio 2013).

30. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 241, de 08 de Octubre.

Europeos, destacando las modificaciones en cuanto a la exigencia del establecimiento<sup>31</sup> y la desregulación del transporte ligero<sup>32</sup>. La LOTT remite algunos aspectos a sus normas de desarrollo, en el caso del ROTT, su modificación está prevista para no antes de 2015<sup>33</sup> según el Ministerio de Fomento.

En el caso francés, el Décret n° 2011-2045 de 28 de diciembre de 2011<sup>34</sup> introdujo las disposiciones europeas relativas al acceso a la profesión de transportista por carretera al Décret n° 99-752 de 30 de agosto relativo a los transportes de mercancías por carretera (en adelante Décret n° 99-752)<sup>35</sup>.

Se aprecian diferencias en la forma de asumir los requisitos europeos, entre el ordenamiento español y la legislación francesa. Dentro del requisito europeo de establecimiento se permite que el transportista disponga<sup>36</sup> de un único vehículo para acceder a la profesión si bien permite que los Estados miembros amplíen este número, como ocurre en el caso español, en el que se exigen tres vehículos<sup>37</sup> (uno para los ligeros), siendo esta decisión criticable por suponer una barrera de entrada económica al mercado para muchos operadores, que no pueden afrontar las inversiones necesarias para el acceso a la profesión<sup>38</sup>, además de suponer una desventaja frente a sus competidores europeos. El art. 6 del Décret n° 99-752 establece que el establecimiento, constituye el centro de actividades de las empresas no tengan su sede social en Francia, además es más garantista que el Reglamento en tanto que permite que la totalidad o parte de la documentación, que debería estar en el establecimiento, se encuentre en otros locales distintos a su sede o del establecimiento principal, debiendo comunicar la dirección donde esté disponible la información al prefecto correspondiente.

En cuanto a la condición de honorabilidad de los transportistas el Reglamento 1071/2009 recoge como requisito común la obtención de una licencia comunitaria que habilite al transportista para ejecutar transportes por carretera en el seno de la UE. Sin embargo, cada Estado miembro determina las

---

31. La exigencia del establecimiento ya venía aplicándose con la entrada en vigor del Reglamento 1071/2009 como se aprecia en la Resolución de Coordinación n° 1/2011 Dirección General de Transporte Terrestre. Asunto: Condiciones para el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros y mercancías a partir del 4 de diciembre de 2011. Con la entrada en vigor del Reglamento se acepta que la empresa designe como establecimiento su propio domicilio u otros locales en nombre propio, si bien en el primer caso debe conceder autorización expresa para que los servicios de Inspección de Transporte puedan entrar en el domicilio con el fin de examinar la documentación, en horario comercial hábil o cuando se desarrollen las actividades.

32. En el caso español, se han suprimido los requisitos para los vehículos ligeros que no superen entre 2 y 3.5 toneladas de masa máxima autorizada (Art. 41.2 letra e en relación con el Art. 42 ambos artículos del Reglamento que desarrolla la ley (ROTT), para peso inferior ya se encontraban exentos) lo que supone una desregularización del transporte ligero. En la actualidad la solicitud de autorización es meramente formal (art. 43 LOTT). La Enmienda núm. 13 Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. 12 de abril de 2013 Núm. 32-2 Pág. 1 (121/000032) ha manifestado la preocupación sobre la economía sumergida y competencia desleal que puede conllevar la desregulación de este segmento del transporte.

En el caso francés el art. 9 Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises no excluye el cumplimiento de los requisitos a las empresas que no superen 3.5 de peso máximo autorizado, sino que establece requisitos atenuados, en cuanto a los medios técnicos que deben disponer las empresas que operen solamente con dichos vehículos así como menor capacidad económica.

33. Disposición final 1 Ley 9/2013.

34. Décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier. JORF n°0302 du 30 décembre 2011.

35. Décret n°99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. JORF n°203 du 2 septembre 1999.

36. A título de propietario, usufructuario o a través de arrendamiento financiero.

37. Por el momento regulado en el art. 19 de Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. BOE núm. 75, de 28.03.2007.

38. Comisión Nacional de la Competencia. Informe propuesta normativa IPN 75/12 Anteproyecto de ley por la que se modifica la ley de ordenación de los transportes terrestres. P. 10

condiciones de infracción penal y administrativa en su normativa nacional<sup>39</sup> y regula de forma autónoma los supuestos de pérdida de la honorabilidad favoreciendo con ello la inseguridad jurídica.

En el caso de infracciones sobre la normativa comunitaria, el Reglamento 1071/2009 tampoco facilita la concreción del procedimiento a adoptar para la pérdida de la honorabilidad. El art. 6.2 letra a) señala que la autoridad del Estado miembro de establecimiento<sup>40</sup> de la empresa o gestor de transporte, que haya sido sancionado en cualquier Estado miembro por las infracciones descritas en el anexo IV, debe decidir si la pérdida constituye una respuesta desproporcionada, motivando y justificando tal medida. Pero no indica que este procedimiento se aplique a las infracciones graves susceptible de acarrear la pérdida de la honorabilidad que debe recoger la Comisión en una lista de categorías, tipos y niveles de gravedad de dichas infracciones (art. 6.2 letra b)). Parece más acertada la posición del legislador francés, que con mayor coherencia, ha optado por aplicar el procedimiento previsto para las sanciones del anexo IV del Reglamento también a las infracciones graves calificadas en la lista (art. 7 párrafo IV Décret 99-752).

Por otro lado, la forma de considerar que la pérdida constituye una *decisión proporcionada* crea un concepto indeterminado que se aborda de forma dispar entre los Estados miembros, en base a criterios temporales o mediante audiencia de las partes implicadas<sup>41</sup> a través de una *commission régionale des sanctions administratives*<sup>42</sup>. En lo que respecta a la rehabilitación de la honorabilidad, el Art. 6 apartado 3 del Reglamento 1071/2009 deriva a la legislación nacional de los Estados la regulación de la duración de la pérdida de la honorabilidad y su restablecimiento<sup>43</sup>, en nuestra opinión de forma poco acertada en cuanto que ese *periodo de suspensión* de la actividad en suelo europeo debería ser el mismo en todos los Estados, si realmente se pretende establecer una pérdida de honorabilidad común en el *Espacio Único de Transporte Europeo*.

En cuanto a la capacidad económica de las empresas porteadoras el Reglamento prevé unas cifras (al menos 9.000 euros cuando se utilice un vehículo y 5.000 euros más por cada vehículo adicional) sin

---

39. Pérdida de la honorabilidad según la legislación española en M. E. Mundo Guinot "Las sociedades cooperativas de transporte: régimen jurídico y aspectos controvertido", *Centro de derecho de transporte internacional*, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2013, pp.124-127; Art. 45, 140 y 143.5 de la LOTT, art. 38 del ROTT; el Art. 7 del Decreto N ° 99-752 establece tasadamente (referencia al código penal, código de comercio, de trabajo, de transportes, etc.) los artículos que recogen las circunstancias (*interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, délits ou contraventions*) que da lugar a la pérdida de la honorabilidad a nivel francés.

40. En el caso español, a través de la reciente modificación de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable operada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, (BOE núm. 160, de 05.07.2013), se ha procedido a concretar la delegación de competencia en materia sancionatoria a las Comunidades Autónomas. Sin embargo **no son objeto de delegación las facultades relativas a la inspección y control en frontera de los transportes internacionales**, ni la tramitación y, en su caso imposición de sanciones por las infracciones detectadas en la realización de tales funciones (subrayado propio). En el caso Francés, el Prefecto de la región donde se sitúe la empresa es competente para pronunciarse sobre la proporcionalidad o no de la pérdida de la honorabilidad (Article 7 VIII. Décret n°99-752 du 30 août 1999).

41. El ordenamiento francés no marca un criterio objetivo como en el caso español (no haber sido sancionado por otra infracción grave en el año anterior a la comisión de la que cuestiona su honorabilidad conforme al Art. 143.5 LOTT), sino que el Prefecto de la región deberá consultar a una *commission régionale des sanctions administratives* en el que se da audiencia a la empresa transportista. El prefecto regional notificará al interesado los hechos que se le imputan y la infracción (*délits/contravention*) en que incurre. El sujeto afectado puede presentar alegaciones orales o escritas en el plazo de dos semanas, tener acceso al expediente, así como a la defensa letrada. Pasado el plazo el prefecto de la región decidirá la pérdida o el mantenimiento de la honorabilidad profesional. Si bien puede considerarse un procedimiento realmente garantista, su desarrollo es de difícil encaje cuando el sujeto sancionado sea una empresa no tenga su establecimiento en territorio francés.

42. Décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la Commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier. JORF n°0125 du 1 juin 2013.

43. En el caso de España y Francia los plazos difieren. En ambos países por las condenas penales (en el caso francés por los *délits* ya que las infracciones menores o *contraventions* también se circunscriben al ámbito penal) e inhabilitaciones, este requisito no se restablece mientras duran las mismas. Sin embargo para las infracciones señaladas en el Art. 143.5 de la LOTT española, la duración de la pérdida de la honorabilidad no superará un año y en el caso de las *contraventions* no podrá exceder de dos años (Art. 7 párrafo II 3° Decreto N ° 99-752).

reserva alguna en razón del diferente nivel económico de los Estados. En cuanto a las obligaciones económicas, aclara el art. 46 de la LOTT que no cumplen el citado requisito quienes hayan sido declarados insolventes o en concurso, salvo que la Administración competente sobre la autorización de transporte llegue al convencimiento de que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en plazo razonable<sup>44</sup>. La legislación francesa por su parte desarrolla con más profundidad lo dispuesto en el Reglamento al señalar que, a falta de capital puede ofrecer garantías de organismos financieros pero sin superar la mitad de las cantidades necesarias y la necesidad de certificación de esa capacidad.

El Reglamento sienta el reconocimiento recíproco los títulos que atestiguan la competencia profesional de los transportistas en la UE, que se obtienen a través de diversas formas<sup>45</sup>.

## 2.2. Condiciones para el ejercicio de la actividad del transporte internacional por carretera en los Estados Miembros

La aplicación del Reglamento (CE) 1072/2009, de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, se extiende a los transportes internacionales y los transportes de cabotaje de mercancías por carretera realizados por cuenta ajena en territorio de la UE y con vehículos con MMA superior a 3.5 toneladas. También es de aplicación al trayecto que discurre en otro Estado miembro (Estado de tránsito), en el supuesto en el que el origen del transporte internacional se situó en un Estado miembro y su destino un tercer país. En el caso anterior, no se aplica en el Estado miembro de carga o descarga, salvo que se haya acordado entre la UE y ese tercer país. La realización de tal acuerdo por la UE, vendrían a sustituir los suscritos entre los Estados miembros y terceros países, manteniéndose sus apartados compatibles, realizando de esta manera una proyección exterior del Reglamento 1072/2009, cuya base jurídica, recordemos, deriva de una materia compartida, lo que supone una transformación *ad hoc* en competencia exclusiva en esta materia<sup>46</sup>. Por lo que respecta al transporte con vehículos exentos de autorización para el transporte internacional en el interior de la UE, ello no obsta para que los Estados miembros establezcan prescripciones en su normativa nacional.

### A) Licencia comunitaria y matriculación de vehículo

La realización del transporte internacional en el interior de la UE está supeditado a la obtención previa de una licencia comunitaria, que tal y como lo estipulaba su predecesora en el año 1993, se expide al transportista conforme a dos requisitos: que este establecido en un Estado miembro y que cumpla las condiciones de acceso a la profesión de transportista. En este sentido cabe apuntar que la reiteración del requisito del establecimiento no es casual, puesto que condiciona la fijación del Estado competente de expedición de la licencia comunitaria, así como el lugar físico donde va a custodiarse el original de la licencia comunitaria del transportista. Además el establecimiento de la empresa transportista y los vehículos que destina a la actividad también se encuentran vinculados a través de la licencia comunitaria, en tanto

---

44. Véase la SAP de Almería (Sección 2ª) Nº de Resolución: 56/2013, de de 8 marzo 25 de 2013. Roj: SAP AL 113/2013. Letrada de la Junta de Andalucía interpone recurso de apelación contra la sentencia del Juzgado de lo Mercantil que condena al Área de Transporte de la Consejería competente a conceder el visado de las tarjetas de transporte a la empresa actora, en fase de concurso, ya que en esta situación no puede conseguir un certificado de estar al corriente de pagos y la revocación del visado supone un perjuicio para el mantenimiento de la actividad. La sentencia considera que la jurisdicción del Juez de lo Mercantil se ha excedido en su competencia por lo que estima parcialmente el recurso a este respecto pero también declara subsanados los defectos referidos a la solicitud de visado puesto.

45. Este certificado de competencia profesional (*attestation de capacité professionnelle en transport lourd*) se obtiene mediante examen escrito, superando una formación determinada o por disponer de experiencia profesional.

46. B. Lasa Belloso "Análisis de la problemática derivada de la proyección ad extra de la política comunitaria sobre transporte internacional". *I congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005, pp. 467-468.

que éstos deben portar las copias certificadas de dicha licencia en sus desplazamientos. En el caso de que los conductores de dichos vehículos no sean comunitarios, el Estado miembro en el que estén contratados deberá expedir un certificado de conductor al titular de la licencia comunitaria, cuyo original, a la inversa de lo que ocurre con esta licencia, deberá facilitarse al conductor que lo conservará en el vehículo, manteniendo una copia auténtica de dicho certificado en el establecimiento del transportista.

En este aspecto son innumerables las controversias trasfronterizas franco-españolas que se han venido planteando, que entre otras han dado lugar a varias cuestiones prejudiciales en relación a la obtención de la licencia comunitaria y la matriculación de los vehículos en el Estado miembro de establecimiento. Así la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (STJCE en adelante), de 7 de noviembre de 2002<sup>47</sup>, asuntos acumulados C-228/01 *Bourrasse*<sup>48</sup> y C-289/01 *Perchicot*<sup>49</sup> sentó el criterio, mantenido en nuestros días, sobre la obtención de la licencia y la matriculación de los vehículos cuando la empresa transportista opera a través de vehículos alquilados a una empresa de otro Estado miembro, sin conductor, con ocasión de dos operaciones de deslocalización de empresas<sup>50</sup>. Se planteaba al TJCE si el arrendador de estos vehículos, una empresa francesa de transportes por carretera, podía conseguir las autorizaciones de transporte necesarias en el territorio nacional por cuenta del arrendatario, (transportista portugués o español respectivamente) y gestionar por cuenta de este arrendatario los discos de tacógrafo de sus conductores. Además en el asunto *Bourrasse* se planteaba una segunda cuestión, si debían matricularse los vehículos alquilados en el Estado de establecimiento de la transportista arrendataria (Portugal).

El TJCE respondió que con arreglo al Reglamento 881/92 (actual R. 1072/2009) no incumbe al arrendador sino al arrendatario obtener, de las autoridades del Estado miembro donde se halle establecido, la licencia comunitaria aunque opere con vehículos alquilados. Además dicha licencia comunitaria se expide a nombre del transportista y no puede ser transferida por éste a terceros. De ello se desprende que, en el supuesto de que determinados vehículos, utilizados en un principio por un transportista por carretera titular de una licencia comunitaria, sean alquilados después a otro transportista por carretera, el arrendador no puede hacer que sea el arrendatario quien utilice su propia licencia comunitaria (la del arrendatario).

---

47. STJCE, de 7 de noviembre de 2002, Asuntos acumulados C-228/01 y C-289/01 *Bourrasse* y *Perchicot Bourrasse*. CURIA Recopilación de la Jurisprudencia 2002 I-10213.

48. La empresa de transportes francesa *Bourrasse*, disponía de una licencia comunitaria expedida por la *Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine*, con sus copias en cada uno de sus vehículos, matriculados en Francia. En 1993, *Bourrasse* adquirió la empresa de transportes portuguesa *Ver Coelho*. Un control practicado por la *Inspection du travail des Trasports* puso de manifiesto que *Bourrasse* había transferido a *Ver Coelho*, entre 1994 y 1995, hasta de 13 trabajadores de sus empleados, contratados desde el 1 de enero de 1992, y que la empresa *Bourrasse* arrendaba vehículos de transporte sin conductor a *Ver Coelho*, los cuales realizaban transporte internacional con destino a Francia, amparados en una licencia de transporte internacional portuguesa expedidas a nombre del Arrendador, *Bourrasse*, el cual, además gestionaba los discos del aparato tacógrafo de tales vehículos. En el proceso penal el Sr. *Bourrasse* señaló que los trabajadores disponían de contrato de trabajo en la empresa *Ver Coelho* y que el alquiler de vehículos entre la arrendadora *Bourrasse* y arrendataria *Ver Coelho* era lícito conforme a la Directiva 84/647/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera. El *Tribunal de grande instance de Dax* declaró culpable a *Bourrasse* por delito de trabajo clandestino mediante la contratación encubierta de trabajadores. En el recurso, la *Cour d'Appel de Pau*, planteó las cuestiones.

49. La transportista *Perchicot Francia*, efectuaba transportes entre Francia y España a través de una licencia comunitaria expedida por la *Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine*, con copias en cada vehículo matriculados en Francia. En 1999 fundó una sociedad española de transportes, *Perchicot España*, a la que transfirió los contratos de trabajadores de *Perchicot Francia*, a partir del 1 de diciembre todas las contrataciones se desarrollaron por la empresa española. Los vehículos de *Perchicot Francia* fueron alquilados sin conductor a *Perchicot España*, manteniendo la matriculación francesas.

Como en el caso anterior, se sostuvo que el traslado era ficticio, añadiendo en el caso del arrendamiento, que la legislación francesa no permitía el alquiler de vehículos entre Estados miembros, únicamente el tránsito de vehículos alquilados entre dos sociedades de un mismo Estado.

En el presente caso, *Tribunal de Grande Instance de Dax* interrumpe el procedimiento y plantea la compatibilidad de la normativa francesa con la Directiva 84/647 dando lugar a idéntica primera cuestión prejudicial que en el C-228/01.

50. En ambos casos las empresas pretendían eludir las normas francesas sobre prestaciones sociales y llegaban a la misma solución aunque en el primer asunto las empresas eran propiedad del Sr. *Bourrasse* y en el caso de *Perchicot* la empresa española estaba específicamente constituida y controlada por la primera. Conclusiones del Abogado General presentadas el 4 de julio de 2002. Asuntos acumulados Procesos penales contra Jacques *Bourrasse* (C-228/01) y Jean-Marie *Perchicot* (C-289/01).

En cuanto a la segunda, el tribunal comunitario señaló la obligatoriedad de matriculación del vehículo en el estado de establecimiento. En el ámbito de la Unión Europea la sucursal de una empresa de transporte en cada país, se configura a estos efectos, como una empresa propia, con independencia de la nacionalidad del establecimiento principal. Lo que obliga a la rematriculación de los vehículos que disponga, con todos los obstáculos<sup>51</sup> que plantea en la actualidad. No obstante para facilitar el cambio de matriculación, la Comisión ha elaborado una propuesta de Reglamento por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro<sup>52</sup>, cuya primera lectura está prevista para la sesión plenaria del Parlamento Europeo el próximo 11 de marzo de 2014<sup>53</sup> de aplicación tanto a particulares como empresas, que pretende instaurar procedimientos simplificados para el cambio de matriculación de vehículos, ya matriculados en otro Estado, así como facilitar la cooperación administrativa entre las autoridades competentes, con respecto del intercambio electrónico de los datos de matriculación de los vehículos.

El mismo criterio esgrimido en las pasadas líneas recoge expresamente la actual LOTT española, al exigir que las empresas establecidas operen con vehículos matriculados en España (art. 43.1d) y 54.2 de LOTT) y a través de una licencia comunitaria otorgada por una autoridad española:

«artículo 108 LOTT

las empresas establecidas en España únicamente podrán optar a la obtención de títulos habilitantes para realizar transporte internacional cuyo otorgamiento corresponda al estado español, incluida la licencia comunitaria, cuando previamente sean titulares de la autorización de transporte regulada en esta ley que corresponda en cada caso. (...)

Tal vez la normativa española debería haber aprovechado la ocasión para unificar la licencia interior y la comunitaria, siguiendo el ejemplo de sus vecinos europeos<sup>54</sup>, teniendo en cuenta que ambas están sujetas a los mismos requisitos. De esta forma ha procedido Francia, donde la licencia comunitaria es el título que se expide a los transportistas residentes en territorio francés cuando utilizan vehículos que exceden de 3.5 toneladas MMA, reservando la licencia de transporte interior para aquellos que no la superen, habida cuenta de que estos últimos pueden efectuar transportes internacionales sin necesidad de licencia comunitaria.

## B) El transporte de cabotaje

La apertura completa del mercado interior a una libre prestación de servicios de transporte por cuenta ajena exclusivamente en territorio nacional de los Estados miembros, denominado transporte de cabotaje, es una cuestión problemática debido a las profundas reticencias de los Estados miembros, especialmente en aquellos cuyas condiciones laborales y sociales son elevadas, reacios a permitir una libre actividad en el interior de sus dominios, que dinamite las condiciones de sus transportistas nacionales, en favor de transportistas provenientes de Estados miembros con menores costes salariales.

---

51. Comisión Europea. "Informe sobre la ciudadanía de la UE 2010 «La eliminación de los obstáculos a los derechos de los ciudadanos de la UE»" COM (2010) 603 final, de 27.10.2010. La Comisión identificaba los problemas relacionados con la matriculación de vehículos como uno de los principales obstáculos a los que se enfrentan los ciudadanos en el ejercicio cotidiano de sus derechos conforme a la legislación de la UE. Según una lista elaborada por la Comisión, estos problemas son una de las veinte cuestiones problemáticas principales del Mercado Único.

52. Propuesta de Reglamento por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro COM (2012) 164 final, de 4.4.2012.

53. Vid. [http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2012/0082\(COD\)&l=en](http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2012/0082(COD)&l=en)

54. OECD. *Reducir el papeleo. Comparación internacional de las cargas administrativas (Cap. II Análisis de la evolución de la burocracia en el sector del transporte por carretera)*. Estudios y documentos publicados por el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), 2009, p. 108. (Disponible en: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oced/governance/reducir-el-papeleo-comparacion-internacional-de-las-cargas-administrativas\\_9789264055735-es#page1](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oced/governance/reducir-el-papeleo-comparacion-internacional-de-las-cargas-administrativas_9789264055735-es#page1) última visita 10.11.2013.

Inicialmente la normativa comunitaria de 1993<sup>55</sup> contemplaba un régimen transitorio de emisión de autorizaciones de cabotaje que permitían realizar este tipo de transporte, con una duración de 2 meses o un mes, hasta que en 1998 cualquier transportista que cumpliera las condiciones fijadas podía realizar este tipo de transporte de forma temporal sin restricción cuantitativa alguna. El transporte de cabotaje así considerado causaba innumerables problemas interpretativos en los Estados miembros que aplicaban la norma de manera divergente<sup>56</sup>. Por ello, la Comisión elaboró en 2005 una Comunicación interpretativa sobre el carácter temporal del cabotaje en el transporte de mercancías por carretera<sup>57</sup> que, con arreglo a la interpretación fijada por el Tribunal de Justicia de la Unión en tres sentencias relativas a la prestación de servicios, señalaba que el carácter temporal de la actividad de cabotaje debía analizarse en función de la duración, frecuencia, continuidad y periodicidad de la prestación de este tipo de transporte, siempre atendiendo el caso concreto. También señalaba que no estaba permitido cuando esta fuera una actividad permanente, se ejerciera de forma continua o regular, no fuera una actividad excepcional o el vehículo no saliera nunca del territorio del Estado de acogida. En el caso transfronterizo, bajo el pretexto del transporte de cabotaje, se dieron situaciones de deslocalización de empresas. Así la *Cour de cassation*<sup>58</sup>, el 10 de mayo 2011, señaló que la empresa española SEFT, era una filial ficticia de la société SALT ya que en realidad operaba a través de ésta, sin que sus actividades se pudieran subsumir dentro de los supuestos de cabotaje recogidos por la normativa comunitaria. También, la *Cour de cassation* francesa, el 30 octubre 2012<sup>59</sup> confirmó que la empresa luxemburguesa LOCATRANS según acreditaban los controles realizados en 2009 (anteriores a la entrada en vigor del nuevo Reglamento) y la facturación obrante en el procedimiento, realizaba un transporte nacional diario de forma habitual, sin disponer de sede en territorio francés. No obstante, esta definición se reveló insuficientes<sup>60</sup> lo que desembocó en el establecimiento del actual *numerus clausus* que supone una mayor restricción a la libre prestación del servicio de transporte que la contemplada anteriormente.

Actualmente el transporte de cabotaje solamente está permitido a los titulares de licencia comunitaria conforme a los dos supuestos contemplados en el capítulo III art. 8 del Reglamento 1072/2009:

1. Previa realización de un transporte internacional entre Estados miembros o tercer país con destino un Estado miembro, está permitido realizar hasta 3 operaciones de cabotaje en el Estado de acogida con el mismo vehículo, en el periodo de una semana, contada a partir de la descarga del transporte internacional.
2. Tras la descarga de la mercancía de un transporte internacional, a la entrada en vacío en un Estado miembro, está permitida la realización de 1 transporte nacional en el plazo de 3 días, desde la entrada.

El artículo señala que para considerar estos transportes de cabotaje, el transportista debe probar fehacientemente haber realizado el transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo. Como señala el Art. 9 del Reglamento 1072/2009, los transportes de cabotaje se rigen por la ley del Estado de acogida.

---

55. Reglamento (CEE) no 3118/93 del Consejo por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 279 de 12.11.1993).

56. Por ejemplo, en el caso francés, mediante una circular de 22 de enero de 2002 se estableció la prohibición de permanecer una semana sin interrupción realizando cabotaje en el territorio nacional posteriormente eliminada, por la Comisión.

57. Comunicación interpretativa de la Comisión "sobre el carácter temporal del cabotaje en el transporte de mercancías por carretera". DOUE C21/2, de 26.1.2005.

58. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 10 mai 2011, 10-87.475, Inédit. Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 7 septembre 2010

59. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 30 octobre 2012, 12-80.194, Inédit. Décision attaquée: Cour d'appel de Metz, du 14 décembre 2011

60. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (refundición)». Apartado 3.4. DOUE C 204/31 de 9.8.2008.

La interpretación de este artículo sigue sin ser pacífica. Mientras que el nuevo art. Artículo 107 de la LOTT española remite a los supuestos permitidos por la legislación europea (y por los acuerdos internacionales) la realización de cabotaje en territorio español sin desarrollo alguno<sup>61</sup>, en el caso francés se ha producido una concreción de la norma comunitaria. El art. 33 de la ley nº 2009-1503 de 8 de diciembre de 2009<sup>62</sup> introdujo en la ley reguladora del transporte interior (LOTI)<sup>63</sup> las siguientes especificidades: el transporte de cabotaje debe realizarse con el mismo vehículo o, cuando si es un conjunto, la cabeza tractora, que el transporte internacional; en el caso de que el transporte internacional no se descargue en Francia, la única operación permitida debe producirse, en los tres primeros días desde la entrada en vacío, pero amplía lo dispuesto al establecer otro límite temporal, esta operación debe realizarse dentro de los siete días siguientes a contar desde la descarga de la mercancía del transporte internacional. Posteriormente El Decreto nº 2010-389 de 19 de abril relativo al transporte de cabotaje por tierra y fluvial<sup>64</sup> estableció la obligación de disponer de la carta de porte (*lettre de voiture*) internacional así como de la carta de porte correspondiente al transporte de cabotaje, debiendo conservarse durante dos años<sup>65</sup>.

En cuanto al futuro del cabotaje, ya en el considerando 4 y 5 del Reglamento 1072/2009 se indicaba que la limitación de la prestación del servicio de transporte, por parte de empresas no residentes, es algo transitorio y que debe tender a la total apertura del mismo. De hecho el art. 17 del Reglamento establece que la Comisión deberá elaborar un informe sobre la situación de mercado en 2013, entre otras cuestiones para pronunciarse acerca del cabotaje. En este sentido la Comisión mandó elaborar un informe para valorar la apertura del cabotaje a un Comité de sabios<sup>66</sup>, en el cual se propone abrir gradualmente los supuesto, distinguiendo dos clases de cabotaje: aquellos unidos a la realización previa de un transporte internacional (se permitirían todas las operaciones de cabotaje en cuatro días tras la descarga) y los desligados con un plazo de 30 días al año, o 50 días en el caso de vehículos Euro V, con la obligación de comunicación al Estado de acogida. En el caso de estos últimos se obligaría a los transportistas a aplicar la legislación laboral del estado de acogida, con el objeto de que no se produzcan situaciones que alteren el mercado.

### **3. COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y LEY APLICABLE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA TRANSFRONTERIZO: ESPECIAL MENCION A LAS RELACIONES FRANCO-ESPAÑOLAS**

Dejando a un lado las condiciones administrativa para desarrollar la actividad y antes de centrar el análisis sobre la competencia judicial internacional y la ley aplicable en los contratos de transporte de mercancías por carretera, conviene realizar un apunte respecto de los contratos a los que van a aplicarse las disposiciones del Convenio internacional. Como señalábamos en el primer apartado, el Convenio CMR es el instrumento de Derecho uniforme que se aplica a todo contrato de transporte de mercancías por carretera,

61. La Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España (BOE núm. 179, de 25/7/2007) es anterior a la aprobación del Reglamento no obstante lo cual coincide con el texto europeo. Como se señaló en la Jornada técnica sobre "la Reforma de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres" *Confederación Española de Transporte de Mercancías*, Madrid, 16 de Julio de 2013 es necesaria la puesta al día de las órdenes ministeriales en materia de transporte. No obstante la aplicación imperativa de los reglamentos europeos, dichas reformas vendrían a introducir una interpretación de algunos aspectos esenciales, como en el caso francés.

62. Loi nº 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aus transports. JORF nº0285 du 9 décembre 2009.

63. Loi nº 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). JORF du 31 décembre 1982.

64. Décret nº 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux. JORF nº0093 du 21 avril 2010.

65. Las previsiones en cuanto al transporte de cabotaje se encuentran codificadas en el *Code des transports. Troisième partie: transport routier*. Livre IV: Dispositions communes a l'exercice du transport public routier. Titre II : Le cabotage.

66. "Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market" disponible en <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>, última consulta en 22.10.2013.

realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega al destinatario, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato. Dentro de esta definición recogida en su art. 1, se puede extraer que el Convenio será de aplicación incluso cuando la carga o descarga este situada en un Estado no contratante. Amplía el Convenio CMR su ámbito de aplicación a transportes multimodales, salvo ruptura de carga<sup>67</sup>, para la determinación de la responsabilidad por pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía en el transporte no realizado por carretera y por causa no imputable al transportista de este medio, estableciendo la aplicación subsidiaria del Convenio en caso de inexistencia de otra disposición. Pero no todos los transportes que cumplan las previsiones contempladas en el primer artículo van a regirse por sus disposiciones ya que contempla como excepciones los transportes postales, funerarios y de mudanzas. Por tanto, siempre que sea aplicable el Convenio y de cumplirse lo señalado anteriormente en el caso del transporte transfronterizo entre España y Francia lo será, debemos acudir a sus disposiciones en el ámbito transfronterizo.

### 3.1. Competencia Judicial Internacional

A la hora de determinar la competencia judicial internacional en los conflictos relacionados con el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera en el espacio transfronterizo franco-español, se deberá acudir, por tanto, a las disposiciones contenidas en el Convenio CMR.

La determinación de la competencia judicial internacional en este tipo de conflictos se recoge en el artículo 31.1 del CMR. Regulación que permite a las partes designar la jurisdicción de los tribunales de cualquiera de los Estados contratantes del CMR<sup>68</sup>, siendo nula la cláusula de elección de un Estado no parte. En defecto de elección, el demandante puede escoger, bien el domicilio del demandado, ( el país de la residencia habitual, domicilio principal o la sucursal o la agencia por intermedio de la cual se concluyó el contrato de transporte) o el lugar de recogida de la mercancía por parte del transportista o el lugar acordado de entrega de la mercancía. El lugar de entrega de la mercancía será el lugar pactado, que debe estar indicado en la carta de porte, no donde efectivamente se entregaron las mercancías<sup>69</sup> y se mantiene como foro válido aun cuando las mercancías no llegaron a este destino.

Las normas competencia judicial internacional contenidas en el convenio CMR no designan el juzgado tribunal determinado sino la jurisdicción de un Estado<sup>70</sup>, debiendo contemplar las reglas nacionales en materia de competencia judicial interna fijar el tribunal concreto. No obstante, la posterior aplicación de las normas de la jurisdicción nacional no pueden tener el efecto de excluir la jurisdicción general requerida

---

67. Señala B. Mercadal en "Application conventionnelle de la Convention de Genève (CMR) à un transport interne de marchandises par route" *Recueil Dalloz*, 1998, p. 143, que cuando hay ruptura de carga, también para el transporte por carretera regido por el Convenio CMR, se tiende a considerar que surge un nuevo contrato. Lo muestra a través de un ejemplo casuístico en el ámbito transfronterizo franco-español, en el cual, la *Cour de cassation* consideró que un transporte realizado desde Francia con destino España, con ruptura de la carga en Saint-Jean-de-Luz y cambio de porteador, no suponía que toda la operación de transporte se rigiera por un único contrato internacional sujeto al Convenio CMR, sino que cabe entender que hay uno internacional y otro nacional.

68. N. Bouza Vidal, *Aspectos actuales de la autonomía de la voluntad en la elección de la jurisdicción y de la ley aplicable a los contratos internacionales*. Cursos de Derecho Internacional de Vitoria, 2004, pp. 38 y 39 disponible en [http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2004/2004\\_5.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2004/2004_5.pdf), última visita 22.10/2013.

69. S. Grignon-Dumoulin, "Forum shopping - Article 31 de la CMR" *Rev. dr. unif.*, 2006, p. 612; B. Lasa Belloso "Competencia judicial internacional y regulación del arbitraje en el Convenio CMR", *AEDIPR Anuario español de Derecho Internacional privado*, T.IV, 2004, págs. 289; A. L. Calvo Caravaca, y J. Carrascosa González, *Manual Derecho Internacional privado*, vol. II, Granada, Ed. Comares, 2012, p. 736.

70. S. Grignon-Dumoulin, *op. cit.*, nota 69, p. 611; H. Kenfack, "Droit des transports. 2-Détermination de la juridiction compétente en l'absence de clause attributive de juridiction et application des règles de la CMR" *Recueil Dalloz*, 2009, p. 972.

expresamente por el Convenio CMR<sup>71</sup>, aunque las normas internas no contemplen algunos de los foros establecidos<sup>72</sup> en la Convención internacional.

En defecto de elección, los foros objetivos establecidos en el CMR podrán ser elegidos para iniciar la acción de reclamación por parte del actor<sup>73</sup>. Como consecuencia, las opciones que proporciona este artículo no aseguran la sujeción del contrato al Convenio CMR, en tanto que se deja abierta la posibilidad de que, de la aplicación de los mismos, resulten competentes los tribunales de un Estado no contratante, que no está obligado a someterse al mismo. Aunque el Art. 6.1 k establece la obligatoriedad de señalar en la propia carta de porte la sujeción al Convenio CMR del contrato de transporte, mediante la *cláusula Paramount*<sup>74</sup>, el Tercer estado no contratante examinará sus normas de producción interna en materia de Derecho Internacional privado así como las posibles excepciones al orden público, pudiendo aplicar el Convenio CMR como parte del contrato<sup>75</sup>. Como puede apreciarse, el sistema establecido en el Convenio CMR favorece un “*forum shopping*” legítimo al permitir la entrada en juego de los foros objetivos alternativos indicados en el CMR<sup>76</sup>.

En cuanto a problemas derivados de la litispendencia, el Art. 31.2 del CMR dispone que si la acción esta incoada ante una jurisdicción competente conforme a los foros señalados, o cuando ya se ha pronunciado un fallo en una jurisdicción válida, no se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes. Establece una excepción, que tal decisión no pueda ser ejecutada en el país donde la nueva acción se intenta. El sentido del segundo párrafo del Art. 31 lo encontramos en el 3º apartado, cuando se ha alcanzado la ejecutoriedad de un fallo por parte de un Estado contratante, siempre observando las reglas de determinación del foro del Convenio CMR, será ejecutable en todos los Estados contratantes, máxime cuando se lleve a cabo todas las formalidades para ejecutar la resolución en el Estado que interese, en el caso europeo, reguladas a través de los artículos recogidos en el capítulo III del mencionado Reglamento 44/2001. La prohibición del análisis del fondo del asunto de la resolución ejecutoria que señala el Convenio CMR coincide

---

71. X. Delpech “Transport routier international: conflit de juridictions”, *Recueil Dalloz*, 2008, p. 289 sobre *Arrêt Cour de cassation, civile, 8 janvier 2008*: En este caso, la carta de porte no precisaba el lugar de descarga, aunque de la misma se infiere que se encuentra en Francia. Interpuesta la demanda en la sede de la destinataria Francia, se rechazó la competencia. En el recurso la Cour d`appel de Versailles se declaró incompetente en favor de los tribunales de Bélgica, señalando que es el lugar de la carga y la sede de la transportista y que el Art. 6 del CMR obliga a fijar un lugar de entrega, por lo que no tiene por qué coincidir el lugar de destino con la sede social de la destinataria, sin tener el tribunal de la sede relación suficiente con el litigio. La *Cour de cassation* critica que no se respete la elección conforme al CMR y que no se explique por qué no constituye un vínculo suficiente y si otro tribunal francés podría tener un punto de conexión con el conflicto.

72. A nivel casuístico: Se produjo un incumplimiento del contrato por parte de la empresa Transportes Caudete (España), que fue contratada para hacer un transporte desde Francia a Inglaterra, interponiendo la demanda en el lugar de carga de la mercancía (Francia). A nivel francés, el Art. 46.2 del Code de procédure civile señala que el demandante puede elegir además del domicilio del demandado, en materia contractual, la jurisdicción del lugar de entrega efectiva de la cosa o el lugar de ejecución de la prestación, pero no el foro del lugar de carga contemplado en el Art. 31-1b Convenio CMR. El 17 julio de 2002 la Cour d`appel de Lyon (Nº RG: 2001/00864) pronuncia: “(...) *Attendu qu`ainsi, l`article 46 du nouveau code de procédure civile ne permet pas aux demandeurs de bénéficier du droit qu`ils tiennent de l`article 31-1,b de saisir une juridiction française ; qu`ils sont, dès lors, en droit de saisir la juridiction française qui a un lien suffisant avec le litige et dont la saisine est conforme à une bonne administration de la justice; qu`ils ont satisfait à ces critères en saisissant le tribunal de commerce de Saint-Etienne, juridiction dans le ressort de laquelle il n`est pas contesté que la marchandise litigieuse a été prise en charge ; qu`il s`ensuit que l`exception d`incompétence n`est pas fondée et sera rejetée*”.

73. J. Putzerys “Le contrat de transport routier de marchandises”, Bruxeles, 1981; M. Clarke y D. Yates “Contracts of carriage by land and air”, London, Singapore, Ed. LLP, 2004. Pp. 52-55.

74. Citar en este sentido, textualmente a N, Bouza Vidal, *op. cit.*, nota 68 p. 14: “J. J. Alvarez Rubio Las cláusulas paramount: autonomía de la voluntad y selección del Derecho aplicable en el transporte marítimo internacional, Madrid: Eurolex, 1997 pp. 131-148. Como muy bien señala este autor en su detallado estudio sobre los diversos tipos de “cláusulas paramount” insertas en los conocimientos de embarque, la cláusula paramount solo cumple una función conflictual en los Estados parte en los Convenios que la admiten expresamente; pero no en los Estados no contratantes, ya que para éstos, al no estar obligados a respetar las disposiciones de los mencionados Convenios, la remisión de las artes a las Reglas uniformes reviste un valor meramente contractual de incorporación por referencia, quedando por consiguiente subordinada la validez y eficacia de las Reglas uniformes al respeto a las normas imperativas de la ley designada aplicable por las normas de conflicto del foro.”

75. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, nota 69, p. 294; F. J. Sánchez Gamborino y A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, nota 14 p. 72.

76. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, nota 69, p. 296.

con lo establecido en el art. 36 del Reglamento 44/2001 casi en su totalidad, con alguna diferencia en materia de fiscalización de la competencia que en el caso del CMR si permite.

En el ámbito europeo, la aplicación de las disposiciones que regula el Convenio CMR en materia de competencia judicial internacional encuentran su fundamento jurídico<sup>77</sup> a través del art. 71 del Reglamento 44/2001, denominado Reglamento Bruselas I. Este artículo señala en su primer apartado que en el caso de Convenios de los que fueran parte los Estados miembros, con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento Bruselas I, que, materias específicas, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones, prevalecen sus disposiciones frente al texto europeo<sup>78</sup>. Como se ha señalado el Convenio CMR regula una materia particular –el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera– y delimita la jurisdicción conforme al analizado art. 31 del Convenio CMR. Asimismo el Convenio CMR cuenta con la inestimable ventaja de que todos los Estados miembros son parte, lo que reduce significativamente la confluencia de normas, ya que asegura inicialmente que las elecciones de jurisdicción dentro de la UE se van a producir conforme al Convenio CMR y no al Reglamento 44/2001 (en el caso de que el Estado del foro no fuera contratante la elección conforme al Reglamento 44/2001 podría ser válida<sup>79</sup>) y por lo que respecta al reconocimiento de resoluciones dictadas en el marco de un contrato de transporte internacional de mercancías entre los Estados miembros, estas deberán observar las condiciones señaladas en el Convenio CMR, como señala el art. 71.2 b) Reglamento 44/2001.

Sin embargo la competencia judicial convencional derivada del art. 71 del Reglamento Bruselas I no es automática<sup>80</sup>, pudiéndose exceptuar la aplicación de estas disposiciones del Convenio CMR, cuando den lugar a pronunciamientos contrarios al sistema de reconocimiento y ejecución marcado por el texto europeo<sup>81</sup>. Así lo dispone la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión europea de 4 de mayo de 2010<sup>82</sup>, en respuesta a las cuestiones prejudiciales elevadas en el marco de un litigio ente entre TNT Express Nederland BV y AXA Versicherung AG, en relación con la ejecución en los Países Bajos de resoluciones de un órgano jurisdiccional alemán por las que se condenaba a TNT al pago de una indemnización por la pérdida de mercancías durante su transporte internacional por carretera<sup>83</sup>. El Tribunal europeo señala

---

77. A. L. Calvo Caravaca y J. Carrascosa González “Ejecución de resoluciones patrimoniales en la Unión Europea: El Reglamento 44/2001 de 22 diciembre 2000”, *International Law: Revista Colombiana de derecho Internacional* n°3, 2004 pp. 363-460; F. F. Garau Sobrino “La literalidad interpretada desde la coherencia del sistema. las relaciones entre el Reglamento Bruselas I y los Convenios sobre materias particulares según el TJUE” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3 N° 1, 2011, pp. 274; P. A. De Miguel Asensio “Convenios internacionales y unificación del derecho internacional privado de la Unión Europea”. *Nuevas fronteras del Derecho de la Unión Europea (liber amicorum José Luis Iglesias Buhigues)* Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2012, pp. 57-77.

78. El predecesor del Reglamento Bruselas I, el Convenio de Bruselas de 1968 también consideró la primacía del Convenio CMR *vid* P. Patrick Courbe y H. Chanteloup “Droit international privé. II - Les conflits de juridictions” *Recueil Dalloz*, 2005, p. 1192; C. Brière “La Convention dite CMR prime sur la Convention de Bruxelles” *Recueil Le Dalloz* 2005 Jur. p.548-550.

79. Apunta F. F. Garau Sobrino *op. cit.*, nota 77, p. 273 párrafo 5º algunos interrogantes que podrían presentarse de no ser todos los Estados miembros parte de un Convenio.

80. F. F. Garau Sobrino, *op. cit.*, nota 77, p. 274.

81. *Ibidem*, pp. 274 y 275.

82. STJUE 4 mayo 2010, C-533/08-TNT Express Nederland, Recopilación de la Jurisprudencia 2010 I-04107.

83. El origen del litigio se produjo por la pérdida de mercancías en un contrato de transporte efectuado desde Países bajos hasta Alemania. en 2002, la transportista TNT interpone acción declarativa en el tribunal de Países bajos contra la asegura AXA, con el objeto de beneficiarse del límite de indemnización previsto en el Art. 23.3 del Convenio CMR, pretensión que es desestimada en 2005 y a la que TNT presenta recurso. Entre tanto en 2004, Axa interpone demanda de reparación de daños en Alemania, a la que TNT alega la excepción de litispendencia del art. 31.2 del Convenio CMR, siendo desestimada esta última y condenándola al pago de la indemnización, en 2006. En 2007 AXA solicita la ejecución ante el juez de Países Bajos, a lo que TNT responde con la solicitud de denegación o suspensión de la ejecución (hasta que se resuelva el recurso presentado en Países bajos), en base a excepción del orden público del Art. 34 del Reglamento 44/2001, en tanto que el tribunal alemán no era competente, puesto que había vulnerado la regla de la litispendencia del Convenio CMR. AXA, contraataca señalando que el orden público no puede invocarse a las reglas de la competencia (Art. 35.3 Reglamento 44/2001). El argumento de AXA es el que prospera y TNT interpone recurso de casación señalando que el Art. 71.2 letra b Reglamento 44/2001, constituye la excepción a la fiscalización de la competencia marcada por el Art. 35.3 del mismo reglamento. El tribunal de casación Holandés eleva las cuestiones prejudiciales acerca de la aplicación del Convenio especial sobre el Reglamento 44/2001.

que el Artículo 71 del Reglamento nº 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que, prevalecen las reglas de competencia judicial, de reconocimiento y de ejecución previstas en un convenio relativo a una materia particular, como la regla de la litispendencia establecida en el artículo 31, apartado 2, del CMR<sup>84</sup> y la regla sobre la fuerza ejecutiva recogida en el artículo 31, apartado 3, de dicho Convenio, siempre que presenten un *alto grado de previsibilidad, faciliten una buena administración de justicia y permitan reducir al máximo el riesgo de procedimientos paralelos y además garanticen, en condiciones al menos tan favorables como las previstas en el mencionado Reglamento, la libre circulación de las resoluciones en materia civil y mercantil y la confianza recíproca en la justicia en el seno de la Unión (favor executionis)*. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea –anteriormente de las Comunidades Europeas– interpreta de esta manera el alcance del Convenio CMR, confirmando la regla de la especialidad<sup>85</sup>, con el mismo criterio al que recogía el anterior artículo 57 del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968<sup>86</sup>.

Por tanto, cuando la aplicación de las normas de competencia judicial internacional que marca el Convenio CMR den lugar a resoluciones que no cumplan con los criterios que marca la sentencia, habrá que observar las disposiciones del Reglamento 44/2001.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha tenido recientemente la oportunidad de concretar otro aspecto del Art. 31 del Convenio CMR, curiosamente a través de un litigio acaecido entre las partes domiciliadas en los mismos Estados que la vez pasada. En la Sentencia de 19 de diciembre de 2013<sup>87</sup> el Tribunal de Justicia de la Unión Europea vuelve a señalar que el Art. 71 del Reglamento 44/2001 debe respetar el *favor executionis* europeo pero en la presente ocasión, *el artículo 71 del Reglamento n 44/2001 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una interpretación del artículo 31, párrafo 2, del Convenio CMR, según la cual una demanda de declaración negativa o una sentencia declaratoria negativa en un Estado miembro no tienen el mismo objeto y la misma causa que una acción de repetición ejercitada en otro Estado miembro con motivo de los mismos daños y perjuicios entre las mismas partes del litigio o sus derechohabientes* o dicho en sentido positivo, las resoluciones que se entablen entre aseguradora y demandante por un incumplimiento del contrato de transporte tendrán el mismo objeto y la misma causa que la acción de repetición de la aseguradora.

Por lo que respecta al transporte de cabotaje, el art. 2. 6ª definición del Reglamento 1072/2009 dispone que son transportes nacionales, por consiguiente, no estarán sujetos a las normas de competencia judicial establecidas en el Convenio CMR, siendo la jurisdicción del Estado de acogida la que deberá dirimir el hipotético conflicto. No obstante, estos transportes revisten un carácter marcadamente internacional en tanto que, en los supuestos en los que recae la sentencia contra el transportista, que no es residente del Estado del foro, se deberá recurrir al reglamento 44/2001 a fin de que la ejecución de la sentencia del

84. 43º Considerando STJUE 4 mayo 2010, TNT Express Nederland: TNT sostiene que el artículo 31, apartado 3, del CMR permite la fiscalización de la competencia judicial, mientras que AXA considera que el artículo 35, apartado 3, del Reglamento nº 44/2001 excluye el control de la competencia del juez alemán.

85. TJCE (Sala Tercera), de 28 de octubre de 2004. Asunto C-148/03 - Nürnberger Allgemeine Versicherung. Recopilación de la Jurisprudencia 2004 I-10327.

86. B. Lasa Bellosa, *op. cit.*, nota 46, pp. 45-47; J. J. Álvarez Rubio “La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales” *Diario La Ley* Nº 7499, Sección Tribuna, 29 Oct. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY, disponible en:

[http://www.larioja.org/upload/documents/680383\\_DLL\\_N\\_7499-2010.La\\_regla\\_de\\_especialidad.pdf](http://www.larioja.org/upload/documents/680383_DLL_N_7499-2010.La_regla_de_especialidad.pdf) última visita 22.10/2013; F. F. Garau Sobrino, *op. cit.*, nota 77 pp. 272.

87. STJUE (Sala Tercera), de 19 de diciembre de 2013. Asunto C-452/12- NIPPONKOA Insurance Co. (Europe) recopilación de la Jurisprudencia decision.receuil1. En el presenta asunto la empresa Canon contrata a Nippon Express y Nippon Express Euro Cargo BV para realizar un transporte desde Países Bajos hasta Alemania. Estos, a su vez, contratan para realizar el envío a Inter-Zuid Transport que encomienda la realización de la prestación a otra transportista. En 2007 realizan el transporte, pero al llegar tarde, aparcan el vehículo en un recinto del destinatario sin vigilancia, y a la noche se produce el robo de parte de la mercancía. pasado un mes, Canon entabla acción en Alemania contra el porteador contractual, condenándolas al pago de una indemnización de 500.000 €. En 2010 la aseguradora de las portadoras insta en Alemania una acción de repetición contra Inter-Zuid Transport, por las cantidades satisfechas a Canon. Sin embargo en 2009 Inter-Zuid Transport había obtenido una sentencia declarativa negativa en Países bajo, por la que sólo debía hacer frente al pago de la indemnización limitada que prevé el Convenio CMR.

Estado de acogida despliegue sus efectos. Encontramos por tanto, un régimen ejecutorio coincidente, a pesar de considerarse el primero como un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera y el otro transporte circunscrito al ámbito nacional.

### 3.2. Ley aplicable

En el ámbito del transporte transfronterizo franco-español de mercancías por carretera conviven diferentes instrumentos para conocer cuál es la ley aplicable al contrato. En primer lugar, en la medida en la que el transporte se considere internacional, el Convenio CMR realizado en Ginebra el 19 de Mayo de 1956, es el instrumento de Derecho uniforme, con carácter imperativo de aplicación. En segundo término a pesar de que la doctrina viene reclamando<sup>88</sup> una regulación material de la contratación del transporte de mercancías por carretera en el ámbito europeo, en la actualidad no se aprecia iniciativas para avanzar en tal construcción. No obstante en el ámbito conflictual, el Reglamento (CE) N° 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, conocido como Reglamento Roma I<sup>89</sup> concreta la ley aplicable a las obligaciones contractuales, en nuestro caso, en materia de transporte, en los Estados miembros de la Unión<sup>90</sup>, en aquellas situaciones no previstas por el Convenio CMR<sup>91</sup>.

Mención aparte merece la determinación de la ley aplicable en los contratos de transporte de cabotaje puesto que a través de la norma de ordenación de esta actividad analizada anteriormente, se ha introducido el art. 9 del Reglamento 1072/2009, que establece la ley de conflicto mediante la cual remite a la legislación nacional del Estado de acogida la regulación del contrato en los transportes nacionales efectuados por transportistas europeos no residentes.

Siempre que sea aplicable el Convenio<sup>92</sup> habrá que estar al régimen contemplado en el mismo, puesto que vuelve inaplicable el derecho nacional, salvo que expresamente lo disponga<sup>93</sup>. El Convenio, a pesar de no regula todos los aspectos, prevé para determinados supuestos la fijación del ordenamiento jurídico aplicable o incluso entra a regular de manera directa el contenido material de ciertos extremos.

Entre otros cabe mencionar las disposiciones<sup>94</sup> que contiene en materia de documentación del transportes, venta y disposición de la mercancía, régimen de responsabilidad o el criterio para determinar el dolo y la culpa equiparable al dolo. Así, el art. 5.1 señala que las cartas de porte que documentan el contrato de

---

88. B. Mercadal "La C.M.R. Peut-elle devenir la loi du transport intérieur français?" *Liber amicorum Jacques Putzeys: études de droit des transports*, Bruxelles, Ed. Bruylant, 1996, p. 246; C. Llorente Gómez de Segura "Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones" *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005; C. Llorente Gómez de Segura "La incidencia del CMR en la armonización de la regulación del contrato de transporte en los Estados miembros de la Comunidad Europea en "Cuestiones actuales del Derecho mercantil internacional" en (Dirs.) A. L. Calvo Caravaca/S.Areal Ludeña, Madrid, Ed. Colex, 2005, pp. 745-764; V. Mambrilla Rivera "La política europea de transportes (hacia el establecimiento de un "Espacio único del Transporte")" *revista de Derecho del Transporte* n° 9, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2012.

89. DOUE L 177/6 de, 4.7.2008.

90. C. Llorente Gómez De Segura "La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I" *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, N° 2, 2009, p. 162.

91. Art. 25 1 Reglamento 593/2008. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones contractuales. J. Carrascosa González "La ley aplicable a los contratos internacionales: el reglamento Roma I" *Colección el derecho de la globalización*, n° 17, Madrid, Ed. Colex, 2009, p. 361.

92. *Vid* ámbito de aplicación del Convenio CMR en pág. 22.

93. X, Delpeche "La Convention CMR du 19 mars 1956 est d'ordre public" *Com.* 30 juin 2009, *Dalloz actualié* 15 juillet 2009 n° 08-15.026; A. L. Calvo Caravaca y A. Carrascosa González *op. cit.*, nota 69, p. 738.

94. C. Llorente Gómez De Segura *op. cit.* nota 90, p. 164. por su parte, califica los siguientes artículos como normas de conflicto aplicables a algunos aspectos del contrato.

transporte a los diferentes intervinientes debe estar firmadas y “*pueden ser impresas o reemplazadas por los sellos del remitente y del transportista si la legislación del país donde la Carta de Porte se expide lo permite*”. En sentido afirmativo se pronuncia la legislación española al contemplar la firma mediante medios mecánicos o mediante la estampación de un sello siempre que quede acreditada la identidad del firmante (Art. 11.2 LCTT<sup>95</sup>) mientras que el Decreto francés n° 99-269 regulador del contrato tipo aplicable a los transportes públicos de mercancías por carretera para los cuales no existe contrato tipo específico señala que la firma deberá ser acompañada por el nombre del firmante, la fecha y la hora de entrega, así como el sello comercial de establecimiento<sup>96</sup>, por tanto, no permite sustituir el sello por la firma, al deber reflejarse ambas. Esta obligación a nivel nacional francés ha dando erróneamente a lugar a imposición de sanciones por carencia de estos requisitos también en las cartas de portes internacionales regidas por el Convenio CMR<sup>97</sup> (éste sólo obliga a su firma).

Como peculiaridad cabe hacer referencia nuevamente al transporte de cabotaje, que a pesar de no ser un transporte internacional en sentido estricto tiene gran repercusión en el desarrollo del transporte transfronterizo y cabe plantearse, con qué documentación deben ejecutarse estos transportes de cabotaje en el Estado de acogida. A nivel francés en atención al art. 12 e) del Décret n°99-752, los documentos justificantes del transporte de cabotaje son la carta de porte del transporte internacional previo, adaptada al contenido del Convenio CMR y la carta de porte relativa a la operación de cabotaje. Para estas últimas, el art. 4 párrafo III del *Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises* además del contenido general de las cartas de porte a nivel nacional, impone dos menciones obligatorias, la matrícula del vehículo utilizado para el transporte y la fecha de descarga de las mercancías.

Por lo que respecta venta de la mercancía por parte del transportista sin que medie instrucción en los casos justificados<sup>98</sup>, el art. 16.5 del Convenio CMR establece la aplicación de la *lex rei sitae* para las condiciones de dicha venta. El art. 32.3 LCTT contempla para el caso de riesgo de pérdida o daño de las mercancías que el porteador (quien se obliga a realizar el transporte) solicite, ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente, la venta de la mercancía. Según la Sentencia de la Audiencia Provincial de Gipuzkoa de fecha 30 de julio de 2001 el cumplimiento de los requisitos para la enajenación de la mercancía así como la solicitud de venta condicionan poder compensar los gastos del porte con la venta, no pudiendo aceptarse como válida venta legal cuanto no se ha realizado conforme a los mismos (no admite que el cargador que es también el propietario de la mercancía se niegue a satisfacer el crédito al porteador). Por contra, de la sentencia de la Audiencia Provincial de Gipuzkoa de 19 de noviembre de 2004 se infiere que el cálculo del importe de la venta de las mercancías dañadas se realizó conforme al precio de mercado existente en la localidad de Perpignan (lugar a la que la mercancía llegó dañada). En Francia, un litigio entorno a la negativa de aceptación de un transporte con inadecuada temperatura de congelación de alimentos desde Francia con destino Alemania, dio lugar al depósito de la mercancía en Alemania, el transportista solicitó al juez francés en un procedimiento de urgencia, el cual ordenó un peritaje de las mercancías (Article L133-4 *Code de commerce*<sup>99</sup>) para proceder a su venta, al cual se opone el cargador señalando que conforme al art. 16-5 del Convenio CMR se debe aplicar la legislación alemana a la venta (y con ello las normas en materia de salubridad alemanas). El proceso da lugar a la sentencia de

95. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. BOE núm. 273, de 12/11/2009. Hay que señalar que la norma española, tal y como menciona en su exposición de motivos, se haya ampliamente influenciada por el Convenio CMR.

96. Article annexe, 9 Décret n°99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique.

97. F. J. Sanchez Gamborino y A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, nota 14 p. 176.

98. Sin mediar instrucción atendiendo a la naturaleza perecedera o el estado de la mercancía, si los gastos de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía o si en un plazo razonable no ha recibido instrucciones del que tiene derecho sobre la mercancía.

99. Ver desarrollo del artículo L133-4 *Code du commerce*, *infra* apartado aproximación al marco jurídico aplicable en el ordenamiento jurídico francés.

la *Cour de Cassation* de 8 octubre 1997, en el que se señala que, si bien considera los argumentos esgrimidos declara no que la sentencia objeto de recurso, en virtud del art. 31 del Convenio CMR, no pueden hacerse cumplir en cualquiera de los otros países contratantes del CMR ya que es una sentencia provisional pronunciada por un tribunal de un país contratante.

También establece el Convenio CMR la aplicación de la ley del lugar donde se encuentre la mercancía en el Art. 20.4, cuando regula el poder de disposición del transportista sobre la mercancía perdida. En el caso español, el art. 39.3 LCTT otorga al transportista la libre disposición de la mercancía una vez transcurridos los plazos, salvo que la desaparición constituya un fraude, por ejemplo, por el costo superior de mercancía frente a la indemnización<sup>100</sup>, en el en el caso francés, no hay una previsión específica en cuanto al transporte, por lo que habrá que acudir a los supuestos generales de restitución.

En materia de responsabilidad, el art. 28.1 del Convenio CMR ha optado por equiparar bajo un mismo régimen la responsabilidad contractual y la extracontractual<sup>101</sup>. En este sentido, tanto los sujetos como las acciones en las reclamaciones extracontractuales pasarán a regirse igualmente por las prescripciones del Convenio, aunque con limitaciones en el caso de algunos auxiliares.

Los límites y exclusiones a la responsabilidad del transportista establecidos en el capítulo IV se exceptúan si el daño ha sido causado por dolo o por culpa que sea equiparada al dolo del transportista (art. 29.1 Convenio CMR) interpretado conforme la Ley de la Jurisdicción a la que se refieran, esto es la *lex fori*. El art. 62 LCTT limita el acogimiento a las eximentes de responsabilidad, si media daño causado por una actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción. En el caso francés, la ley n° 2009-1503 de 8 de diciembre de 2009 introdujo una interpretación autónoma del concepto de culpa equiparable al dolo en materia de transporte, a través del art. L133-8 en el *Code de commerce*, el cual señala que solo está equiparada al dolo la negligencia grave (*faute inexcusable*) del transportista. Señala que es inexcusable la negligencia deliberada que implica la posibilidad de daño y su aceptación temeraria sin razón válida y que es nulo el pacto en contrario<sup>102</sup>. Sin ánimo de abordar el sentido dichos conceptos en ambos Estados, remitiéndolo a la lectura de su desarrollo doctrinal<sup>103</sup>, sirvan de ejemplos, en el ámbito transfronterizo franco-español, la sentencia del Juzgado de lo Mercantil n°1 de Bilbao (Vizcaya) de fecha 8 de mayo de 2013 estima la demanda interpuesta contra el transportista por el extravío de la mercancía con destino a una empresa de Erome, (Francia), en tanto que *limitación no resulta aplicable (art. 29) si el daño ha sido provocado por dolo o negligencia imputable a propio transportista, correspondiendo la carga de la prueba de la diligencia a la demandada, que alega la excepción ( art. 217 LEC y SAP Madrid, de 28.03.2001, citada por el demandante, que resuelve un caso idéntico). Y la empresa de transporte, lo que alega es que, “desgraciadamente la mercancía se perdió” en su almacén (pág. 4 de su contestación). Lo que, lejos de servir de excusa, prueba su grave negligencia* y por el lado opuesto, la sentencia de la Audiencia Provincial de Gipuzkoa de fecha 11 de julio de 2011, que aprecia la ausencia de dolo o culpa grave por parte de un transportista, que entregó correctamente la mercancía en las

100. F. J. Sánchez Gamborino y A. Cabrera Cánovas, *op. cit.*, nota 14, pp. 99 y 100.

101. J. Rodrigo De Larrucea, R. Marí Sagarra, J. Martín Malofré, *Transporte en contenedor*. Barcelona, Ed. Marge books, 2012, p. 285. El mismo régimen recoge el art. 63 LCTT en legislación española.

102. X. Delpech “Clause limitative de réparation et obligation essentielle. Arrêt rendu par Cour de cassation, com” *Recueil Dalloz*, 2010, p. 1832 *in fine*; F. LETACQ “De la faute lourde à la faute inexcusable dans les transports” *Dalloz*, 2010, RJDA Chron. 453.

103. F. J. Sánchez Gamborino “La llamada culpa equiparable a dolo y sus consecuencias en el Contrato de Transporte” *Revista de Derecho Mercantil* n° 216, Ed. Civitas, 1995, pp. 723-736; S. Grignon-Dumoulin, *op. cit.*, nota 69, pp. 613-616; D. Morán Bovio “El concepto de dolo y de culpa grave equiparable a dolo por parte del transportista: art. 29 del Convenio CMR” en *Actualidad jurídica del transporte por carretera*. In Memoriam F. M. Sánchez Gamborino, Madrid, 2005, pp. 453-459; F. Letacq, *op. cit.* nota 99, artículo completo; A Muñoz Paredes “La infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido como conducta equiparable al dolo en la nueva ley del contrato de transporte terrestre de mercancías” en *Cuestiones actuales de derecho de la empresa*, Toledo, 2010, pp. 207 y siguientes; Q. K. Sallam Maaithah “La regulación jurídica del transporte y sus clases en la moderna legislación comparada: especial referencia a las legislaciones jordana y española” Edita *Universidad de Granada*, 2013, pp. 224 y siguientes.

dependencias de la empresa cargadora, siendo recogida en la misma por un supuesto timador, como admite la propia empresa, argumentando esta última que debió cerciorarse de que el supuesto empleado no era tal, argumento que no aprecia el tribunal. Apuntar que también para fijar el plazo de prescripción de las acciones que se circunscriben al ámbito regulado por el Convenio CMR, se debe apreciar el dolo o culpa equiparable al dolo de conforme a la ley del foro judicial así como el régimen de suspensión e interrupción aplicable a la misma (art. 32.3) ya que si se aprecia tal circunstancia el plazo de prescripción se amplía de 1 a 3 años (art. 32.1 Convenio CMR).

Fuera de los supuestos previstos por el Convenio, la determinación de la ley aplicable al transporte transfronterizo franco-español deberá fijarse conforme resulte de las disposiciones del Reglamento 593/2008.

Una primera aclaración, el concepto general de “contrato” en el Reglamento 593/2008 reviste de un carácter autónomo<sup>104</sup> y se aplica en materia civil y mercantil, para las situaciones que impliquen un conflicto de leyes. El considerando 22 de la exposición de motivos señala como contratos de transporte de mercancías “los contratos de fletamento para un solo trayecto u otros contratos cuyo objeto principal sea el de realizar un transporte de mercancías” manteniendo la misma interpretación<sup>105</sup> recogida en el art. 4.4 frase 3ª del Convenio de Roma<sup>106</sup>, anterior regulación sustituida mediante el presente reglamento europeo para los Estados Miembros<sup>107</sup>. Precisa el mismo considerando que a los efectos del Reglamento el remitente es quien concluye el contrato de transporte con el transportista y el transportista, el que se obliga a llevar a cabo el transporte de mercancías con independencia de que realice él mismo o no el transporte. No todas las situaciones que afecten a estos contratos internacionales van a solventarse a través del Reglamento 593/2008 puesto que hay materias excluidas<sup>108</sup>, como por ejemplo, el arbitraje y competencia judicial internacional, cuestiones recurrentes en el ámbito de transporte, que como se verá más adelante se afrontan a través de instrumentos individualizados.

A diferencia del Convenio anterior, el artículo 5 del Reglamento 593/2008 determina de la ley aplicable al contrato de transporte a través un artículo propio. En primer lugar el art. 5 del Reglamento 593/2008 estipula la preeminencia de la aplicación de la legislación pactada por las partes, de conformidad al supuesto general de libertad de elección recogido en el Art. 3 del Reglamento Roma I (conocido como *pacto de legē utendā*). En este sentido la elección puede ser expresa o tácita, cuando resulta *de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso*, en ambos casos para considerar que hay una elección de la legislación se deben cumplir determinados requisitos: que se trate de una ley estatal<sup>109</sup>, válida y clara, que no dé lugar a dudas sobre la intención de los contratantes de someterse a la misma<sup>110</sup>, de lo contrario se aplicarán las disposiciones en defecto de pacto. Aunque se revela más conveniente regir el contrato por una única ley (gobernadora de todas las obligaciones que nazcan del mismo), el Art. 3.1 del Reglamento también contempla la posibilidad de designar una norma diferente a una parte del contrato (*dépeçage*)<sup>111</sup>.

104. J. Carrascosa González, *op. cit.*, nota 91, p. 98; J. M<sup>º</sup>. Furgado Estivill “El Reglamento (CE) Número 593/2008 del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Especial referencia a las transacciones inmobiliarias y sus requisitos de derecho material y formal” *Consejo General del Notariado*, Madrid, Ed. Dykinson, 2010, p. 12; STJCE de 6 de octubre de 2009, Asunto C-133/08.

105. T. Azzi “La loi applicable à défaut de choix selon les articles 4 et 5 du Règlement Rome I” *Recueil Dalloz* 2008, p. 2169.

106. DO n<sup>º</sup> C 027, de 26/01/1998.

107. Art. 24 Reglamento 593/2008.

108. Art. 1 letra e) Reglamento 593/2008.

109. En el caso de que la ley aplicable provenga de una “unidad territorial” dentro de un Estado, el art. 22.1 Reglamento 593/2008 señala que se aplicará dicha norma (“cada unidad territorial se considerará como un país a efectos de la determinación de la ley aplicable”).

110. J. Carrascosa González, *op. cit.*, nota 91, pp. 125 y siguientes.

111. J. Carrascosa González, “Elección múltiple y elección parcial de la ley aplicable al contrato internacional” *Anales de derecho* n<sup>º</sup> 18. Universidad de Murcia, 2000, pp. 7-40; J-M<sup>º</sup> Furgado Estivill, *op. cit.*, nota 104, p. 13.

En defecto de elección, la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde esté situado el lugar de entrega convenido por las partes (*cláusula de cierre*). Esta “residencia habitual”<sup>112</sup> se fija conforme al art. 19 Reglamento 593/2008, es decir, el lugar de la administración central, en el caso de sociedades, asociaciones o persona jurídicas, el lugar del establecimiento principal de las personas físicas o el lugar en las sucursales, agencias u otros establecimientos, cuando el contrato se celebre en el curso de las operaciones de las mismas, o si según el contrato, la prestación debe ser realizada por las mencionadas; para posibles variaciones en el curso del contrato, el Reglamento Roma I determina la residencia habitual del momento de celebración del contrato.

Si del conjunto de circunstancias se infiere que el contrato, a falta de elección de la ley, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto de la residencia habitual que resulte o del país de entrega de la mercancía, se aplicará la ley del estado de mayor vinculación (*cláusula de escape*)<sup>113</sup>.

Una vez determinada la ley aplicable al contrato de transporte conforme a los criterios señalados, es posible que la ley aplicable colisione con “leyes de policía”. El Art. 9 del Reglamento 593/2008 las define como “disposición cuya observancia un país considera esencial para la salvaguardia de sus intereses públicos, tales como su organización política, social o económica, hasta el punto de exigir su aplicación a toda situación comprendida dentro de su ámbito de aplicación, cualquiera que fuese la ley aplicable al contrato según el presente Reglamento”. En dicho supuesto se restringe la aplicación de legislación aplicable en la parte que colisione con las leyes de policía del Estado del foro<sup>114</sup>. A diferencia del art. 7 del Convenio de Roma, que establecía la posibilidad de aplicación de otras leyes imperativas de Estados con el que se presentarían vínculos más estrechos, el actual Art. 9.3 del Reglamento Roma I, concreta que tal posibilidad se restringe a las leyes de policía del país en que las obligaciones derivadas del contrato tienen que ejecutarse o han sido ejecutadas, en la medida en que dichas leyes de policía hagan la ejecución del contrato ilegal<sup>115</sup>. No obstante, mantiene los mismos criterios (naturaleza, objeto y consecuencias de su aplicación o no), que el Convenio anterior para decidir si debe darse efecto a estas disposiciones imperativas.

En dicho sentido, a nivel casuístico transfronterizo franco-español hay que destacar el asunto relativo a la *sentencia contra Transbidaso*<sup>116</sup>. La empresa navarra Transbidaso S.A., contratada por la sociedad española situada en Toledo, Dream Fruits S.A., realiza en 2007 un transporte de zumos de frutas, entre España y Francia, teniendo como destinataria la francesa Société Système U centrale régionale Sud. El mismo año, la empresa cargadora entra en suspensión de pagos, no pudiendo obtener la empresa Transbidaso el pago de 5 facturas correspondientes a esa prestación.

En el ámbito del transporte nacional francés, el art. 132-8 *Code de commerce* (introducido mediante la llamada *loi Gayssot*), contempla la denominada acción directa de pago de las prestaciones del transportista, contra el *exp diteur* (cargador) y el *destinataire* (destinatario), los cuales son garantes del precio del transporte<sup>117</sup>, independientemente de que hayan liquidado su parte, además no cabe clausula en contrario. La transportista acude al juez francés reclamando el pago de sus servicios a la destinataria francesa,

112. C, Llorente Gómez de Segura, *op. cit.*, nota 90, p. 165.

113. * bidem*, p. 174.

114. A. L. Calvo Caravaca “El Reglamento Roma I sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas” *Cuadernos de Derecho Transnacional Vol. 1, N  2*, 2009 pp. 52-133; J. M. Jacquet “La aplicación de las leyes de pol cia en materia de contratos internacionales” *AEDIPr T.X.*, 2010, pp. 37-42.

115. Para conocer más ampliamente la aplicación de las mismas ver A. L. Calvo Caravaca, *op. cit.* nota 114, pp. 127-131.

116. Arr t n  829 du 13 juillet 2010 (10-12.154) - Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et  conomique.

117. También hace referencia a la figura del comisionista, mereciendo ésta estudio pormenorizado.

considerando que el citado artículo es orden público en Francia<sup>118</sup>, con resultado afirmativo en un primer momento. Sin embargo, la sentencia de la *Cour de cassation* de 13 de julio de 2010 señala que dicha acción directa no se encuentra recogida por el Convenio CMR por lo que hay que acudir a las normas reguladoras de conflicto de leyes, en aquel momento, al Convenio de Roma. Según determina la *Cour*, en defecto de pacto, la ley aplicable al presente contrato de transporte es la española (art. 4.4 del Convenio de Roma: transportista español y lugar de carga territorio español), la cual no prevé disposición equivalente<sup>119</sup>, y que el art. 132-8 del *Code de commerce* no constituye una ley de policía<sup>120</sup> que obligue su aplicación. El criterio marcado por la *Cour de cassation* no supone la total inaplicación de la acción directa de pago del transportista en los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera<sup>121</sup>, si bien ha quedado establecido que el art. 123-8 *Code de commerce* no es una ley de policía, esta disposición se encuadra dentro del orden público interno francés, por lo que será aplicada cuando el contrato en cuestión está sujeto a la legislación francesa<sup>122</sup>.

Una última referencia reveladora, en este sentido, del peculiar ámbito en el que se desarrolla el contrato de transporte de cabotaje, a medio camino entre la esfera internacional y nacional. Como se adelantaba, el Reglamento adopta una norma clásica del Derecho Internacional privado<sup>123</sup>, el art. 9 al Reglamento 1072/2009, el cual dispone que se aplica la ley del Estado de acogida al transporte de cabotaje, esto es, donde se realiza el transporte nacional, en materia de condiciones que rigen el contrato de transporte –por tanto la anterior acción de directa de pago se debería aplicar a los transporte de cabotaje en Francia–, pesos y dimensiones, condiciones sobre determinadas mercancías, tiempos de conducción y períodos de descanso y el IVA. Algunas de estas materias pueden ser más o menos coincidentes entre los Estados por su armonización, sin embargo, especialmente en lo que respecta al contrato de transporte, no existe un acercamiento de legislaciones a nivel europeo, aplicando un régimen diferente al primer contrato de transporte internacional, el citado Convenio CMR, y a los contratos de cabotaje, la normativa nacional correspondiente, lo que puede suponer una multiplicación descontrolada de normativas aplicable<sup>124</sup>, en la mayoría de las situaciones en perjuicio del transportista, y poco deseable para el *Espacio Único de Transporte europeo* que se pretende construir.

---

118. Como se ha señalado anteriormente, el mismo tenor de orden público recogido en el art. 7.2 del Convenio de Roma, se desprende bajo la denominación de “leyes de policía del foro” recogido en el art. 9.2 Reglamento 593/2008).

119. Es obligado señalar en este momento que en el ámbito de contratación de transporte español, se ha producido la incorporación de una acción directa del porteador efectivo contra el cargador principal (en los supuestos de intermediación) a través de la Disposición adicional sexta de la Ley 9/2013 modificadora de la LOTT, novedosa en nuestra legislación e inspirada en acción directa francesa, aunque con diferencias sustanciales. Por ejemplo, no prevé ir contra el destinatario, (lo que podría haber alterado resoluciones similares a la expuesta, pero que si puede tener incidencia en el caso del comisionista transfronterizo), tampoco se conoce, por el momento, el alcance de la misma como apunta A. Emparanza Sobejano en las jornadas técnicas sobre la modificación de la LOTT que se han desarrollado en diferentes ciudades españolas, disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=084h-04Faj0> última consulta 15.1.2014.

120. Arrêt de la *Cour de cassation* n° 829 du 13 juillet 2010 (...) que si l'article 7 de la Convention de Rome, intitulé « lois de police », énonce dans son paragraphe 2 que « les dispositions de la présente Convention ne pourront porter atteinte à l'application des règles de la loi du pays du juge qui régissent impérativement la situation quelle que soit la loi applicable au contrat », tel n'est pas le cas des dispositions de l'article L.132-8 du code de commerce qui ne constitue pas une loi de police.

121. X. Delpech “Action directe du transporteur pas de caractère de loi de police” *Recueil Dalloz*, 2010 p. 2339; X, Delpech “Transport routier international de marchandises : régime de l'action directe du transporteur” *Dalloz actualité* 20 décembre 2011.

122. P. Delebecque “L'art. L. 132-8 (anc. art. 101) du code de commerce”, in *Etudes B. Mercadal, Francis Lefebvre* n° 28, 2002, p. 454; V. Da Silva “Le rejet de la qualification de loi de police pour l'article L. 132-8 du code de commerce” *Recueil Dalloz*, 2010 p. 2339; H. Kenfack “Droit des transports. III - Transport international A) Droit conflictuel 1- Loi applicable au contrat de transport en application de la Convention de Rome” *Recueil Dalloz* 2013, p. 2432.

123. C. Llorente Gómez de Segura *op. cit.*, nota 90, p. 163

124. B. Mercadal, *op. cit.*, nota 88, p. 246; F. J. Sanchez Gamborino “La CMR como ley aplicable al transporte nacional” *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2004 pp. 882-883.

## 4. APROXIMACIÓN AL MARCO JURÍDICO APLICABLE

### 4.1 En el ordenamiento jurídico Español

A la hora de acometer una aproximación a la legislación española y francesa reguladora del contrato de transporte de mercancías por carretera, necesaria en tanto que, en los supuestos señalados, puede constituir el marco jurídico aplicable en el ámbito transfronterizo franco-español, conviene hacer un inciso, la legislación que regula este tipo de contratos, en ambos casos, es de origen estatal<sup>125</sup>, sin disponer de una normativa separada a nivel infranacional.

#### A) Cuestiones generales del contrato de transporte de mercancías por carretera

Hasta la entrada en vigor de la norma específica, el marco jurídico español regulador del contrato de transporte de mercancías por carretera se encontraba disperso en diferentes normas (Código de Comercio, LOTT, Ordenes del ministerio de fomento, etc.). En la actualidad la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, en adelante LCTT<sup>126</sup>, junto con Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, en adelante CGCTMC<sup>127</sup>, han llevado a cabo un proceso de integración de estas disposiciones reguladoras hasta conformar un régimen de contratación terrestre propio, a través de un modelo claramente inspirado en las normas internacionales presentes, especialmente la Convención CMR en lo que ha transporte por carretera se refiere, si bien mantiene ciertas especificidades propias del mercado español.

Se aprecia, sin embargo, una diferencia sustancial, frente a la imperatividad del Convenio CMR la legislación española tiene un carácter dispositivo, salvo expresa obligatoriedad de alguna de sus normas (como en materia de responsabilidad del transportista y prescripción de las acciones), incluso sobre las condiciones generales de contratación, cuando estas resulten más favorables para el adherente (art. 3 LCTT y art. 2.1 CGCTMC). Permite, por lo tanto, un amplio margen de autonomía para la fijación de las obligaciones, incluso en el caso de que pacten una cláusula nula se va a respetar lo convenido por las partes, teniéndose por no puesta, salvo que provoque la ineficiencia completa del contrato.

El segundo apartado del Art. 2.1 LCTT, enuncia una característica que viene manifestándose a lo largo de toda la investigación, la normativa que afecta a este tipo de contrato proviene de diferentes fuentes en función del ámbito en que se desarrolle, internacional, europea y nacional y, en el caso de este último, implanta la supletoriedad de las normas de contratación mercantiles, en defecto de disposición específica.

Es de agradecer que la legislación española, a diferencia del Convenio CMR, prevea una definición de lo que considera contrato de transporte de mercancías terrestre, así como de los sujetos intervinientes en el mismo. El Art. 2.1 LCTT dispone que este tipo de contrato 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”, señalando en el Art. 4 LCTT que el *cargador* es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte; el *porteador* asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio frente al cargador, con independencia de que sea el transportista efectivo; y el *destinatario*, a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino, figura de obligada presencia en la relación jurídica que surge entre estas partes del contrato, cargador y porteador, y que dispone de prerrogativas y obligaciones conectadas (cambio en la dirección del envío, comprueba el estado del envío,

125. Disposición final segunda de la ley 15/2009: Esta ley se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.6.<sup>a</sup> de la Constitución atribuye en exclusiva al Estado en materia de legislación mercantil.

126. BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009

127. BOE núm. 214, de 5 de septiembre de 2012

le afecta el derecho de retención de la mercancía, los portes pueden ser pagaderos en destino, etc.). Sujetos equivalentes al *remite*nte, *transportista* y *destinatario* respectivamente en el Convenio CMR, pero con matices en cuanto a su naturaleza y obligaciones jurídicas. También describe separadamente el último artículo la figura del *expedidor*, el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Hay que tener en cuenta que en este sector, en multitud de situaciones, la identificación de los sujetos es un tanto compleja, puesto que concurren una pluralidad de intervinientes (como operadores y transitarios de transporte), indicando también el destacado papel que llevan a cabo las aseguradoras en el sector del transporte, mediante la subrogación en las acciones de reclamación de sus asegurados. Por ello, el legislador ha querido otorgar un marco claro de responsabilidad presumiendo la contratación en nombre propio (art. 5 LCTT) salvo que, en el momento de contratar, se acredite de forma expresa que se realiza por cuenta ajena, indicando la identidad en cuyo nombre se contrata y que la intermediación tenga carácter gratuito, lo que excluye la mayoría de los supuestos. Como consecuencia directa, aparece la figura del porteador efectivo (art. 6 LCTT), es decir, el transportista que realiza efectivamente la totalidad o una parte del transporte, que puede coincidir o no con el porteador contractual. Por ello, la legislación española opta por considerar preferentemente la modalidad de subtransporte (art. 6.1 LCTT)<sup>128</sup> para regir la colaboración entre operadores en el transporte de mercancías por carreteras. De esta forma, el porteador contractual se obliga a la realización íntegra del transporte frente al cargador, pero puede a su vez subcontratar la totalidad o parte del transporte a un tercero, porteador efectivo. De tal forma que esta cadena de contratación puede continuar y crear nuevos porteadores efectivos, si éste último subcontrata, a su vez, todo o parte del trayecto (al que se obligó con el otro). Por lo tanto, puede que no exista relación contractual entre el cargador inicial y el porteador efectivo<sup>129</sup>, sino diferentes contratos, en los que cada sujeto es porteador contractual frente a su cargador, y a su vez será cargador con el que subcontrate, respondiendo de los daños causados durante la parte del trayecto al que se hayan obligado<sup>130</sup>.

A fin de adaptarse a las necesidades del mercado, la LCTT establece unas previsiones para el caso de contrataciones de diversos envíos con duración en el tiempo (transporte continuado)<sup>131</sup> y extiende el régimen previsto en la misma ley a la obligación de transportar mercancías, en el marco de una operación logística, aunque sin mayor mención.

En cuanto a su naturaleza jurídica, el contrato de transporte de mercancías por carretera es un contrato consensual<sup>132</sup>, y al igual que el internacional, no precisa de forma<sup>133</sup> en tanto que la falta o inexactitud del documento emitido para señalar las condiciones del contrato, denominado carta de porte, no deviene la nulidad del contrato (art. 13 LCTT y art. 4 Convenio CMR). Sin embargo en el caso español, sí puede conllevar el desistimiento del contrato por parte del sujeto que se negare a expedirla, si fue requerida la emisión por la otra parte (con la consiguiente indemnización). Además su documentación es ya más que recomendable entre el cargador contractual y el transportista efectivo, en tanto que dicha carta de porte,

128. También contempla la posibilidad de realizar contratos sujetos a transporte sucesivo (art. 64-66 LCTT) o transporte por reexpedición, en A. Emparanza Sobrejano "La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTT) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTT): ¿Una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes? En *Revista del Derecho del transporte*, Madrid: Ed. Marcial Pons, 2011 pp. 40 y 41.

129. B. García Álvarez, "La nueva regulación del transporte terrestre nacional de mercancías" *LA LEY 3507/2010 Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 137, Sección Temas de actualidad, Ref. 4106. 2010.

130. A. Emparanza Sobrejano, *op. cit.*, nota 128, p. 54.

131. Art. 8, 16, 38.3, 39.3, 43 LCTT; con iguales previsiones apartado 8, Anexo de la Orden CGCTMC.

132. B. García Álvarez, *op. cit.*, nota 129 p. 4; F. Martínez Sanz (Dir.) y A. Puetz (COORD) *Manual de derecho del transporte*. Madrid, Ed. Marcial Pons, 2010, p. 175.

133. Así a pesar de lo dispuesto en el Art. 10.3 de la ley 15/2009: "Será necesario emitir una carta de porte para cada envío" y el art. 5.1 del Convenio CMR "La Carta de Porte se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista" y que en ambas normas figura su contenido.

o documentación acreditativa ajustada a la legislación nacional de la Unión Europea o internacional, será válida como documento de naturaleza administrativa que obligatoriamente deben llevar a bordo del vehículo acompañando a las mercancías en su desplazamiento por territorio español, a partir de junio de 2013 según la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera<sup>134</sup>, si sus datos (art. 10 LCTT y Art. 6 Convenio CMR) coinciden<sup>135</sup> con los establecidos para el citado documento (art. 6 Orden FOM/2861/2012). Son responsables de su formalización el cargador contractual y el transportista efectivo, y cada uno, sobre lo que les corresponda reflejar. Se emiten dos ejemplares (3 ejemplares, en el caso de la carta de porte nacional o internacional), uno para el cargador y el otro para el porteador, el cual irá en el vehículo y deberán conservarse, a través de cualquier medio que permita su comprobación, durante un año.

Por lo que respecta a la carta de porte, el contenido señalado en la misma posee una fuerza probatoria privilegiada<sup>136</sup>, presumiéndose que las mercancías y su embalaje están en el estado descrito, salvo que el porteador anote reservas suficientemente motivadas en la misma (Art. 14 LCTT y Art. 9 Convenio CMR).

## B) La carga, transporte y entrega de la mercancía

El capítulo III de la LCTT recoge una serie de artículos que dan respuesta a las diferentes vicisitudes en las etapas del transporte: la recogida, el trayecto y la entrega de la mercancía.

En cuanto a la carga, el art. 18 LCTT dispone que si nada se ha pactado, el vehículo se pondrá a disposición para el transporte antes de las dieciocho horas del día señalado. Si hay pacto y el porteador lo incumple, el cargador puede requerir los servicios de otro porteador y reclamar al anterior una indemnización, si ha sufrido perjuicios. Si el incumplimiento en la entrega total o parcial de las mercancías es por parte del cargador, deberá indemnizar al porteador en cuantía equivalente al precio del transporte (totalmente o a la parte proporcional), o bien ofrecerle la realización de un transporte de similar, según el art. 19 LCTT.

Continúa el capítulo señalando unas condiciones para la ejecución de la carga y descarga de la mercancía, que salvo pacto corresponden al cargador y el destinatario, su acondicionamiento y documentación así como la forma de proceder en el caso de que el estado de las mercancías no se corresponda con el señalado en la carta de porte. Regula este mismo capítulo el deber de custodia del porteador, con la obligación de conducir a su destino la mercancía objeto de transporte y el derecho de disposición de la mercancía (art. 29 y 30 LCTT), que corresponde al cargador salvo que se haya pactado que pertenece al destinatario, pudiendo este último ordenar que la entrega se produzca a un tercero, sin que este último pueda a su vez designar un nuevo destinatario; el ejercicio del derecho de disposición implica presentar el primer ejemplar de la carta de porte con las nuevas instrucciones, que deben ser de posible realización y no implicar la división del envío, respondiendo el porteador por la no ejecución de las mismas o por su ejecución, sin haber exigido este primer ejemplar modificado. La extinción del derecho de disposición se produce cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se entregue al destinatario o cuando éste reclame la entrega de la mercancía o haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida o retraso en la entrega. A partir de ese momento el porteador deberá someterse a las instrucciones del destinatario.

Como se señalaba en el apartado de ley aplicable, la LCTT regula la actuación del porteador en caso de impedimento para la realización del transporte o riesgo de pérdida de la mercancía; en el caso de que estas actuaciones supongan el depósito o enajenación de la mercancía, se deberá acudir a las disposiciones del capítulo IV.

134. BOE núm. 5, de 5 de enero de 2013.

135. Son coincidentes la carta de porte tanto a nivel español como internacional, salvo en lo que respecta a la obligada referencia a la matrícula de los vehículos que realizan el envío, señalada el Art. 6 f) de la orden FOM 2861/2012.

136. F. Martínez Sanz, (Dir.) y A. PUETZ (COORD) *op. cit.* nota 132, p. 175.

Por lo que respecta a la última obligación del transportista, el porteador deberá entregar la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato. Si no hay pacto en cuanto al plazo, se establece una fórmula indeterminada *el término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso*, aunque en cualquier caso, no deberá superar los 30 días desde la entrega de la mercancía, en tanto que en este plazo se considera la mercancía pérdida (Art. 54 LCTT). Además dicha recepción también marca el inicio del plazo de entrega de las mercancías. Sin embargo, el plazo de entrega se prorrogará por el tiempo que las mercancías estén paradas por causa no imputable al porteador, también se suspende los días festivos y los inhábiles para circular. La obligación del porteador en cuanto a la entrega, es proporcionar al destinatario las mercancías en el mismo estado que se encontraban a su carga, en el caso de desavenencias sobre estas, podrán disponer su reconocimiento por parte de un perito designado a tal efecto por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte que corresponda, como se analiza en las próximas líneas, equiparable a nivel francés.

En el caso de que impedimento en la entrega, el porteador solicitará instrucciones al cargador y tendrá derecho a la compensación que proceda. Si las dificultades en la entrega se producen con posterioridad a que el destinatario haya dado orden de entregar las mercancías a una tercera persona en el ejercicio de su derecho de disposición, el destinatario sustituye al cargador y el tercero al destinatario a estos efectos.

El destinatario adquiere, con la entrega de la mercancía, los derechos derivados del contrato de transporte desde el momento de la llegada de la mercancía o transcurrido el plazo de entrega acordado y la obligación de pago del transporte, en el caso de ser un transporte a “portes debidos”, sin embargo se establece una garantía, el cargador es responsable subsidiario del pago. En defecto de pacto, la legislación española considera que los transportes se realizan a “portes pagados”. Además del sujeto responsable del pago la LCTT señala que podrá actualizarse la factura en función del incremento o reducción del precio del gasóleo desde que se contrató el transporte hasta la entrega de la mercancía, y que este aumento o disminución en el precio del transporte es automático, salvo pacto expreso, si experimentado una variación igual o superior al 5 %.

Continuando con el precio del transporte, en caso de ejecución parcial, el porteador sólo podrá exigir la parte proporcional, salvo que sea debido a causas imputables al cargador o al destinatario, lo que conlleva el pago de la totalidad del transporte. Además de contar con la posibilidad de solicitar el pago al cargador, el porteador tiene el derecho de retención sobre las mercancías cuando llegue a destino, hasta que el destinatario pague (portes debidos). En caso de impago, el porteador podrá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.

En cuanto a la tardanza en satisfacer dicho pago, indica el art. 41 de LCTT que el obligado al pago del transporte incurrirá en mora<sup>137</sup> en el plazo de treinta días, desde la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago, si hay dudas sobre esta, se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.

### **C) La responsabilidad del transportista y las acciones en materia de transporte**

El capítulo V de la ley 15/2009 recoge todo un apartado dedicado a la determinación de la responsabilidad del transportista, en clara línea con el Capítulo IV del Convenio CMR. Hay que señalar que esta responsabilidad se circunscribe únicamente a la pérdida total o parcial de las mercancías, a las averías en

---

137. Con arreglo a la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, la cual ha experimentado recientes modificaciones a través de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo (BOE 27 julio 2013).

el transcurso de la recepción hasta la entrega de las mercancías en destino y los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte; en el resto de supuestos no contemplados por la ley se deben observar las normas generales de la responsabilidad contractual. Como en el Convenio CMR, el porteador también responde de la actuación de sus auxiliares y empleados. Este ámbito de responsabilidad presupone la culpa del transportista y deberá probar las causas de exoneración: que tales circunstancias hayan sido ocasionadas por culpa del cargador o del destinatario, o por alguna de sus instrucciones, (sin que medie acción negligente del porteador), por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir. El porteador no podrá alegar defectos en los vehículos utilizados y pero sí que, cuando coincidan una causa que exonera de la responsabilidad y otra que le obliga a responder sobre un mismo daño, la actuación que le obliga a responder no ha provocado el daño. El régimen de presunción de exoneración recogido en el Art. 49 LCTT recoge las mismas causas que el art. 17. 4 del Convenio CMR.

Para la fijación de la indemnización por pérdida total o parcial, se realizará conforme al valor que tuvieran cuando se procedió a la carga de la mercancía. Si es por avería se deberá cuantificar la proporción de la pérdida de valor que experimenten las mercancías que no podrá exceder de la pérdida total. También existen supuestos de equiparación a la pérdida total: si hay entrega parcial y estas no puedan usarse sin las no entregadas, si las entregadas resulten inútiles para su venta o consumo, o si se consideran pérdidas (cuando hayan transcurrido 20 días desde la fecha convenida sin que haya entrega, o 30 desde que el porteador se hizo cargo de la mercancías, si no se fijó un plazo). Si se debe al retraso, se deberá probar el perjuicio causado y no excederá del precio del transporte.

En cuanto al límite de la indemnización por parte del porteador, salvo que se haya pactado un límite superior o se haya declarado expresamente el valor de la mercancía en la carta de porte (en ambos casos da derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, convenido entre las partes ex artículo 61 LCTT) se regula a través del Art. 57 LCTT el cual dispone que la indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día (IPREM/día) por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada. Este indicador se fija conforme a la Ley de Presupuestos Generales del Estado cada año. Este año la Ley 22/2013 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014<sup>138</sup>, establece, las cantidades para el 2014 de 17,75 euros día (IPREM) (las mismas que en 2010, 2011, 2012 y 2013), por tanto 5,9 euros por kilogramo de mercancía. Señalar que el límite de indemnización recogido en la legislación de contratación del transporte de mercancías española es menor que el dispuesto para los contratos de transporte de mercancías internacionales recogidos en el Convenio CMR. Así el art. 23.3 del Convenio CMR señala que la indemnización no puede exceder de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto faltante, índice creado por el Fondo Monetario internacional (FMI) en 1969 que establece un valor diario de esta unidad de cuenta, denominada Derechos Especiales de Giro (DEG). El valor de esta moneda está disponible en la página web del FMI<sup>139</sup> y equivaldría a 1 DEG = 1.12 €, por lo tanto, 9,3 € por kilogramo de mercancía.

En cuanto la pérdida del beneficio de la limitación, como se señalaba está inspirado en el Convenio CMR y en tanto que dispone que cuando se produzcan daños originados por el dolo o la infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción se implicará la citada limitación.

Por lo que respecta a la prescripción de las acciones se regula a través de dos artículos contenidos en el capítulo IX LCTT. El primero señala la imperatividad de los mismos y en el segundo que las acciones prescriben en el plazo de un año, salvo en caso de dolo o con infracción del consciente y voluntaria del deber jurídico asumido, que aumenta el plazo a dos años. En cuanto al computo de los plazos: a) *En las acciones de indemnización por pérdida parcial o avería en las mercancías o por retraso, desde su entrega*

138. BOE Núm. 309 de 26 de diciembre de 2013.

139. Disponible en [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx), última consulta 21.3.2014

al destinatario. b) En las acciones de indemnización por pérdida total de las mercancías, a partir de los veinte días de la expiración del plazo de entrega convenido o, si no se ha pactado plazo de entrega, a partir de los treinta días del momento en que el porteador se hizo cargo de la mercancía. c) En todos los demás casos, incluida la reclamación del precio del transporte, de la indemnización por paralizaciones o derivada de la entrega contra reembolso y de otros gastos del transporte, transcurridos tres meses a partir de la celebración del contrato de transporte o desde el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior.

En cuanto a la interrupción de la prescripción señala una especialidad en materia de transporte: la reclamación por escrito suspenderá la prescripción, reanudándose su cómputo sólo a partir del momento en que el reclamado rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que, en su caso, acompañaron a la reclamación. Una reclamación posterior que tenga el mismo objeto no suspenderá nuevamente la prescripción. En el caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción se reanudará respecto de la parte aún en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la contestación y devolución de los documentos justificativos, corresponde a la parte que la solicite.

Entre los porteadores la acción de regreso comenzará a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia o laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar según lo dispuesto en esta ley, y si no existe tal fallo, a partir del día en que el porteador reclamante efectuó el pago.

#### 4.2. En el ordenamiento jurídico Francés

La regulación del contrato de transportes de mercancías francés también está sensiblemente influenciada por el Convenio CMR en algunos de sus apartados como en el caso español, sin embargo a diferencia de este no es tan autónoma, a pesar de que el *Code des transports* realiza una función aglutinadora de las distintas disposiciones que rigen este tipo de contratación en Francia. El marco jurídico de la contratación del transporte por carretera comparte unas previsiones generales con los transportes realizados a través de otros medios, contempladas en el propio Código y en los artículos comprendidos del L. 133-1 al L. 133-9 del *Code du Commerce* (L1432-1 *Code des transports*). Respecto al régimen de contratación del transporte de mercancías por carretera, el *Code des transports* establece unas especificidades a través de los capítulos del I al IV de la tercera parte, libro II, título II, del *Code du transport* que son completadas, por vía reglamentaria (art. L1432-12 *Code des transports*), a través de nueve Decretos que regulan las características propias de un contrato tipo específico: aquellos que no puedan incluirse en otra categoría<sup>140</sup>, transportes realizados mediante vehículos cisterna<sup>141</sup>, transporte de objetos indivisibles<sup>142</sup>, transporte de productos perecederos bajo temperatura controlada<sup>143</sup>, transporte de animales vivos<sup>144</sup>, transporte de fondos y valores<sup>145</sup>, transporte a través de vehículos rodantes<sup>146</sup>; también se incluyen dentro de la lista de contratos tipo

140. Décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique. JORF n°85 du 11 avril 1999.

141. Décret n° 2000-527 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier en véhicules citernes. JORF n°140 du 18 juin 2000. JORF n°140 du 18 juin 2000.

142. Décret n° 2000-528 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles. JORF n°140 du 18 juin 2000.

143. Décret du 12 février 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises périssables sous température dirigée. JORF n°41 du 17 février 2001.

144. Annexe I au livre II mentionnée à l'article D. 212-78 concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants.

145. Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de fonds et de valeurs. JORF n°168 du 22 juillet 2001.

146. Décret n° 2001-658 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de véhicules roulants. JORF n°168 du 22 juillet 2001.

el de alquiler de vehículo industrial con conductor para el transporte de mercancías por carretera<sup>147</sup> y el contrato tipo aplicable al transporte de mercancías por carretera ejecutado por subcontratistas<sup>148</sup>. Con las actualizaciones correspondientes<sup>149</sup>. Estos Decretos especifican, en mayor o menor medida, el ámbito de aplicación del contrato tipo, el propósito y alcance del contrato, una serie de definiciones (envío, paquete, días no laborables distancia, horario, envío contra reembolso, etc.) y sobre el contrato en cuestión, información y documentos que deben proporcionarse, la carga, estiba y descarga así como la disponibilidad del vehículo para estas operaciones; por lo que respecta a la entrega, su plazo y la forma de proceder a la misma así como las condiciones de pago del transporte; también establecen apartados sobre la indemnización (pérdida, la demora en la entrega). De todos ellos, el más conocido y aplicado es el que regula los contratos tipo en general<sup>150</sup>

### A) Cuestiones generales del contrato de transporte de mercancías por carretera

El contrato de transporte de mercancías por carretera posee una naturaleza consensual también a nivel nacional francés, permitiendo a las partes que, de forma escrita, establezcan los extremos sobre los que van a obligarse (art. L1432-3 *Code des transports*). Éstas deben respetar las disposiciones legales que rigen los contratos y en su caso, las que obligatoriamente determinan los Convenios internacionales, para la modalidad de carretera, el Convenio CMR. Señala el art. L1432-2 del *Code des transports* los elementos que todos los contratos de transporte de mercancías deben observar: 1. La naturaleza y el objeto del transporte; 2. La modalidad de ejecución del servicio, tanto el transporte propiamente dicho, como las condiciones de carga y descarga de la mercancía; 3. Las respectivas obligaciones del cargador, transitario, transportista y el destinatario; 4 El precio del transporte, así como las prestaciones accesorias previstas. De nuevo, en defecto de pacto escrito, las relaciones entre las partes son de pleno derecho y además de las disposiciones generales, se les aplicará el régimen jurídico contemplado en el contrato tipo en el que pueda encuadrarse el transporte. Señala el artículo art. L1432-5 *Code des transports* que estas normas que regulan los contratos tipo, sin perjuicio de las disposiciones imperativas del Convenio CMR, también son aplicables a los contratos internacionales en ausencia de contrato escrito, cuando el contrato no prevea un determinado aspecto o para sustituir el contenido de una cláusula nula.

La determinación de partes del contrato se realiza conforme al L132-8 del *Code du commerce*, el cual establece el régimen jurídico en materia de contratación común para los transportes por carretera, fluviales y aéreos (art. L133-5 *Code du commerce*), sin perjuicio de lo que disponga el *Code des transports*. Establece el citado artículo que “*la lettre de voiture*”, la carta de porte forma un contrato entre el cargador, transportista y destinatario o entre el cargador, destinatario, el comisionista y el transportista. Aunque hay que acudir a otras disposiciones para conocer el contenido exacto de la carta de porte, la cual tiene forma libre<sup>151</sup>, el artículo L132-9 del *Code du commerce* marca algunos aspectos de la misma: deberá estar

147. Décret n° 2002-566 du 17 avril 2002 portant approbation du contrat type de location d'un véhicule industriel avec conducteur pour le transport routier de marchandises. JORF n°96 du 24 avril 2002.

148. Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants. JORF n°301 du 30 décembre 2003.

149. Décret n° 2007-1226 du 20 août 2007 modifiant les contrats types applicables aux transports publics routiers de marchandises a été publié au journal officiel du 22 août 2007. JORF n°193 du 22 août 2007.

150. Direction des Services de Transport (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). *Étude sur l'utilisation des contrats types de transport routier de marchandises. Bilan et perspectives*. Rapport final Février 2009, p. 12. disponible en [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Contrats\\_types\\_routiers\\_Rapport\\_final2\\_cle55f4c4.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Contrats_types_routiers_Rapport_final2_cle55f4c4.pdf). última consulta 20.12.2013.

151. Señala el art. 4 párrafo I y II del Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises que todo contrato de mercancías por carretera interior o internacional, ejecutado por una empresa residente o no en Francia debe documentarse a través de una carta de porte, una copia de la cual debe conservarse en el vehículo. La carta de porte tiene forma libre pero debe contener las siguientes menciones:

fecha, reflejar la naturaleza y peso o contenido de los objetos a transportar, el plazo en el que debe efectuarse el transporte, el nombre y dirección del remitente, destinatario y transportista, el precio del transporte, la indemnización por retraso y deberá ser firmada por el remitente, transportista y destinatario.

En cuanto al precio del transporte, señalan las disposiciones específicas para el transporte de mercancías por carretera recogidas en el *Code des transports* qué costes deben imputarse al precio del transporte (combustible, salarios, peajes, etc.) y que estas operaciones de transporte se remuneran sobre la base del envío, tiempo de carga y descarga<sup>152</sup>, carga de combustible, etc. (este último artículo se considera de orden público). Respecto a los costes del combustible, señala el capítulo II, relativo al contrato, que cabe el derecho a revisar el precio del transporte inicialmente convenido para cubrir la variación del coste del carburante producida entre las fechas del contrato y de la realización del transporte (art. L3222-1 y art. L3222-2). Estos gastos se mostrarán a través de la factura. El art. L3222-3 *Code du transport* establece que han de computarse para el aumento del precio del transporte la tasa<sup>153</sup> que debe satisfacer el transportista. Además en las cartas de porte nacionales es usual que aparezcan los prestaciones anexas que hayan convenido las partes. Así el art. L3222-4 *Code du transport* impone, a la empresa transportista, la obligación de transmitir por escrito o medio equivalente, antes de la disposición del vehículo para su carga: información necesaria para la ejecución del contrato, una lista con prestaciones anexas convenidas (que son diferentes a la realización del transporte en sí mismo, las operaciones de carga y descarga o la utilización de elementos especiales en el vehículo), la duración prevista para la realización del contrato y las condiciones de remuneración de las diferentes operaciones.

Por otro lado, conforme al art. L3222-5 *Code du transport*, la ejecución de un contrato de transporte de mercancías por carretera conlleva cumplimentación de un documento, que señala las fechas de carga y descarga, lugares de los mismos tiempo de duración y otros servicios, que irá cumplimentando el transportista durante la realización del transporte. Este documento se firma por el remitente y se conserva dentro del vehículo, ya que en el caso de sobrepasar los tiempos fijados al inicio, por causa no imputable al transportista, éste tiene derecho a una compensación adicional. Se aplica incluso a las prestaciones accesorias que no se hayan previsto en el contrato. Puede apreciarse la importancia de reflejar los tiempos de cada una de las actividades necesarias para la realización del transporte así como la compensación en caso de no respetarlos, en tanto que el art. L3222-8 *Code du transport*, dispone que la ausencia de los mismos conlleva la nulidad del contrato. Este documento, salvo prueba en contrario, demuestra los términos del contrato. Se firmará por el remitente en el lugar de carga y por el destinatario en el lugar de descarga dando lugar a la responsabilidad del que se negase a firmar. Concretamente los datos señalados, se plasman nivel francés a través del denominado *document de suivi*<sup>154</sup>, el cual refleja la fecha y hora de llegada al lugar de carga; fecha y hora de salida del vehículo cargado; hora de llegada al lugar de descarga (Condiciones sujetas a una firma conjunta del conductor y remitente) y la fecha y hora de llegada al lugar de descarga y la fecha y hora en la que se está disponible el vehículo (Condiciones sujetas a una firma

...

- a) Fecha de formación de la misma,
- b) Nombre, dirección y número SIREN o número de identificación intracomunitaria de transportista,
- c) Fecha de la carga de la mercancía,
- d) Naturaleza y calidad o peso o volumen de la mercancía por lotes,
- e) Nombre del expedidor o el remitente,
- f) Dirección completa del lugar de carga
- g) Nombre del destinatario
- h) Dirección completa del lugar de descarga.

152. Décret n°95-541 du 2 mai 1995 relatif aux opérations de transport impliquant plusieurs opérations successives de chargement et de déchargement: cuando el transporte implica una pluralidad de operaciones sucesivas de carga y descarga si estas no superan los 30 minutos de duración, se aplica una remuneración global a la totalidad de la operación de transporte salvo pacto entra las partes; si supera dicha duración, se contarán los periodos realmente efectuados.

153. Sobre la aplicación de este artículo *Vid.* apartado medioambiente, concretamente la referencia a la ecotasa.

154. Art. 11 del Arrêté du 9 novembre 1999.

conjunta del conductor y destinatario). Las empresas de transporte, residentes o no en Francia, pueden elaborar un *documento de suivi* a través de un documento específico o como complemento a la carta de porte nacional o internacional. Por lo que respecta a las prestaciones accesorias, cuando éstas causen un perjuicio, la responsabilidad recae en la empresa beneficiaria, según señala el art. L3222-6 *Code du transport*.

Los artículos L3222-1 al L3222-6 del *Code des transports* señalados se consideran de orden público (Art. L3222-9 *Code des transports*) por lo que son de obligada observancia a nivel francés.

## B) Régimen jurídico de carga, transporte y entrega de la mercancía

En cuanto a las condiciones pactadas en el contrato de transporte, si se produce el de rechazo de los objetos, puestos a disposición para ser transportados o una vez efectuado el transporte, por entre otras causas, por desavenencias en la formación o ejecución del contrato, causa del estado de los objetos o sus características, etc. éstas se comprobarán por *experts* (peritos) nombrados por el Tribunal de Comercio o en su defecto por el *Tribunal d'Instance*, quien emitirá una orden a instancia de parte. El solicitante deberá contactar con el perito y notificarlo (admite por carta certificada) a todas las partes a las que les afecte; el experto se pronunciará sobre el estado de la mercancía ante el tribunal que emitió la orden o al tribunal que proceda. Prevé este artículo la excepción de estas formalidades en caso de urgencia así como el *dépôt* o el *séquestre* de las mercancías objeto de litigio y posterior depósito público. En el caso de que se acuerde la venta de la mercancía, esta podrá cubrir el importe de los gastos de transporte u otros gastos ya realizados. El juez atribuye el producto de la venta a las partes que han adelantado los dichos gastos (artículo L133-4 del *Code de commerce*).

Por lo que respecta a las prerrogativas del porteador, además de la acción directa de pago del transportes analizada en el apartado de la ley aplicable, el artículo L133-7 del *Code de commerce* otorga al transportista un derecho privilegiado sobre el valor de la mercancía, incluso si este derecho se fundamenta en el impago de un transporte realizado con anterioridad a favor de la misma parte. Este privilegio cubre los gastos del precio del transporte, la remuneración de las prestaciones anexas, los gastos por carga y descarga de la mercancía, los incurridos en el interés de la mercancía, los derechos, tasas, tasas de aduana e intereses.

## C) La responsabilidad del transportista y las acciones en materia de transporte

En cuanto a las responsabilidades del transportista, el art. L133-1 *Code de commerce* establece que éste responde de la pérdida de las mercancías, y de otros daños, que no se deban al propio vicio de las cosas, salvo en caso de fuerza mayor. La cláusula que trate de exceptuar el citado régimen se considerará nula. Si se produce un incumplimiento del contrato por no haber realizado el transporte en el plazo acordado, el transportista queda liberado de compensar los perjuicios ocasionados si media causa de fuerza mayor, de acuerdo con el art. L133-2 *Code de commerce*.

La prescripción de las acciones en el ámbito del contrato de transporte por carretera a nivel francés se establece por un año, salvo que medie fraude. En el caso de pérdida total de la mercancía el plazo comienza a contar desde el día acordado de la entrega y en los demás casos, la fecha de la entrega efectiva al destinatario (artículo L133-6 *Code de commerce*).

## 5. EL ARBITRAJE DEL TRANSPORTE TERRESTRE TRANSFRONTERIZO DE MERCANCÍAS

La conflictividad entre operadores económicos es consustancial a la propia actividad mercantil y el sector del Transporte Terrestre transfronterizo de mercancías por carretera no es ajeno a ella. El avance en la integración de la Unión Europea, la consolidación del mercado interior y la creación de un mercado único

sin fronteras interiores en Europa ha producido un incremento incesante de los movimientos y de las transacciones intracomunitarias de bienes, servicios y capitales, así como un aumento constante de la litigiosidad transfronteriza<sup>155</sup> que irá incrementándose a medida que el proceso de integración se consolide<sup>156</sup>.

Las controversias transfronterizas en la UE aparecen dotadas de una especial complejidad debido a la confluencia normativa existente en la actualidad, y exige una atenta dedicación por parte de todos y cada uno de los operadores jurídicos implicados<sup>157</sup>.

Ante esta tesitura, los mecanismos ADR (“Alternative Dispute Resolution”), y en especial, la mediación, la conciliación y el arbitraje son vías efectivas de resolución de conflictos que permiten a las partes en litigio reducir los tiempos y costes de un procedimiento judicial ordinario, erigiéndose en fórmulas de gran potencialidad. Los mecanismos de ADR alivian la presión sobre el sistema judicial y favorecen la eficiencia del sistema en su conjunto a la hora de resolver las disputas planteadas por los operadores.

Son numerosos los datos estadísticos recogidos en estudios realizados para la UE que reflejan la realidad de los procesos jurisdiccionales en cuanto a costes y tiempos de resolución en comparación con los mecanismos ADR<sup>158</sup>. Así, cabe destacar que para las disputas internas (lamentablemente no existen datos desagregados para disputas transfronterizas, si bien éstas representan casi el 50 % de los litigios de las empresas y los bufetes de abogados de la UE<sup>159</sup>), en el caso de litigios judiciales, la duración media de resolución en la UE es de 697 días y el coste de los servicios jurídicos asciende a 25.337 € (un 13 % del valor del litigio), mientras que en el caso de la utilización del arbitraje, el tiempo de resolución se reduce a 503 días, aunque el coste medio se eleva a 34.385 € (17,2 % del valor del litigio), y en el caso de la mediación, ambos parámetros se reducen a 87 días y 9.488 € (4,7 % del valor del litigio)<sup>160</sup>.

En el particular sector del transporte terrestre de mercancías por carretera confluyen diversas normativas (nacionales, comunitarias e internacionales), tanto de derecho público como de derecho privado relativas al sector y a los mecanismos ADR, en especial al Arbitraje.

En la esfera internacional, el sector del transporte de mercancías por carretera dispone del Convenio CMR de 1956 que regula materias tan diversas como la responsabilidad del porteador, la carta de porte, competencia judicial internacional y ley aplicable a determinados supuestos. En materia de Arbitraje,

---

155. “En la vida diaria el mantenimiento de la paz social se agrava porque el avance tecnológico y el aumento del tráfico de servicios y negocios han producido un aumento en la conflictividad que, a su vez, ha desbordado las estructuras que el Estado establece para solventarlas mediante el Poder Judicial”. Entrevista con C. Fernández Rozas en *Legal Today* sobre el libro *Jurisprudencia española del arbitraje*. José Miguel Serrano Ruiz-Calderón. Blog de bioética y libertades públicas. Eutanasia y dignidad de la vida. (Disponible en: <http://josemiguelherrano.blogspot.com.es/2013/04/entrevista-con-c-fernandez-rozas-en.html>, última visita, 1.10.2013).

156. C. Esplugues Mota, El régimen jurídico de la mediación civil y mercantil en conflictos transfronterizos en España tras la Ley 5/2012, de 6 de julio. *Boletín mexicano de Derecho Comparado* (Distrito Federal), vol. XLVI, 2013, p. 2.

157. *Vid.*, p. 2.

158. ADR Centre, *The Cost of Non ADR - Surveying and Showing the Actual Costs of Intra-Community Commercial Litigation*, Rome, 2010, p. 49 (Disponible en: [www.adrcenter.com/jamsinternational/civil-justice/Survey\\_Data\\_Report.pdf](http://www.adrcenter.com/jamsinternational/civil-justice/Survey_Data_Report.pdf), última visita, 1.10.2013).

159. *Vid.*, p. 49.

160. Los datos relativos a Francia y España, para los litigios de 200 mil euros, son los que siguen: en Francia, en el caso de los litigios judiciales, la duración media de resolución es de 330 días y el coste de los servicios jurídicos asciende a 20.500 € (un 10,3 % del valor del litigio), mientras que en el caso la utilización del arbitraje, el tiempo de resolución es de 345 días, aunque el coste medio se eleva a 28.000 € (14 % del valor del litigio), y en el caso de la mediación, ambos parámetros se reducen a 60 días y 10.000 € (5 % del valor del litigio); en España, en el caso de los litigios judiciales, la duración media de resolución es de 730 días y el coste de los servicios jurídicos asciende a 30.000 € (15 % del valor del litigio), mientras que en el caso la utilización del arbitraje, el tiempo de resolución es de 320 días, aunque el coste medio se eleva a 21.632 € (10,8 % del valor del litigio), y en el caso de la mediación, ambos parámetros se reducen a 74 días y 7.667 € (3,8 % del valor del litigio). Los datos sobre la vía jurisdiccional francesa son notablemente mejores que en España y sobre la media de la UE, mientras que el arbitraje y la mediación presenta mejores datos en Francia y España respecto a la UE. *Vid.*, p. 49.

deben destacarse el Convenio de Nueva York de 1958 y el Convenio de Ginebra de 1961. En el ámbito de la normativa comunitaria, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea reconoce la necesidad de desarrollar *métodos alternativos de resolución de litigios* recogidos en varias Directivas y Reglamentos. Aun así, el desarrollo explícito del arbitraje resulta escaso y prácticamente nula cualquier especificidad que relacione el transporte transfronterizo de mercancías por carretera con el arbitraje. Finalmente, cabe citar particularmente que los ordenamientos jurídicos español y francés recogen una serie de disposiciones relativas tanto al Transporte Terrestre de mercancías por carretera como al Arbitraje.

En el caso de España, como característica propia del ordenamiento jurídico español, debemos hacer mención por un lado a la institución de las *Juntas Arbitrales de Transporte* reguladas en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre de 1987, y por otro, la Ley de Arbitraje de 2003, reformado en 2011, que toma como referencia la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional de 1985. Por otro, el ordenamiento jurídico Francés integra sus normas de arbitraje en el *Code de Commerce*, reformado en 2011 y en la regulación del sector del Transporte viene recogida en el *Code des Transports* y *Code de la Route*.

### 5.1. Tratados internacionales relativos al Arbitraje y al Transporte terrestre de mercancías por carretera

El Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros (en adelante, CNY), firmado el 10 de junio de 1958<sup>161</sup> es sin duda el texto convencional de mayor relevancia en el ámbito del arbitraje comercial internacional y con un alcance universal *erga omnes* y un efecto multiplicador evidente. Son cuatro las razones que llevan a tal afirmación: la eficacia del régimen de exequátur que instaura el Convenio (sencillez documental y limitación de las cuestiones objeto de control y modo de realizarlo); el elevado número de Estados partes de este instrumento, 149 en la actualidad, que garantiza un alcance internacional permitiendo que los laudos arbitrales adquieran el carácter de título potencialmente ejecutable en dichos Estados; además su constante aplicación en los procedimientos de reconocimiento y ejecución de laudos, tal y como se deduce de la abundante jurisprudencia que ha generado; y por último, la uniformidad de los diferentes tribunales de Estados miembros, según la doctrina, para interpretar las disposiciones del Convenio<sup>162</sup>.

A partir del CNY, la CNUDMI<sup>163</sup> aprobó el Reglamento de Arbitraje (1976) y la Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional (1985). El Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, revisado en 2010, constituye un régimen procesal completo y ha sido utilizado para la solución de una amplia gama de disputas, incluyendo las disputas comerciales administradas por las instituciones arbitrales, además de haber contribuido en gran medida al desarrollo de las actividades de arbitraje de muchas instituciones arbitrales en todas las partes del mundo. Este Reglamento regula todos los aspectos del procedimiento arbitral, contiene una cláusula compromisoria modelo y regula la designación de los árbitros, la sustanciación de las actuaciones y la forma, el efecto y la interpretación del laudo<sup>164</sup>.

161. BOE núm. 164, de 11 de julio de 1977, entró en vigor en España el 10 de agosto de ese mismo año.

162. M. Gómez Jené. M. *El arbitraje comercial internacional en la unión europea: la eficacia del laudo arbitral*. Madrid, Ed. Colex, 2000, p.34.

163. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (acrónimo en inglés, UNCITRAL).

164. Paralelamente, la CNUDMI ha ido emitiendo, tanto en 1982 como en 2012, una serie de Recomendaciones para ayudar a las instituciones arbitrales y a otros órganos interesados en relación con los arbitrajes sometidos al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, al objeto facilitar información y asesorar a las instituciones arbitrales y otros órganos interesados, tales como cámaras de comercio, en orden a la utilización del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI. (Reglamento disponible en: [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/arbitration/2010Arbitration\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/2010Arbitration_rules.html), última visita 20.10.2013).

Por otro lado la Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional de 1985<sup>165</sup> fue formulada, fruto de un consenso mundial sobre los aspectos más importantes de la práctica del arbitraje internacional, para ayudar a los Estados a reformar y modernizar sus leyes sobre el procedimiento arbitral a fin de que tuvieran en cuenta los rasgos peculiares y las necesidades del arbitraje comercial internacional. Esta Ley regula todas las etapas del procedimiento arbitral, desde el acuerdo de arbitraje, pasando por la composición y competencia del tribunal arbitral y el alcance de la intervención del tribunal, hasta el reconocimiento y la ejecución del laudo arbitral, y en la actualidad, son 67 los Estados que han promulgado leyes basadas en la Ley Modelo, lo cual es indicativo de su considerable éxito y aceptación.

Transcurrido poco más de medio siglo desde la aprobación del CNY y otros instrumentos normativos que surgen a partir de él, su mundialización ha sido evidente y ha cumplido exitosamente con el objetivo de favorecer el comercio internacional, hasta el punto que la ejecución de sentencias arbitrales es mucho más fácil que la ejecución de sentencias de tribunales nacionales en el ámbito internacional<sup>166</sup>. En todo caso, y pese a asistir a una progresiva regionalización de sistemas arbitrales, aún queda conformarse con el régimen actual de tribunales nacionales diferentes que operan en diferentes sistemas jurídicos, reconociendo y ejecutando sentencias arbitrales de carácter extranjero, con distintas concepciones que ello entraña sobre conceptos como la competencia de los árbitros o el concepto de orden público.

El Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional, hecho en Ginebra, el 21 de abril de 1961<sup>167</sup> (en adelante, CG) es un convenio expresamente concebido como complementario del CNY 1958 y que pretendía promover el comercio y la solución de controversias y conflictos entre los países del bloque occidental y oriental de Europa, en sentido amplio, ya que se incluyen los países del Este del bloque soviético<sup>168</sup>. Desde un punto de vista teleológico, y sin ánimo de exhaustividad para comparar el CG con el CNY, cabe señalar que el primero se centra en regular el procedimiento y el laudo arbitral, mientras que el segundo fue concebido para regular el reconocimiento y la ejecución de laudos arbitrales. Así, el artículo IV del CG, sin duda, la piedra angular del mismo, se centra en la regulación de los aspectos organizativos del arbitraje, más concretamente, en la determinación de la ley aplicable a los distintos problemas que puedan surgir en la fase organizativa del proceso, como son, la elección del tribunal arbitral institucional o *ad hoc*, la elección de árbitros...<sup>169</sup>.

Descendiendo al particular sector del transporte por carretera cabe mencionar el Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, conocido como CMR. El CMR recoge de manera muy acertada la posibilidad de que las partes se sometan a un arbitraje al disponer mediante su artículo 33 que “*El contrato de transporte puede contener una cláusula atribuyendo competencia a un Tribunal arbitral, a condición de que esta cláusula prevea que el Tribunal aplicará el presente Convenio*”. No obstante, es importante señalar que el CMR, a tenor del mencionado artículo, en ningún caso regula el procedimiento que ha de seguirse para resolver las controversias entre partes en el ámbito arbitral. Es decir en esencia se limita a señalar la posibilidad de atribuir competencia a un tribunal arbitral en detrimento de la jurisdicción ordinaria.

También resulta esclarecedor señalar que del arbitraje en transporte internacional por carretera nada dice expresamente, en el caso español, ni la LOTT ni su Reglamento. Estas disposiciones normativas se limitan a una remisión a los convenios internacionales y las disposiciones aprobadas por las organizaciones

165. Texto aprobado el 21 de junio de 1985, y enmendado el 7 de julio de 2006. (Disponible en: [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/arbitration/1985Model\\_arbitration.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/1985Model_arbitration.html), última visita 20.10.2013).

166. R. Briner, *Filosofía y objetivos de la Convención*. En Naciones Unidas, *La Ejecución de las Sentencias Arbitrales en virtud de la Convención de Nueva York. Experiencia y perspectivas*. Nueva York, 1999, p. 9-10.

167. BOE núm. 238, de 4 de octubre de 1975, entró en vigor en España el 10 de agosto de ese mismo año.

168. Escuela de Organización Industrial, *El arbitraje como forma de solución de conflictos empresariales*. Madrid, 2005, p. 42.

169. M. Gómez Jené, *op. cit.* p. 74.

internacionales de las que España forme parte y que en cada caso resulten de aplicación, para los casos de realización de servicios de transporte internacional que discurran parcialmente por territorio español utilizando vehículos no matriculados en España, o bien utilizando vehículos matriculados en España cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros (art. 65 y 106 de la LOTT y art. 144 de la ROTT).

Bajo la premisa de la redacción única y abierta del CMR sobre arbitraje se deduce que muchas cuestiones en torno a la aplicación del art. 33 deben de interpretarse de manera flexible e inspirados en los principios del CMR. Así, cabe afirmar que no existen límites materiales a la arbitrabilidad en el CMR, siempre que no se vaya contra el tenor y las normas imperativas del mismo<sup>170</sup>. En tal caso, si el pacto arbitral, por ejemplo, no estableciera la aplicación del CMR, éste en un inicio sería contrario al art. 33 y carecería de validez, atendiendo al art. 41 del CMR, que señala que será nula y de ningún efecto toda estipulación que directa o indirectamente derogue las disposiciones del presente Convenio, si bien ello no lleva aparejada la nulidad de las demás estipulaciones del contrato.

Además, debe tenerse presente que el ordenamiento jurídico español dispone de un particular sistema arbitral aplicable al transporte nacional e internacional por carretera como las juntas arbitrales de transporte. Esto nos lleva a plantearnos el margen que las partes contractuales tienen para la designación de un tribunal arbitral determinado. De esta forma, puede llegar a cuestionarse el encaje del artículo 33 del CMR con lo dispuesto en el artículo 38 de la LOTT. Un sistema que regula el sometimiento tácito de las partes a estos órganos arbitrales en controversias de cierta cuantía. En efecto, una lectura detenida de ambos preceptos puede llevar a concluir que la redacción del art. 33 chocaría, a priori, con lo dispuesto en el art. 38.1, ya que la presunción de sumisión de este último artículo resulta justamente una situación contraria a la exigencia de la condición de pacto expreso para el sometimiento arbitral del art. 33 del CMR, condición, por otro lado, clara y de carácter terminante.

La consecuencia práctica de una interpretación de aplicación unilateral del precepto español para conflictos suscitados en un transporte internacional entre partes de distinta nacionalidad, siendo una de ellas española, y de una cuantía inferior a 15 mil euros, conduciría a asumir la competencia automática de una Junta Arbitral de Transporte en aplicación estricta del art. 38.1 de la LOTT. Sin embargo, se ha suscitado un debate doctrinal y jurisprudencial<sup>171</sup> interesante relacionado a la superioridad de rango del CMR frente a la LOTT.

La cuestión incluso podría afectar también al momento del establecimiento de la cláusula arbitral. El art. 33 circunscribe la realización del pacto arbitral al momento de la firma del contrato, pero también hay que señalar que en el CMR no existe ningún precepto que prohíba el establecimiento de una cláusula arbitral en el momento en el que pueda surgir una controversia<sup>172</sup>. Cabe pues recordar que el art. 38.1 de la LOTT presume el sometimiento a las JAT siempre y cuando previamente al inicio del transporte no se hubiera estipulado nada en contrario.

## 5.2. Recorrido normativo comunitario sobre ADRs, y especial mención al arbitraje en particular

La Unión Europea, consciente de la importancia del fomento del recurso a los mecanismos de ADR en su territorio, ya desde la Cumbre de Tempere de 1999 ha pretendido establecer dentro de su normativa

170. B. Lasa Belloso, *op. cit.*, nota 65 p. 298.

171. SAP de Almería (Sección 2ª) 75/2013, de 25 de marzo de 2013 (F.J. 2º), Id Cendoj: 04013370022013100048; SAP de Asturias (Sección 4ª) de 9 de abril de 2001 (F.J. 3º), Aranzadi JUR\2001\158022.

172. B. Lasa Belloso, 2004, *op. cit.* nota 65 p. 300.

comunitaria *procedimientos extrajudiciales alternativos*<sup>173</sup>. Más adelante, esta apuesta se ve plenamente refrendada por el artículo 81 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea<sup>174</sup>, que explícitamente afirma que:

- “1. La Unión desarrollará una cooperación judicial en asuntos civiles con repercusión transfronteriza, basada en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales y **extrajudiciales**.
2. A los efectos del apartado 1, y en particular cuando resulte necesario para el buen funcionamiento del mercado interior, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptarán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, medidas para garantizar:
  - a. el reconocimiento mutuo, entre los Estados miembros, de las resoluciones judiciales y **extrajudiciales**, así como su ejecución;
  - (...)
  - g. **el desarrollo de métodos alternativos de resolución de litigios**”.

La decisión alcanzada resulta objetivamente relevante por el propio hecho de dejar constancia expresa en el seno de los Tratados Europeos de la realidad de las ADR y, por ende, de su utilidad como medio para resolver las disputas surgidas entre operadores. Con esta mención, el TFUE consolida la opción de las ADR como una vía disponible para los ciudadanos para hacer frente a los problemas surgidos en el tráfico privado, tanto interno como transfronterizo, en el seno del mercado interior. Además, se da un paso adelante en la reformulación del principio básico de derecho al acceso a la justicia, en el sentido de abarcar tanto la referencia tradicional al acceso a los tribunales estatales, como a los mecanismos de resolución ADR en el territorio de la Unión<sup>175</sup>.

Posterior a la Cumbre de Tampere y antes del Tratado de Lisboa, en 2002, la Comisión Europea emprendió un amplio proceso de consulta a medios o agentes interesados sobre una serie de cuestiones jurídicas que se plantean en lo referente a las modalidades alternativas de solución de conflictos ADR, en el ámbito del derecho civil y mercantil. Los motivos de dicho proceso que dieron origen al *Libro Verde sobre las modalidades alternativas de solución de conflictos en el ámbito del derecho civil y mercantil*, eran tres: la toma conciencia de la nueva eclosión de las ADR en la práctica en beneficio de los ciudadanos; la especial atención de las ADR por parte de los Estados miembros; y por último, la prioridad política que representan las ADR para las instituciones de la UE<sup>176</sup>.

El objetivo de la consulta pública sobre el Libro Verde era recoger tanto las observaciones generales de los medios interesados como las reacciones específicas a las cuestiones que en él se planteaban. Dichas cuestiones eran principalmente de orden jurídico y se referían a los elementos determinantes de los procesos de ADR, como son las cláusulas de recurso a las ADR, los problemas que plantean los plazos de prescripción, el requisito de confidencialidad, la validez de los consentimientos, la eficacia de los acuerdos derivados de ADR, la formación de los terceros que intervienen en el proceso, su acreditación y su régimen de responsabilidad<sup>177</sup>.

---

173. Véanse las Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de Tampere (15 y 16.10.1999) nº 30: “El Consejo Europeo invita al Consejo a que, a partir de propuestas de la Comisión, instaure normas mínimas que garanticen un nivel adecuado de asistencia jurídica en litigios transfronterizos en toda la Unión, así como normas especiales de procedimiento comunes para la tramitación simplificada y acelerada de litigios transfronterizos relativos a demandas de consumidores o de índole mercantil de menor cuantía, así como a demandas de pensión alimenticia y a reclamaciones sin oposición. Los Estados miembros deberían instaurar asimismo procedimientos extrajudiciales alternativos.” (Disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/summits/tam\\_es.htm](http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm), última visita 8.10.2013).

174. Tratado de Lisboa, de 13 de diciembre de 2007.

175. C. Esplugues Mota, *op. cit.* p. 7.

176. Comisión de las Comunidades Europeas, *Libro verde sobre las modalidades alternativas de solución de conflictos en el ámbito del Derecho Civil y Mercantil*, COM (2002) 196 final, 19 de abril de 2002, p. 5. (Disponible en: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/com/2002/com2002\\_0196es01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/com/2002/com2002_0196es01.pdf), última visita 8.10.2013).

177. ) *Vid* nota 3, p. 5.

Sin embargo, es importante destacar que en este Libro Verde, cuya noción de modalidad alternativa de solución de conflictos refiere a los procedimientos extrajudiciales de resolución de conflictos aplicados por un tercero imparcial, la modalidad del arbitraje propiamente dicho queda excluida, centrándose más bien en la modalidad de la mediación. En términos del propio Libro, el arbitraje es considerado “*un tipo de resolución de litigios más cercano a un procedimiento judicial que a las modalidades alternativas en la medida en que el objetivo de la sentencia arbitral es sustituir a la decisión de justicia*”<sup>178</sup>.

El Libro Verde se centra en la mediación, como fórmula autocompositiva en la que son los sujetos enfrentados los que abandonan posiciones encontradas en pos de alcanzar un consenso, en tanto que el arbitraje se considera una fórmula ADR heterocompositiva, en el que un tercero imparcial y *supra partes* impone su decisión a las partes mediante *laudo*<sup>179</sup>.

En 2008, la Unión Europea promulgó la Directiva 2008/52/CE<sup>180</sup> que articulaba una legislación marco común en relación con la mediación civil y mercantil de carácter transfronterizo en Europa, dándose un paso muy positivo en el camino del fomento del recurso a los mecanismos de ADR en Europa<sup>181</sup>. Sin embargo, el desarrollo del arbitraje por parte de las instituciones europeas es escaso. La propia directiva menciona en su considerando 11 explícitamente que el arbitraje queda fuera de él, aunque a lo largo de todo su texto, esta norma no se abstrae de la realidad sobre la aplicación del arbitraje entre las partes en litigio y reiteradamente se hace referencia a conceptos como la caducidad, la prescripción y la confidencialidad de la mediación, como posible mecanismo previo y/o complementario al arbitraje a tener en cuenta.

Donde sí ha habido un avance progresivo en el ámbito comunitario es en la armonización de normas relativas a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y sobre normas ODR (“*On Line Dispute Resolution*”), incluidas en esta materia. La reciente Directiva 2013/11/EU<sup>182</sup> y el Reglamento (UE) 524/2013<sup>183</sup> relativas ambas a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por las que se modifican el Reglamento (CE) 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE constituyen un impulso modernizador con respecto a las entidades y los procedimientos ADR, específicamente, y entre otros, referido al establecimiento de requisitos que deben cumplir las entidades de resolución alternativa de litigios, el acceso de los consumidores a tales entidades, las condiciones que deben reunir las personas físicas encargadas de este tipo de resoluciones (conocimientos especializados, independencia e imparcialidad), las obligaciones de transparencia de dichas entidades, o la eficacia y régimen jurídico aplicable de los diversos procedimientos. Y en lo que atañe a las normas ODR, las normas citadas incluyen los litigios entre consumidores y comerciantes relativos a obligaciones contractuales derivadas de contratos de compraventa o de prestación de servicios, celebrados *en línea*, en todos los sectores económicos menos algunos exceptuados por la Directiva, dando así respuesta a la creciente importancia del comercio *on line*, y, en particular, del comercio transfronterizo *on line*. Por último, destacar que el citado Reglamento establece la creación de una plataforma de resolución de litigios *on line* que ofrecerá a los consumidores y a los comerciantes una ventanilla única para la resolución extrajudicial de litigios *on line* mediante entidades de resolución alternativa que estarán vinculados a esa plataforma y que deberá estar operativa a finales de 2015.

Uno de los pilares más fuertes y destacados en este recorrido por el arbitraje comunitario lo constituye la denominada “quinta libertad comunitaria”, o dicho con palabras más precisas, la conquista de la libre circulación de resoluciones en el espacio judicial europeo y su incidencia o encaje en materia arbitral

178. ) *Vid* nota 3, p. 6.

179. S. Borona Vilar. *Arbitraje y justicia en el siglo XXI*. Madrid, Thomson-Civitas, 2007, p. 52.

180. DO L 136/3, de 24.5.2008.

181. En España, la transposición ha tenido lugar a través de la Ley 5/2012, de 6.7, de mediación en asuntos civiles y mercantiles, que deroga el R.D-L. 5/2012, de 5.3, de mediación en asuntos civiles y mercantiles.

182. DO L 165/63, de 18.6.2013.

183. DO L 165/1, de 18.6.2013.

intracomunitaria. Si en los orígenes de la UE, el Derecho comunitario limitó e incidió su acción al Derecho público de la economía, eliminando discriminaciones legales contra sujetos nacionales de Estados europeos que deseaban emprender o ejercer actividades económicas en otros Estados europeos, a finales de la década de los 60 se tomó conciencia de la necesidad de fomentar un Derecho Internacional Privado Europeo, en particular, el ámbito del reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales, para lograr un buen funcionamiento del mercado interior<sup>184</sup>.

Inicialmente, hay que subrayar que el arbitraje está excluido de la aplicación, tanto del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968, relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, del Convenio de Roma, de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, así como del Convenio de Lugano, 16 de septiembre de 1988, relativo a la competencia judicial y al reconocimiento de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Entre otros la particularidad del arbitraje queda recogida en la Resolución de 6 de mayo de 1994, del Parlamento Europeo, sobre el fomento del recurso al arbitraje de derecho para la resolución de los conflictos de orden jurídico<sup>185</sup>.

Lo mismo sucede para en el Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (en adelante, R. 44)<sup>186</sup>, también denominado Reglamento de Bruselas I, que en su art. 1.2. excluye al arbitraje de su ámbito de aplicación. Sin embargo, la cuestión relativa al alcance de esta exclusión ha sido profusamente estudiada por la doctrina debido a la conexidad existente entre resoluciones judiciales y laudos arbitrales, y sus respectivos procedimientos.

La exclusión del arbitraje del ámbito de aplicación material del Convenio de Bruselas se debió a la existencia de una generalizada aceptación así como la probada eficacia del Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, sin que la comunitarización del Convenio de Bruselas mediante el Reglamento 44/2001 llevara a plantearse modificar esta situación.

Sin ánimo de insistir en esta cuestión, baste ahora con recordar que las coordenadas básicas para entender los límites de esa exclusión han sido fijadas por el TJUE en sus célebres sentencias *Marc Rich*, *Van Uden* y más recientemente *West Tankers* (STJUE de 25.7.1991, 17.11.1998 y 10.2.2009, respectivamente). De la jurisprudencia del TJUE se deduce que sí se consideran incluidos en ese ámbito los *procedimientos de apoyo*, es decir, aquéllos cuyo objeto no verse de modo directo sobre una cuestión arbitral; aquéllos, en fin, cuyo objeto no sea absolutamente indispensable para solventar posibles inconvenientes que afecten el normal devenir del arbitraje (*ad. ex. medidas cautelares*)<sup>187</sup>.

Así, en el asunto *Marc Rich*<sup>188</sup> el Tribunal estableció que el procedimiento para la designación de un árbitro ante el tribunal de un Estado miembro queda fuera del ámbito de aplicación del Reglamento. Sin embargo, las interacciones entre el arbitraje y la actuación de los tribunales ordinarios en el marco del Reglamento dan lugar a situaciones de convivencia reconocidas por el Tribunal. El Tribunal dictaminó que el planteamiento de una cuestión previa sobre la validez de la cláusula arbitral no se considera materia excluida, por lo que es posible que, si el tribunal arbitral afirma la validez de la cláusula arbitral mientras

---

184. A. Durán Ayago, *op. cit.* nota 18 p. 4.

185. DO C 205/520, de 25.7.1994.

186. DO L 12, de 16.1.2001.

187. M. Gómez Jene, Propuestas de inclusión del arbitraje en el Reglamento 44/2001. *Cuadernos de Derecho Transnacional, Madrid*, Vol. 2, Nº 1, 2010, pp. 339-358.

188. STJCE C-190/89, de 25 de julio de 1991. (Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61989CJ0190:ES:PDF>, última visita, 19.11.2013).

que un tribunal nacional en otro Estado miembro la considera nula, se produzcan procedimientos civiles y arbitrales paralelos, potencialmente contradictorios, en el territorio comunitario<sup>189</sup>.

En el asunto *Van Uden*<sup>190</sup> se admitió que los tribunales nacionales pueden adoptar medidas provisionales o cautelares para asegurar el desarrollo de procesos arbitrales amparándose en el art. 31 del R. 44 pues este precepto hace referencia a lo previsto en el Derecho interno. Efectivamente, el TJUE vino a decir que el R. 44 es de aplicación si el objeto de la medida cautelar se refiere a una cuestión comprendida dentro de su ámbito de aplicación material y que, en tal caso, el art. 31 “*puede fundamentar la competencia del Juez de medidas provisionales* incluso si ya se ha iniciado o puede iniciarse un procedimiento sobre el fondo, y aunque dicho procedimiento deba desarrollarse ante árbitros”<sup>191,192</sup>.

Finalmente, la sentencia *West Tankers*<sup>193</sup> puntualiza la delimitación del R. 44 sobre el arbitraje con tres importantísimas consecuencias: 1ª, queda comprendida en el ámbito de aplicación material del R. 44 la *cuestión incidental* relativa a la validez del convenio arbitral, cuando se plantee ante el tribunal de un Estado miembro que va a conocer sobre el fondo en base a uno de los fueros de competencia judicial del Reglamento; 2º, quedan expresamente excluidas del ámbito de aplicación material del R. 44 las *antisuit injunctions*<sup>194</sup> dictadas en favor de un arbitraje (*infra* IV), por ser incompatibles con el *espacio judicial europeo*<sup>195</sup>; y 3º, el tribunal ante el que se plantea la demanda sobre el fondo tiene *competencia exclusiva* para pronunciarse a título incidental sobre la validez y aplicabilidad del convenio arbitral (numeral 27 de la sentencia), es decir, queda expresamente incluida en el ámbito de aplicación del R. 44 la cuestión relativa a la validez del convenio arbitral cuando ésta se presente a título incidental<sup>196</sup>.

189. C. Otero García-Castrillón, Nuevas perspectivas para la regulación coordinada del arbitraje y la jurisdicción civil en la Unión Europea. *Revista de arbitraje comercial y de inversiones*, Madrid, Vol. I, Nº. 2, 2008, pp. 495-500.

190. STJCE C-391/95, de 17 de noviembre de 1998. (Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61995CJ0391:ES:PDF>, última visita, 13.12.2013).

191. M. Gómez Jene, Arbitraje, medidas cautelares y Reglamento Bruselas I. *Diario La Ley*, Nº 7601, Sección Tribuna, Editorial LA LEY, 2011, p. 3.

192. “La Sentencia Van Uden tuvo una repercusión notable en España puesto que en el momento en que se dictó existía una fuerte discusión doctrinal de la posibilidad de adoptar medidas cautelares en el arbitraje más allá del supuesto previsto por el Convenio de Bruselas sobre embargos preventivos de buques de 10 de mayo de 1952. A través de esta decisión la doctrina entendió que aun cuando no existiera en el ordenamiento jurídico español regulación al respecto, con base a dicho precepto podía solicitarse la adopción de medidas cautelares en un arbitraje internacional en las mismas condiciones que en un proceso judicial. Posteriormente, la cuestión se reguló a través del art. 722 LEC, y en 2003 el art. 11.3 LA”. N. Mallandrich Miret, *Medidas Cautelares y Arbitraje*. Barcelona, Atelier, 2010, p. 173.

193. STJCE, C-185/07, de 10 de febrero de 2009. Aranzadi TJCE\2009\22.

194. “Las “anti-suit injunctions” son medidas propias de los ordenamientos procesales pertenecientes a la tradición de “common law”. Mediante éstas el juez que conoce o que puede conocer de un litigio informa a la parte demandada que su jurisdicción es la que está en mejor posición para adoptar una correcta resolución en el conflicto planteado entre las partes. Junto a dicha indicación, el tribunal le sugiere que si hubiese iniciado un proceso en otro Estado lo concluya o si tuviese intención de iniciarlo renuncie a ello. De no respetar dicha “sugerencia”, la resolución judicial que contiene la “injunction”, se refuerza con la advertencia de que el incumplimiento conllevará la aplicación de sanciones, que pueden ser pecuniarias, ya que, en tal caso, se considera que la parte receptora de dicha orden ha incurrido en desacato al tribunal (contempt of court)”. M. J. Elvira Benayas, ¿Existe alguna posibilidad, por pequeña que sea, de salvar lo nuestro? Las *antisuit injunction* y el Convenio de Bruselas. A propósito de la STJCE de 27 de abril de 2004 (c-159/02). *Revista electrónica de estudios internacionales*, 2005, pp. 1-2.

195. No puede decirse que esta última consecuencia que se deriva de la sentencia *West Tankers* haya causado la menor sorpresa en la doctrina continental. La reconocida aversión del TJUE hacia ciertos mecanismos procesales anglosajones, extensible también a la figura del *forum non conveniens*, era y es bien conocida y, en este sentido, alumbraba ya el sentido del fallo. Para dar cierta coherencia a su razonamiento, el TJUE se ampara en una construcción propia, cual es la del *efecto útil*. En virtud de esta doctrina, la orden conminatoria solicitada ante los tribunales ingleses es contraria al *efecto útil* del Reglamento porque impide “*que se cumplan los objetivos inherentes de las normas de conflicto de los órganos jurisdiccionales en materia civil y mercantil y de libre circulación de las resoluciones en esta misma materia*” (numeral 24). M. Gómez Jene, *op. cit.* p. 354.

196. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 348.

La aplicación del R. 44, cuando se plantee a título incidental la validez del convenio arbitral, ha sido ampliamente discutida por la doctrina. En términos generales, puede afirmarse que la opinión a favor de considerar *incluido* este supuesto en el ámbito de aplicación material del Reglamento ha sido, desde siempre, muy mayoritaria, tanto en la doctrina continental como en la doctrina anglosajona. La jurisprudencia comparada también ha venido asumiendo desde antiguo esta interpretación, hasta tal punto que ha venido otorgando el *exequátur* a aquellas sentencias dictadas como consecuencia de un juicio previo de nulidad o inexistencia del convenio arbitral, sin ni tan siquiera aceptar el juego de la cláusula de orden público en este estadio. En consecuencia, la apreciación hecha por el juez del Estado de origen sobre la validez del convenio arbitral no puede corregirse mediante el juego de la excepción de orden público en sede de *exequátur* y, en consecuencia, no es causa para denegar el reconocimiento de la sentencia<sup>197</sup>.

En relación al texto del R. 44, decir que el artículo 73 preveía que en un plazo máximo de cinco años desde la entrada en vigor del texto (1 de marzo de 2002), la Comisión presentaría al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social un *Informe* sobre su aplicación, y si procediera, una serie de propuestas destinadas a adaptar el Reglamento; así, en cumplimiento a este mandato, en septiembre de 2007 se publicó el llamado el *Heidelberg Report*<sup>198</sup> (en adelante, *Report*).

Este estudio realizaba, entre otras, propuestas concretas sobre la inclusión del arbitraje en el ámbito de aplicación material del texto comunitario<sup>199</sup>, por lo que se erigió en referente importante para el arbitraje, y tuvo la virtud de: (i) poner de manifiesto las carencias del sistema procesal civil comunitario en relación con el arbitraje; (ii) plantear por primera vez una serie de propuestas de modificación del articulado del R. 44 para regular determinadas cuestiones conexas al mismo; y probablemente la principal de las tres virtualidades, (iii) plantear la adopción de un nuevo instrumento comunitario, inspirado en los reglamentos de *segunda generación*, para regular a título principal el reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales *intracomunitarios*<sup>200</sup>.

Sentado el punto de partida, el *Report* aboga, con carácter general, por *suprimir* la excepción prevista en el mismo art. 1.2 d) del R. 44 relativa al arbitraje. A partir de ahí, localiza cuatro puntos controvertidos sobre los que cabe plantearse una nueva regulación: a) El reconocimiento del convenio arbitral; b) Las cuestiones conexas al arbitraje tales como las relativas al nombramiento de árbitros, apoyo judicial para la concreción de pruebas y decisiones de los tribunales sobre los costes del arbitraje; c) La cuestión relativa al reconocimiento y ejecución, y en concreto, la cuestión relativa al reconocimiento de la sentencia judicial dictada como consecuencia de considerar inválido el convenio arbitral; y, d) Las cuestiones relativas a los conflictos entre laudos arbitrales y sentencias judiciales en materia de arbitraje<sup>201</sup>.

La Comisión Europea presentó en 2010 una nueva propuesta de Reglamento en el que se incluía también como objetivo importante mejorar la coordinación entre el arbitraje y los procesos judiciales. Por ello, aunque se mantenía la exclusión del arbitraje del ámbito de aplicación del Reglamento, se contemplaba la introducción en la regulación de la litispendencia de una regla especial que trataba de limitar la posibilidad de obstaculizar el desarrollo del arbitraje y el riesgo de resoluciones inconciliables derivadas de procesos paralelos en aquellos casos en los que la sede (prevista) del arbitraje se encontraba en un Estado

197. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 349.

198. *Study JLS/C4/2005/03* presentado por los profesores B. Hess / T. Pfeiffer / P. Schlosser. (Disponible en: [http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study\\_application\\_brussels\\_1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study_application_brussels_1_en.pdf), última visita 8.11.2013).

199. Las soluciones aportadas en el *Report* descartaban inicialmente incorporar el arbitraje al ámbito material de aplicación del Reglamento e insistían en que las iniciativas propuestas no debían perjudicar, sino más bien respaldar, la aplicación del Convenio de Nueva York de 1958 articulando los puntos de contacto entre ambas reglamentaciones. En los informes nacionales de Inglaterra, Francia, Alemania, Italia y Holanda que se aportan al *Report* se avala esta opinión (numeral 110-114). Pero ello no impide que el *Report* recoja una serie de propuestas concretas en aras a mejorar cuestiones problemáticas, omisiones o actualizaciones jurisprudenciales del R. 44.

200. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 341.

201. M. Gómez Jene, 2010, *op. cit.* p. 343.

miembro. A tal fin, la regla incluida en la Propuesta obligaba al tribunal ante el que se hubiera formulado una demanda a suspender el procedimiento, y en su caso, posteriormente a abstenerse, cuando su competencia hubiera sido impugnada con base en la existencia de un convenio arbitral y se hubiera formulado una demanda ante un tribunal arbitral o se hubiera iniciado un procedimiento judicial relativo al arbitraje en el Estado miembro de la sede de arbitraje<sup>202</sup>.

Sin embargo, el texto adoptado finalmente, el Reglamento (UE) 1215/2012 del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil<sup>203</sup>, que deroga el R. 44/2001, no incluye ninguna referencia a la coordinación entre el arbitraje y los procesos judiciales entre sus normas sobre litispendencia y conexidad. El Reglamento 1215/2012, que será aplicable a las acciones judiciales ejercitadas a partir del 10 de enero de 2015, menciona el arbitraje en su Preámbulo, en concreto, en su Considerando 12, donde se confirma el criterio de que el Reglamento no se aplica al arbitraje (art. 1.2.d).

Además, el Preámbulo clarifica ahora, en su Considerando 12, que el Reglamento no afecta a la posibilidad de que los tribunales de los Estados miembros, cuando conozcan de una demanda respecto de un asunto sometido a arbitraje por las partes, se declaren incompetentes o examinen la validez y eficacia del convenio arbitral de conformidad con su legislación nacional. Asimismo, se destaca en el Preámbulo que el régimen de reconocimiento y ejecución del Reglamento no resulta aplicable a las resoluciones sobre la eficacia de los acuerdos de arbitraje, luego la aportación principal de este Reglamento en cuanto que elimina el *exquátur* no tiene validez sobre los laudos arbitrales y, por consiguiente, éstos seguirán rigiéndose por lo dispuesto en el Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales.

Por otro lado, cuando un órgano jurisdiccional de un Estado miembro, en el ejercicio de su competencia con arreglo al Reglamento o al Derecho nacional, declare la nulidad de pleno derecho, ineficacia o inaplicabilidad de un convenio de arbitraje, ello no impide el reconocimiento ni, en su caso, la declaración de ejecutividad de la resolución en cuanto al fondo del asunto conforme al Reglamento.

### 5.3 Sistemas estatales de Francia y España sobre Arbitraje

Los sistemas estatales de Francia y España sobre Arbitraje recogen respectivamente una serie de especificidades cuyas principales características se pretenden abordar en este epígrafe. En todo caso, es necesario reconocer que ambas legislaciones vienen condicionadas por sendas tradiciones en la cultura del arbitraje, y en este sentido, en la legislación francesa se vislumbra la posición de Francia como tradicional centro del arbitraje internacional produciéndose una distinción entre arbitraje interno y arbitraje internacional, mientras que en España apenas se produce esta distinción.

El 10 de junio de 2011 entró en vigor en España la Ley 11/2011, de 20 de mayo, de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado<sup>204</sup> (en adelante, LA), pretendía, como se señala en su Preámbulo, dentro del impulso de modernización de la Administración de Justicia, que también incluía la aprobación de la Ley de mediación en asuntos civiles y mercantiles<sup>205</sup>, modificar algún aspecto de la Ley 60/2003, que en la práctica se ha mostrado mejorable y que contribuyera al fomento de los medios alternativos de solución de conflictos

202. P. A. De Miguel Asensio, *op. cit.* nota 77, pp. 18-19.

203. DO L 351, de 20.12.2012.

204. BOE núm. 121, de 21 de mayo. La nueva LA vino a introducir también algunas modificaciones sobre las Leyes de Enjuiciamiento Civil, tanto la de 1881 como la de 2000, así como de la Ley Concursal de 2003, y se contempló en consonancia a la modificación de la Ley General del Poder Judicial de 1985 (Ley Orgánica 5/2011, de 20 de mayo).

205. Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles. BOE núm. 162, de 7 de julio.

y, en especial, del arbitraje, al que las sentencias del Tribunal Constitucional 43/1988 y 62/1991 ya reconocieron la consideración de “equivalente jurisdiccional”.

Efectivamente, se debe reconocer que la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje<sup>206</sup>, supuso un avance cualitativo y cuantitativo de entidad en la regulación de esta institución, estableciendo un nuevo marco para el arbitraje interno e internacional que tomaba como referencia la Ley Modelo de la UNCITRAL, sobre el arbitraje comercial, y sus logros supusieron la formulación unitaria del arbitraje, el reconocimiento del arbitraje internacional, el aumento de la disponibilidad arbitral, sus reglas sobre notificaciones, comunicaciones y plazos, el apoyo judicial al arbitraje o su antiformalismo. En cuanto al aspecto cuantitativo, los datos del Consejo General del Poder Judicial revelan un aumento significativo del número de arbitrajes que se desarrollan en España en los últimos años, aunque están muy alejados del número de asuntos que han ingresado en la jurisdicción civil.

Las características principales de la Ley 60/2003 pueden enumerarse de la siguiente manera<sup>207</sup>:

- a) Preeminencia de la voluntad de las partes y flexibilidad. En general la voluntad de las partes preside cualquier cuestión procedimental, incluso el arbitraje institucional, y el límite lo imponen los principios de igualdad, audiencia y contradicción.
- b) Su carácter antiformalista. Se deja de lado la formalidad para dar paso al principio de autonomía de voluntad de las partes, y ello se aprecia en la regulación del convenio arbitral y del laudo, además de la autorización del convenio por referencia y que el laudo carezca de protocolización notarial.
- c) Adopta el modelo monista. Se diseña un único régimen tanto para el arbitraje interno como para el arbitraje internacional distinguiendo apenas entre uno y otro, pues son pocos los preceptos en la ley que se aplican específicamente al arbitraje internacional.
- d) Conjuga aspectos favorables de las anteriores legislaciones arbitrales. El legislador, sin olvidar los avances alcanzados por la anterior Ley 36 de 1988, pretende superar las lagunas, imperfecciones o deficiencia que la práctica, la jurisprudencia y la doctrina pusieron de manifiesto en relación con dicha ley.
- e) Modernización y vanguardismo. Es la primera vez una ley española habla del empleo de medios telemáticos en los procedimientos de solución de litigios, para aquellas cuestiones en las que sea posible adaptar las nuevas tecnologías.
- f) Establece mínima intervención de los órganos judiciales. El legislador deja claro la vida autónoma del arbitraje y el marco de colaboración de los órganos estatales se reduce al mínimo indispensable.
- g) Primacía del arbitraje de derecho sobre el de equidad. Se desprende de la ley que el arbitraje de equidad solo se efectuará cuando expresamente lo acuerden las partes; de no manifestar nada al respecto, se resolverá la controversia conforme a derecho, en una clara inversión de la regla que la anterior ley de 1988 contenía.
- h) Potencia el arbitraje institucional. Se enumeran las entidades a las que se puede encomendar la administración del arbitraje (art. 14) y a lo largo de todo el ordenamiento son frecuentes las referencias que aluden al arbitraje institucionalizado.

206. BOE núm. 309, de 26 de diciembre.

207. I. G. Cervantes Bravo, *Comentarios a la ley de arbitraje española (ley 60/2003, 23 de diciembre)*. Bogotá, Universitas. N° 115, 2008, pp. 21-24.

- i) Mejora la regulación del principio *kompetenz-Kompetenz*, que se traduce en la competencia de los árbitros para decidir sobre sus propias facultades o primacía de los árbitros para enjuiciar la validez del convenio, y que va de la mano con la autonomía del convenio arbitral que confiere la separabilidad del mismo, con respecto al contrato principal.
- j) Establece la acción de anulación como sistema de impugnación del laudo.

En lo que respecta a las reformas<sup>208</sup> introducidas por la Ley 11/2011, hay que destacar varios aspectos modificados: el apoyo y control judicial del arbitraje, y la pluralidad de fueros competentes; el convenio arbitral; el arbitraje institucional; la capacidad, incompatibilidades y responsabilidad de los árbitros; el procedimiento arbitral; el procedimiento de anulación del laudo; y finalmente, el novedoso sistema de regulación sobre las controversias jurídicas en la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos<sup>209</sup>.

Hasta ahora, las funciones de apoyo judicial del arbitraje estaban encomendadas a los Juzgados de Primera Instancia y a los Juzgados de lo Mercantil, en razón a la materia sobre la que versara el arbitraje. Con la reforma de la LA y de la LOPJ, se suprime por completo la competencia de los Juzgados de lo Mercantil con lo que se les descarga de cuestiones no estrictamente mercantiles, posiblemente con la intención de evitar el colapso de estos Juzgados, y favorecer la uniformidad de criterio que puede resultar de los TSJ, en el entendimiento de que internacionalmente ello será valorado de forma positiva.

La atribución del nombramiento y la de la remoción judicial de árbitros, y la anulación del laudo y del *exequátur* de laudos extranjeros pasan a estar residenciadas en la Sala de lo Civil y de lo Penal (se entiende, como Sala de lo Civil) del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma donde tenga lugar el arbitraje y sus sucesivos supuestos. Las funciones de apoyo siguen en los Juzgados de Primera Instancia.

Las modificaciones al convenio arbitral afectan al artículo 11, que incorpora un nuevo apartado en su epígrafe 1 y, además, un 11 bis y un artículo 11 ter, que introducen las modificaciones siguientes: Se fija un plazo para la proposición de la declinatoria, que será dentro de los 10 primeros días del plazo para contestar a la demanda, en las pretensiones que se tramiten por el procedimiento del juicio ordinario, en consonancia con el art. 64.1 LEC de 2000, o, en los 10 primeros días posteriores a la citación para vista, para las que se tramiten por el procedimiento del juicio verbal, con lo cual se establece una especialidad respecto al régimen general previsto también en el art. 64.1 LEC de 2000 para los juicios verbales que es “en los cinco primeros días posteriores a la citación para vista”.

Por otro lado, se instituye el convenio arbitral estatutario: para resolver las dudas existentes en relación con el arbitraje estatutario en las sociedades de capital y de reconocer la arbitrabilidad de los conflictos que en ellas se susciten. La introducción del convenio arbitral en los estatutos sociales, requerirá el voto favorable de, al menos, dos tercios de los votos correspondientes a las acciones o a las participaciones en que se divida el capital social. Se establece que el sometimiento a arbitraje de la impugnación de acuerdos societarios, requiere la administración y designación de los árbitros por una institución arbitral. La anulación por laudo de acuerdos societarios inscribibles, habrán de inscribirse en el Registro Mercantil, y, en el Boletín Oficial del Registro Mercantil se publicará un extracto.

Igualmente debemos indicar que la redacción del artículo 11 bis no es del todo afortunada, y resulta innecesario, que en su apartado 3 se diga que la impugnación de acuerdos pueda ser sometida a arbitraje. Descartado que lo que se haya pretendido es circunscribir el arbitraje estatutario a la impugnación

---

208. Ha habido algunas voces doctrinales que han considerado que el término “reforma” resulta excesivo en el título de la Ley 11/2011, y que bajo el argumento de que esta Ley no ha supuesto una mejora sustancial que potencie el uso del arbitraje en España, prefieren denominarlo “Ley de modificación” de aspectos puntuales del sistema de arbitraje español.

209. J. F. Merino Merchán, *Comentarios a la Ley 11/2011 de 20 de mayo de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje*. Noticias Jurídicas, 2011. (Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho%20Civil/201107-21366975212535.html>, última visita, 19.11.2013).

de acuerdos sociales, parece que la previsión se reduce a determinar que cuando de impugnación de acuerdos sociales se trate, la resolución de la controversia deberá encomendarse necesariamente a “una institución arbitral”, descartando entonces, para tales casos, la posibilidad de un arbitraje *ad hoc*<sup>210</sup>.

Sobre el arbitraje institucional, cabe reseñar que se añade un nuevo apartado 3 al art. 14 LA, encomendando a las instituciones arbitrales velar por el cumplimiento de las condiciones de capacidad de los árbitros y por la transparencia en su designación, así como por su independencia. En realidad, el nuevo apartado constituye una declaración de principios, por cuanto carece de sanción jurídica (sin perjuicio de lo establecido en el art. 21 LA sobre la responsabilidad de los árbitros y de las instituciones arbitrales). Parece claro que el legislador pretende enfatizar una tarea que ya realizan las instituciones arbitrales disponiendo, quizás, algún sistema de selección de los árbitros más riguroso, procurando que los candidatos a ser designados como árbitros reúnan una serie de requisitos específicos de aptitud<sup>211</sup>.

En cuanto a la capacidad, incompatibilidades y responsabilidad de los árbitros, las reformas son las siguientes. El artículo 15.1 LA 2003 se modifica en el sentido de que, salvo acuerdo en contrario de las partes, en los arbitrajes que no deban decidirse en equidad, cuando el arbitraje se haya de resolver por árbitro único, se requerirá la condición de jurista del árbitro, salvo acuerdo de las partes. Cuando el arbitraje se haya de resolver por tres o más árbitros, se requerirá que, al menos uno de ellos, tenga la condición de jurista. Se introduce una incompatibilidad manifiesta y expresa entre árbitro y mediador en el mismo conflicto, salvo que esta incompatibilidad sea salvada por acuerdo en contrario de las partes (artículo 17, apartado 4, nuevo). En lo atinente a la responsabilidad del árbitro, se añade un segundo párrafo nuevo al apartado 1 del artículo 21, exigiendo a los árbitros o a las instituciones arbitrales, la contratación de un seguro de responsabilidad civil o garantía equivalente, en la cuantía que reglamentariamente se establezca. Se exceptúan de esta regla los sistemas arbitrales dependientes de las administraciones públicas<sup>212</sup>.

El laudo arbitral es objeto de tres modificaciones. En primer lugar, ahora, se dispone además que “salvo acuerdo en contrario de las partes, la expiración del plazo sin que se haya dictado laudo definitivo no afectará a la eficacia del convenio arbitral ni a la validez del laudo dictado, sin perjuicio de la responsabilidad en que hayan podido incurrir los árbitros”. Con esta previsión se zanja la discusión sobre si el laudo dictado fuera de plazo era impugnabile o no, vía acción de anulación. Es claro que a partir de la entrada en vigor de la reforma ya no será recurrible por esta circunstancia, salvo que las partes hayan acordado lo contrario.

En segundo lugar, el art. 37.3 LA se modifica introduciendo que los árbitros “podrán dejar constancia de su voto a favor o en contra”, mientras que en la redacción anterior se disponía que los árbitros “podrán expresar su parecer discrepante”. Ciertamente, en este punto concreto, el alcance de la reforma está por determinar ya que surge la duda de si se ha eliminado la posibilidad de incluir votos particulares en los laudos o simplemente se trata de una modificación de la dicción legal, que no tendría mayor trascendencia<sup>213</sup>.

210. M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, *La reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, nº 30, 2011, p. 91. (Disponible en: <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3229/documento/art11.pdf?id=3377>, última visita, 18.11.2013).

211. R. Hinojosa Segovia, *La Nueva Ley de Arbitraje*, 2011, p. 20. (Disponible en: [http://www.cuatrecasas.com/media\\_repository/docs/esp/la\\_nueva\\_ley\\_de\\_arbitraje\\_739.pdf](http://www.cuatrecasas.com/media_repository/docs/esp/la_nueva_ley_de_arbitraje_739.pdf), última visita, 18.11.2013).

212. “Parece ser que las instituciones no habrán de preocuparse, ni los árbitros, por incurrir en responsabilidad civil, ya que ambos deberán suscribir un seguro de responsabilidad civil obligatorio. En el caso de los árbitros, éstos podrían quedar cubiertos por una póliza general suscrita por la institución. Esto es un error porque cualquiera versado en esta materia sabe que arbitrar es estar al leal saber y entender del árbitro, y que gran parte del arbitraje en todo el mundo se basa en la ausencia de responsabilidad civil, excepto para actos deliberados y probados principalmente de cohecho o prevaricación. Sea como fuere, todos los reglamentos institucionales incluyen un apartado de exclusión de responsabilidad civil. Ahora se pueden ahorrar ese párrafo, porque incluirlo en un reglamento es escribir por escribir”. Arbitraje y Mediación (ARYME). (Disponible en: <http://aryme.com/actualidad-adr/803/ley-de-arbitraje-de-espana-11-2011-de-reforma-arbitraje#ref/b/c/es/m:0>, última visita, 21.11.2013).

213. M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, 2011, *op. cit.* p. 93.

En tercer lugar, el art. 37.4 LA exige ahora que el laudo sea siempre motivado, a menos de que se trate de un laudo pronunciado en los términos convenidos por las partes conforme al art. 36 LA. En este caso la reforma consiste en suprimir la posibilidad de que las partes pacten lo contrario cuando se trate de un laudo que no sea por acuerdo de las partes.

La genérica remisión que se hacía al juicio verbal para la tramitación de la acción de anulación del laudo, se sustituye ahora por una regulación más precisa del procedimiento establecido en el artículo 399 de la Ley de Enjuiciamiento Civil. La demanda deberá conformarse debiendo acompañarse los documentos justificativos de la pretensión, convenio arbitral y la correspondiente proposición de los medios de prueba. El Secretario Judicial, dará traslado de la demanda para que sea contestada en el plazo de 20 días, acompañada de los documentos justificativos de su oposición y de los medios de prueba de que intente valerse el demandado. De este escrito y sus documentos, se dará traslado al actor para que pueda presentar documentos adicionales o proponer la práctica de prueba correspondiente<sup>214</sup>.

Como se desprende del propio título de la Ley 11/2011, de 20 de mayo, el legislador apuesta por que los sistemas de resolución de conflictos alternativos al proceso jurisdiccional se vayan potenciando en la solución de las controversias en las que están implicadas administraciones públicas. Así, la LA contiene una Disposición Adicional única para regular las controversias “relevantes” que se susciten entre la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos, que se resolverán sin que pueda acudir a la vía administrativa ni jurisdiccional, extendiéndose a las controversias que se susciten entre las sociedades mercantiles estatales y las fundaciones del sector público estatal con su Ministerio de tutela, la Dirección General de Patrimonio o los Organismos o Entidades públicas que ostenten la totalidad del capital social o dotación de aquellas. Se define como controversia relevante, aquella que puede generar un número elevado de reclamaciones, que tenga una cuantía económica de al menos 300.000 euros, o, que a juicio de una de las partes, sea de esencial relevancia para el interés público.

Se justifica esta regulación, según el Preámbulo, en que *“la indudable naturaleza jurídico pública de las relaciones de organización en el seno de la Administración hacen imprescindible un procedimiento ordinario de resolución de conflictos como el que ahora se configura, más allá de soluciones meramente parciales como pueden ser las ofrecidas por una determinada línea jurisprudencial que ha venido negando a los organismos autónomos legitimación para impugnar los actos de la Administración matriz; línea que hoy encuentra una confirmación legal en el art. 20.c) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa”*.

Finalmente, para culminar el presente análisis de la Ley 11/2011, decir que sorprende que introduciéndose reformas que afectan a procedimientos en curso (es el caso, por ejemplo, de las reformas que se introducen con relación a la tramitación de la acción de anulación) la disposición final quinta salde las cuestiones relativas a la entrada en vigor de la norma con un escueto *“la presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado”* sin que exista una previsión expresa para esos procedimientos en curso, lo cual sin duda originará algunos problemas interpretativos, que deberán solventarse de acuerdo con la regla general de irretroactividad que establece el artículo 2.3 del Código Civil<sup>215</sup>.

En cuanto a la legislación francesa sobre arbitraje hay que decir que tras 30 años de funcionamiento<sup>216</sup>, el país vecino ha considerado necesario reformar los textos legislativos que reglamentan este proce-

---

214. “Consideramos que la modificación no es del todo acertada, dado que aunque la acción de anulación se regula como un proceso, realmente se articula como un “recurso” de naturaleza sui generis y por ello debería considerarse que sólo el laudo, cuando se ha agotado el plazo para articular la anulación o, una vez agotada dicha impugnación, es cuando devendría firme, si se hubiera confirmado total o parcialmente, produciendo el efecto de cosa juzgada”. R. Hinojosa Segovia, 2011, *op. cit.* p. 23.

215. M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, 2011, *op. cit.* p. 95.

216. Decreto nº 81-500 de 12 de mayo de 1981 por el que se introducían en el Nuevo Código de Procedimiento Civil los dos libros: III, sobre las disposiciones particulares a determinadas materias, y IV, sobre arbitraje. Publicado en el *Journal Officiel* de la República Francesa el 14 de mayo de 1981.

dimiento, y lo ha hecho efectivamente, con el doble objetivo de consolidar una parte de la jurisprudencia y complementar los textos anteriores para mejorar su eficacia, e integrar en ellos una serie de disposiciones inspiradas en determinados ordenamientos jurídicos extranjeros, cuya utilidad ha quedado demostrada en la práctica. Esta nueva reforma también actualiza las formas de notificación al uso de las nuevas tecnologías.

Así, en 2011 se promulgó el *Décret n° 2011-48 du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage*, que incorpora o modifica disposiciones del *Code de procédure civile* y del *Abrogé Code de procédure civile*<sup>217</sup> francés, y que entró en vigor el 1 de mayo de 2011.

Primeramente, sin duda, llama la atención la división clara y específica entre arbitraje interno e internacional (*Titre Ier: L'arbitrage interne*, y *Titre II: L'arbitrage international*, dentro del Libro IV sobre *L'arbitrage*) porque es un modelo objetivamente en desuso que ningún otro Estado ha empleado en los últimos años a la hora de modernizar la legislación arbitral<sup>218</sup>. Esto se debe a que, como es por todos reconocido, Francia, sede de la Corte de Arbitraje de la Cámara Internacional de Comercio (ICC), es uno de los centros con más solera de arbitraje internacional, desde su constitución tras la I Guerra Mundial, y las cláusulas de arbitraje ICC se usan de forma generalizada en los contratos internacionales. Como resultado, los cambios en la ley de arbitraje francés son de interés directo para las partes involucradas en el comercio transfronterizo.

La reforma de 2011 codifica el principio bien establecido de la autonomía del acuerdo arbitral. De conformidad con el art. 1447 del Nuevo Código de Procedimiento Civil (en adelante, NCPC), un acuerdo de arbitraje es independiente del contrato al que se refiere, y la nulidad de éste no implica en modo alguno la invalidez de la cláusula compromisoria contenida en el mismo.

En el arbitraje interno, bajo pena de nulidad del mismo, el convenio arbitral debe ser por escrito según el art. 1443, pero en el arbitraje internacional, un convenio arbitral no está sujeto a ningún requisito en cuanto a su forma, tal y como establece el art. 1507. Así, por ejemplo, la nueva ley reconoce los acuerdos de arbitraje verbales, aunque en el caso de la Convención de Nueva York, éste sólo se aplique a los acuerdos de arbitraje por escrito.

En cuanto a la confidencialidad, si bien la nueva ley prevé expresamente la confidencialidad en arbitraje nacional, no se establece nada con respecto al arbitraje internacional. En consecuencia, y a la luz de los crecientes llamamientos a una mayor transparencia sobre todo en el arbitraje de inversión, las partes que desean preservar la confidencialidad de dichos procedimientos arbitrales deberían prever expresamente la confidencialidad en el acuerdo de arbitraje. Lo mismo se aplica al arbitraje ICC, cuyas Reglas no imponen ninguna obligación específica de confidencialidad por las partes en relación con el proceso arbitral<sup>219</sup>.

---

217. Código de Procedimiento Civil y Ley de Enjuiciamiento Civil, cuyas reformas en esta materia se remontan al Decreto de 14 de mayo de 1980, que había reformado el derecho francés del arbitraje interno, y al Decreto n° 81-500 de 12 de mayo de 1981 por el que se introducían en el Nuevo Código de Procedimiento Civil los dos libros III, sobre las disposiciones particulares a determinadas materias, y IV, sobre arbitraje. Se completaba casi así la renovación de la ley procesal francesa, que había comenzado en 1971 dando a luz sucesivamente a los dos primeros Libros del Nuevo Código de Procedimiento Civil: el I sobre las disposiciones comunes a todas las jurisdicciones y el II sobre las disposiciones particulares a cada jurisdicción. Quedaba todavía pendiente de adoptar, en efecto, el último Libro, el V, sobre las vías de ejecución, que fue profundamente modificada por la Ley n° 91-650 de 9 de julio de 1991. J. A. Cremades Sanz-Pastor, *Cuatro lustros de ley francesa de arbitraje comercial internacional*. vLex España, (Disponible en: <http://app.vlex.com/#/vid/cuatro-lustros-francesa-arbitraje-internacional-245721>, última visita 29.12.2013).

218. La ley francesa es anterior a la Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional adoptada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional el 21 de junio de 1985. De ser posterior, el legislador francés hubiera seguido muy probablemente las directrices de la Ley Modelo, por su deseo de incorporar al máximo el derecho de arbitraje francés a las exigencias de la comunidad internacional, *ibid*.

219. A. Atallah, S. Wade, A. Tetley, M. Taok, *France Revises Arbitration Law*. ReedSmith, 2011. (Disponible en: <http://www.reedsmith.com/France-Revises-Arbitration-Law-05-25-2011/>, última visita 29.11.2013).

La reforma determina el alcance de la facultad de los tribunales estatales franceses a intervenir en el proceso arbitral. En la medida en que el tribunal arbitral no ha sido constituido, la nueva ley permite a las partes acudir a los tribunales franceses para las medidas relativas a la práctica de la prueba o de medidas provisionales o cautelares (art. 1449 NCPC) y también, para agilizar el proceso de nombramiento de árbitros, cuando las partes no han logrado su designación, sobre la base de un examen *prima facie* del acuerdo de arbitraje. Para estos cometidos, se crea la figura del “*juge d’appui*” cuyas funciones recaerán en el Presidente del Tribunal de Gran Instancia de París, y que sólo adoptará las citadas medidas en caso de urgencia, cuya condición venía declarando la jurisprudencia. Tras la constitución del tribunal arbitral, los artículos 1467 y 1468 NCPC dan al tribunal arbitral la facultad para ordenar tales medidas y para imponer sanciones, facultad que en la legislación española no está contemplada para el tribunal arbitral.

Vale la pena señalar que la nueva ley, en consonancia con la jurisprudencia existente, da el *Juge d’appui* jurisdicción universal para proporcionar asistencia en apoyo de un procedimiento de arbitraje. De conformidad con el art. 1505 del NCPC, se establece la competencia de este juez no sólo cuando el arbitraje se lleva a cabo en Francia, o cuando las partes han convenido en que la legislación procesal francesa se aplicará al arbitraje, o cuando las partes hayan designado expresamente tribunales franceses, sino también cada vez que el procedimiento de arbitraje se expone a un riesgo de denegación de justicia. La nueva ley faculta a la corte francesa para actuar si el arbitraje tiene una “relación con Francia”, y da a los jueces franceses jurisdicción universal incondicional para asegurar la eficacia de los acuerdos internacionales de arbitraje.

La firma del laudo arbitral tiene la peculiaridad de que, a falta de una decisión de la mayoría, el Presidente del tribunal arbitral puede actuar solo y firmar el laudo arbitral. En este caso, si los otros árbitros se niegan a firmar, el Presidente del tribunal lo indicará en el laudo y este laudo tendrá el mismo efecto que si hubiera sido firmado por todos los árbitros por decisión mayoritaria.

En la nueva reforma, se codifica el principio de *Estoppel*, en consonancia con la jurisprudencia existente, por el cual se impide a una parte que no formule en el momento oportuno una irregularidad en el proceso arbitral, a sabiendas y sin una excusa legítima, de que haga uso de dicha irregularidad (art. 1466 NCPC). Este principio ya se prevé expresamente en muchas normas de arbitraje, incluido el art. 33 del Reglamento de la CCI.

La nueva reforma de arbitraje permite también a las partes, en cualquier momento y por acuerdo expreso, a renunciar a su derecho a interponer un recurso de anulación del laudo<sup>220</sup>, invirtiendo la regulación de 1981 que permitía que las partes pudieran apelar el laudo a menos que acordasen expresamente no hacerlo. Tal exención no son infrecuente y puede servir para acelerar el proceso de ejecución. La renuncia no afecta el derecho de las partes a apelar una orden de ejecución, *l’ordonnance d’exequatur*, al que nunca se puede renunciar. Por esta razón, los beneficios de la renuncia al procedimiento de anulación son limitados cuando se solicita la ejecución de un laudo en Francia, ya que los dos procedimientos para anular un laudo y para apelar una orden de ejecución se basan en motivos idénticos, que se enumeran en el art. 1520 del NCPC<sup>221</sup>.

Siguiendo con la anulación del laudo, hay que señalar que, en la nueva reforma, se produce la inversión de la regulación anterior y el art. 1526 del NCPC afirma que la acción de nulidad contra un laudo ni la apelación de la orden de concesión del *exequatur* no deberán suspender la ejecución de un laudo, al igual que la legislación española. En otras palabras, un laudo arbitral aprobado con una orden de ejecución es ejecutoria de pleno derecho en Francia, independientemente del procedimiento de anulación o de cualquier apelación contra la orden de ejecución. La única excepción a este nuevo principio es permitir al juez que suspenda la ejecución o establecer condiciones para la ejecución de un laudo si la ejecución es

220. De conformidad con el artículo 3 del Décret n°2011-48 du 13 janvier 2011, la renuncia de un recurso de anulación es posible sólo cuando el tribunal arbitral se constituyó el 1 de mayo de 2011.

221. A. Atallah, S. Wade, A. Tetley, M. Taok, 2011, *op. cit.*

altamente perjudicial para los derechos de una de las partes. Esta disposición se aplica únicamente a los laudos arbitrales dictados después del 1 de mayo de 2011.

Se han reformulado los cinco motivos para anular un laudo arbitral o apelar una orden de ejecución, aunque ello no ha supuesto una modificación sustantiva respecto a la regulación anterior. El art. 1520 NCPC recoge los siguientes motivos:

1. El tribunal arbitral confirmare erróneamente su competencia o incompetencia,
2. El tribunal arbitral se hubiere constituido incorrectamente,
3. El tribunal arbitral dictaminare sin cumplir con el mandato conferido a éste,
4. El incumplimiento del proceso debido, y
5. El reconocimiento o la ejecución del laudo es contrario al orden público internacional.

Por último, hay que decir con la nueva reforma se produce una relajación de las condiciones formales para la ejecución del laudo arbitral, en cuanto que ya no es requerida la sentencia arbitral en una solicitud de una orden de ejecución o *exequatur*, ni siempre es requerida la traducción del laudo al francés, aunque la traducción por un traductor acreditado europeo puede ser necesario con el fin de mejorar el reconocimiento de la orden de ejecución a nivel europeo.

#### 5.4. Las Juntas Arbitrales de Transporte

Desde la primera mitad del siglo XIX, con la intervención del Estado en la organización del primer transporte ferroviario, el Estado ha venido ordenando legislativamente todo el sector del transporte, por su especial significación en el desarrollo de la actividad económica<sup>222</sup>.

Una de las instituciones con mayor tradición, arraigada en el transporte terrestre y en el contexto de la citada injerencia administrativa, son las Juntas Arbitrales de Transporte (en adelante JAT), creadas a partir de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)<sup>223</sup>, y que representan una versión actualizada de las denominadas “Juntas de Detasas” de 1932<sup>224</sup>.

Efectivamente, la LOTT, fuente normativa fundamental de la ordenación administrativa de los transportes terrestres y de las actividades auxiliares y complementarias, creó las Juntas Arbitrales de Transporte, cuyo art. 37.1 las califica *Como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte* y les atribuye, como actividad típica y principal, una función arbitral sobre *las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre*. Desde entonces, la redacción de los artículos 37 y 38 que regulan las JAT ha evolucionado según diversas modificaciones legislativas<sup>225</sup>, hasta llegar hasta nuestros días, con la reciente promulgación de la Ley 9/2013, de 4 de julio<sup>226</sup>, en cuyo Preámbulo se señala que *se refuerza la capacidad de actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte*. Por último, dentro de este *iter* normativo, hay que mencionar el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de

---

222. S. Rodríguez Sánchez, *Las Juntas Arbitrales del Transporte: constitución y funciones (en especial, como “depositarias” de las mercancías)*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2005, p. 32.

223. BOE núm. 182, de 31 de julio

224. Ley de 18 de julio de 1932. Gaceta núm. 203, de 21 de julio.

225. En concreto, nueva redacción de los art. 37 y 38, por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social) los que regulan los aspectos básicos de esta institución (BOE núm. 315, de 31 de diciembre); el art. 38.1. tercer párrafo, y el art. 38.2. nuevamente modificados por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera (BOE, núm. 242, de 9 de octubre).

226. BOE núm. 160, de 05 de Julio.

los Transportes Terrestres, poner fecha<sup>227</sup>, y la Orden de 30 de marzo de 2001 por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías<sup>228,229</sup>.

Las JAT se erigen en un cauce sencillo y rápido, plenamente adaptado al dinamismo y agilidad con el que se desarrolla el tráfico mercantil en el sector del transporte<sup>230</sup>, atendiendo en todo momento a los principios que rigen el derecho del arbitraje, y así queda explicitado en el art. 38.1. al indicarse que las controversias sometidas a las JAT se resolverán *con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje*. La LOTT, si bien es anterior a la Ley de Arbitraje<sup>231</sup>, recoge el espíritu legislativo de ésta al procurar fomentar esta alternativa de administración de justicia.

La naturaleza de órganos administrativos de las JAT hará que les sean aplicables en muchos casos normas de derecho administrativo y que la aplicación de la Ley de Arbitraje ceda ante ellas, en caso de requisitos y nombramientos de árbitros, responsabilidad patrimonial de las JAT<sup>232</sup>, notificaciones<sup>233</sup>... Pero la Ley de Arbitraje se aplica fundamentalmente en relación a los efectos e impugnación de los laudos y supletoriamente en el procedimiento arbitral.

Así mismo, en el párrafo tercero del artículo 38.1. se menciona la presunción sobre *la existencia del acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000 euros*<sup>234</sup> y *ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado*<sup>235</sup>.

Queda recogido en este artículo, pues, uno de los aspectos esenciales del Arbitraje como es la autonomía de la voluntad de las partes, otorgándoles la posibilidad de manifestar expresamente poder ejercer libremente la facultad de acudir a la vía jurisdiccional o a la vía extrajudicial, aunque cabe entender también que esta autonomía se contempla de manera ciertamente limitada en comparación con lo indicado en el artículo 33 del CMR aplicable al transporte de mercancías por carretera. La manifestación de la voluntad de las partes, para eludir las JAT y acudir a algún otro tipo de arbitraje alternativo a las JAT o a la vía jurisdiccional, deba producirse obligatoriamente para controversias de hasta 15 mil euros y antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratada, se podría considerar ciertamente como condición limitativa que reduciría el margen de autonomía de las partes. Además hay que recordar que la propia Ley de Arbitraje permite a las partes establecer la cláusula arbitral, incluso como acuerdo independiente del contrato inicial, posteriormente al cumplimiento del contrato, mientras

---

227. BOE núm. 241, de 08 de Octubre.

228. BOE núm. 90, de 14 de abril.

229. Las funciones de depósito y enajenación de mercancías de las JAT ha tenido una escasa relevancia desde su inclusión en el ROTT. hasta nuestros días. La falta de medios económicos, personales y materiales de las JAT ha supuesto una reducida aplicación de estas funciones. RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, S. *op. cit.* p. 25.

230. S. Rodríguez Sánchez, 2005, *op. cit.* p. 45.

231. Ley 36/1988, de 5 de diciembre, de Arbitraje (Vigente hasta el 26 de Marzo de 2004).

232. La responsabilidad patrimonial en la que pueden incurrir las JAT obedece a su función *ex lege* de depositarias de mercancías, que en la práctica no se está produciendo.

233. Siendo la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común la normativa aplicable en cuestiones de notificaciones para las JAT, en este caso se debe acudir a la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, para la equiparación de la notificación "por télex, fax u otro medio de telecomunicación electrónico, telemático o de otra clase semejante" contemplada en el art. 5 a) de la Ley de Arbitraje.

234. Cuantía determinada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, modificando la cuantía de 6.000 € de la regulación anterior.

235. Redactado por el apartado quince del artículo primero de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

que el art. 38.1 lo circunscribe al momento anterior de la realización del transporte, lo que es indicativo de una regulación especial más restrictiva que en la materia exclusivamente arbitral.

La redacción del artículo 38.1 fue consecuencia de la inconstitucionalidad y consiguiente nulidad de la redacción anterior<sup>236</sup> declarada en la STC 174/1995, de 23 noviembre, por cuanto que en aquélla se configuraba un arbitraje obligatorio “ex lege”, salvo pacto contrario de las partes, lo cual resultaba contrario al art. 24.1 de la Constitución, al limitar la tutela judicial efectiva a cualquiera de las partes intervinientes de un contrato de transporte cuando no se alcanzara el pacto expreso necesario para eludir las JAT, según la condición establecida en el artículo recurrido. La redacción posterior corregía la citada limitación y dejaba expedita la vía jurisdiccional a cualquiera de las partes intervinientes en el contrato de transporte que manifestara expresamente no someterse a las JAT<sup>237</sup>, sin estar condicionado al pacto obligatorio con la otra parte del contrato<sup>238</sup>.

En referencia a la cuantía contemplada en el mencionado art. 38.1, cabe decir también que se puede acudir a las JAT si se pacta expresamente y en los casos de una controversia superior a 15 mil euros, siempre, en los términos expresados en la Ley de Arbitraje. Es habitual, por ejemplo, ante un contrato único entre operadores del sector para la realización de varios transportes, estos últimos se acumulen en un procedimiento único sin perjuicio de que la cuantía pueda exceder el límite señalado más arriba.

Las Juntas Arbitrales del Transporte resuelven reclamaciones e intervienen en conflictos, de contenido económico, en relación con los siguientes transportes terrestres (carretera, ferrocarril y cable): urbanos (autobús, taxi, tranvía, funicular, etc.), interurbanos (autocar, taxi, ferrocarril, etc.), de mercancías (carga completa, fraccionada, etc.), de viajeros (regular, discrecional, turístico, alquiler de vehículos, etc.). Se incluyen tanto los transportes internos como los internacionales y los intermodales cuando uno de los modos es terrestre (carretera-barco, ferrocarril-aéreo, etc.). La práctica señala que la mayoría de motivos que se dilucidan por las JAT en el campo del transporte terrestre de mercancías se producen a causa de daños ocasionados en las mercancías, el retraso o la mora en la entrega, así como por impago de porte<sup>239</sup>.

El procedimiento de las JAT viene regulado en la ROTT de forma escueta y flexible, con una simplicidad de trámites y falta de formalidades especiales. Cualquier usuario, transportista, cargador o intermediario que sea parte contratante en un transporte, puede acudir a la Junta Arbitral, sin necesidad de Abogado ni Procurador, aunque la práctica habitual haga recomendable ser asistido por un profesional del Derecho. Un simple escrito de reclamación y un único trámite de vista bastan para resolver las reclamaciones que se planteen. Si el reclamante no puede comparecer ante la Junta, con un simple escrito, puede otorgar su representación a otra persona.

---

236. 38.2. primer párrafo: “Siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 500.000 pesetas, las partes someterán al arbitraje de las Juntas cualquier conflicto que surja en relación con el cumplimiento del contrato, salvo pacto expresado en contrario.” Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

237. El TC recuerda que si “la autonomía de la voluntad de las partes constituye la esencia o el fundamento de la institución arbitral dado que el arbitraje conlleva la exclusión de la vía judicial, es contrario a la Constitución que la Ley prescindiera de la voluntad de una de las partes para someter la controversia al arbitraje de la Junta”, por ello, señala el Tribunal, que “quebranta la esencia misma de la tutela judicial tener que contar con el consentimiento de la parte contraria para ejercer ante un órgano judicial una pretensión frente a ella...” F. J. Tercero *in fine* STC 174/1995, de 23 noviembre. Aranzadi RTC\1995\174.

238. Después de la STC, las Asociaciones, Federaciones, cámaras de comercio y representaciones de los usuarios, prestando su total apoyo al funcionamiento anterior de las JAT, plantearon al Gobierno la necesidad de introducir alguna medida legislativa que permitiese una mayor actividad de las JAT, y en consecuencia, se promulgó la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

239. En el caso de impagos, se puede afirmar que las JAT ejercen, en ciertos casos, un efecto persuasivo sobre algunos operadores del transporte terrestre que obran de mala fe, ya que una vez que reciben la pertinente notificación para la personación en el procedimiento arbitral, proceden inmediatamente al pago de la deuda contraída con la otra parte, no porque el procedimiento implique un coste económico que se quiera evitar, sino en aras a mantener la honorabilidad dentro de la profesión ante los vocales representantes de su sector en el que todos se conocen.

La reclamación se presenta, a elección del reclamante, en la Junta Arbitral del lugar de origen o destino del transporte o de celebración del contrato, salvo que se hubiera pactado de forma expresa al suscribir el contrato la sumisión a una Junta concreta. En el caso de un transporte internacional, tal y como se apuntaba en otro apartado, nada obsta a que las controversias entre partes de distinto país sean vistas en las JAT, siempre que una de ellas sea española, aunque en el caso de una controversia entre partes de cuyos países son miembros del CMR, caben hacer ciertas reservas acerca de si el consentimiento tácito previsto para litigios que no excedan de 15 mil euros para el arbitraje ante las JAT no resulta contrario, o cuanto menos, discordante al art. 33 del CMR. Efectivamente, el art. 33 del CMR establece que el contrato de transporte puede contener una cláusula atribuyendo competencia a un Tribunal arbitral, a condición de que esta cláusula prevea que el Tribunal aplicará el presente Convenio, pero la predeterminación recogida en el art. 38.1 sobre la competencia de las JAT, no concuerda plenamente con la prerrogativa de las partes de tener la libertad de la elección del Tribunal arbitral que consideren más conveniente.

Merece una mención el artículo 37.1. segundo párrafo, en el que se recoge la composición representativa de las JAT con *miembros de la Administración, a los que corresponderá la presidencia, representantes de las empresas de transporte y representantes de los cargadores y usuarios*. Es el ROTT, en su artículo 8<sup>240</sup>, el que desarrolla el número de miembros de cada colectivo representado, así como los órganos e instituciones específicas de procedencia de cada uno de los colectivos representados en las JAT, y algunas normas de abstención en función del objeto de la controversia. En las JAT el número de árbitros no tiene por qué ser necesariamente impar, como establece la Ley de Arbitraje. Concretamente, el número de árbitros será par cuando el conflicto se plantee entre dos empresas pertenecientes al mismo subsector o cuando solo haya un vocal administrativo.

Las JAT dictan laudos que sustituyen a la sentencia o decisión judicial y produce efectos idénticos a la cosa juzgada que tiene aparejado el carácter de título ejecutivo, tal y como se determina en los art. 43 y 45 de la Ley de Arbitraje y el art. 572.2. 2º de la Ley de Enjuiciamiento Civil. La ROTT nada establece sobre si el laudo debe dictarse en derecho o en equidad por lo que, en principio, se considera que es de aplicación lo dispuesto en la Ley de Arbitraje, según la cual, salvo acuerdo en contrario de las partes, los laudos deberán ser de derecho. Esta norma es especialmente aplicable en el arbitraje ante las JAT, en el que no es frecuente la existencia de convenio arbitral expreso por aplicarse en la práctica totalidad de los supuestos la presunción legal de existencia del convenio.

En contra de esta interpretación, se ha defendido que en el caso de las JAT, teniendo en cuenta su especial composición que incluye representantes de las partes en conflicto, unido al hecho de que sus integrantes no deban ser abogados, ni siquiera licenciados en derecho salvo el presidente, se debe a que el legislador ha pretendido favorecer laudos de carácter equitativo, sin perjuicio de la posibilidad de adoptar también laudos de derecho, sobre todo después de entrada en vigor de la Ley Arbitraje de 2003. En todo caso, en la práctica, y debido a la especialización de sus miembros y conocimiento de la legislación aplicable, no parece haber problemas para la motivación jurídica de los laudos<sup>241</sup>.

La doctrina ha establecido una doble faceta del arbitraje, como institución contractual por su origen y procesal por sus efectos, por las que se llega, en la actualidad, a una síntesis de las teorías contractualistas y procesalistas. El arbitraje en materia de transporte presenta características diferenciadoras con el arbitraje aplicable a las relaciones que el usuario mantiene dentro del tráfico mercantil. Es indudable que una fórmula mixta, arbitraje de derecho y de equidad, en la resolución de distintas controversias viene en

---

240. Número 1 del artículo 8 redactado por el número cuatro del artículo único del R.D. 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por R.D. 1211/1990, de 28 de septiembre.

241. M. Bada De Comínges, *El arbitraje en el transporte terrestre. Las juntas arbitrales del transporte*. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI: Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005, pp. 1819-1828.

muchos casos obligada por las características especiales del sector, su forma de contratar, con un porcentaje alto verbal o por fax, los medios de prueba, las dificultades de cumplir plazos, etc<sup>242</sup>.

La evolución del número de demandas y laudos dictados en España por las JAT ha sido espectacularmente creciente en los últimos 15 años, lo cual no es de extrañar ante el desconocimiento generalizado sobre la sumisión automática a las JAT hasta determinados importes en el caso de no mediar pacto en contrario. De 1.231 laudos sobre 2.105 demandas resueltas por las JAT en 1999, se ha pasado en 2009, último ejercicio del que se disponen datos estadísticos, a 4.545 laudos de un total de 6.891 demandas que fueron resueltas. Más específicamente, en el plano del transporte de mercancías, la distribución de tipo de demandas y su número en 2009 es la que sigue: 6.513 por impago de portes, 105 por retrasos en la entrega, 358 por daños o pérdidas, y 250 por otras causas. Cabe afirmar también que en este segmento el incremento de demandas desde 1999 ha sido prácticamente exponencial<sup>243</sup>. En el caso de la JAT para Vizcaya y Gipuzkoa, anualmente se establecen por encima de 300 procedimientos arbitrales y al menos, en los últimos 10 años, ningún laudo ha sido objeto de ninguna sentencia de anulación.

En definitiva, el arbitraje de las JAT es un arbitraje institucional, administrativizado, rápido, antiformalista y gratuito<sup>244</sup>. Cabe decir también que es un tipo de arbitraje que tiene cierto paralelismo con el arbitraje de consumo, concretamente en el ámbito de agencias de viajes y en el arrendamiento de vehículos, pero que resulta peculiar en cuanto a la materia en la que se aplica, y que no tiene parangón en la legislación sustantiva francesa en materia de transporte.

Efectivamente, el *Code des transports*, de 3 de noviembre de 2010<sup>245</sup>, apenas realiza dos menciones en todo su articulado al arbitraje (artículos L2111-14 y L2141-5, referidos a la asignación de competencias de Sociedades estatales para establecer arbitrajes), lo cual indica, en cierta medida, la distinta visión de la Administración francesa respecto a la española en la configuración de una institución administrativa arbitral, ya que, como se ha apuntado anteriormente, en Francia el arbitraje institucional goza de una mayor tradición.

## 6. LA SOSTENIBILIDAD EN EL APARTADO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El transporte representa, en la actualidad, aproximadamente el 24 % de todas las emisiones que se producen en la UE, y más concretamente, el transporte de mercancías por carretera representa el 18 % de todas las emisiones, como consecuencia del aumento del uso del transporte de mercancías a un ritmo superior a la tasa de crecimiento del PIB durante los últimos diez años<sup>246</sup>. Desde la década de los 90, existe una gran presión sobre el sector del transporte por carretera para que pague por el impacto

242. R. Escrig Moreno, *Arbitraje nacional e internacional*. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI: Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005, pp. 1829-1846.

243. Ministerio de Fomento, *Juntas arbitrales de transporte*. 2013 (Disponible en: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_TERRESTRE/\\_INFORMACION/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Juntas\\_Arbitrales.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/_INFORMACION/INFORMACION_ESTADISTICA/Juntas_Arbitrales.htm), última visita 8.11.2013).

244. M. J. Carazo Liébana, Sobre la constitucionalidad del arbitraje obligatorio en materia de transporte (comentario a la sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de noviembre de 1995). *Revista de derecho mercantil*, N° 222, 1996, pp. 1305-1320.

245. Orden n° 2010-1307 del 28 de octubre 2010, emitida sobre la base del artículo 92 de la Ley n° 2009-526 del 12 de mayo 2009 para simplificar, sustituir y aclarar la ley y agilizar procedimientos, tales como el código de la aviación civil, código de cauces públicos y vías navegables, las pensiones de código de los marinos mercantes franceses, pesca y paseos en bote, los puertos marítimos de código, y numerosas piezas de legislación en materia de transporte, incluido el derecho de los transportes terrestres (LOTI), de 30 de diciembre de 1982.

246. European Environment Agency *The contribution of transport to air quality. TERM 2012: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, Copenhagen, 2012, n° 10, p. 16.

medioambiental que se le atribuye como resultado de las emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, GEI), y la contaminación acústica. La más importante entre ellas es la emisión de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), el principal GEI, de fabricación humana, expelido por los vehículos de motor. Pero, a pesar de los avances acaecidos en esta materia, como afirma categóricamente el Libro Blanco de 2011<sup>247</sup>, el sistema de transporte no es sostenible<sup>248</sup>.

Además, el transporte por carretera provoca la contaminación del agua y de los suelos, y es una fuente de ruido y vibraciones. Las infraestructuras de transporte tienen un efecto de intrusión sobre los terrenos, que puede tener repercusiones permanentes, y a menudo irreversibles, sobre el paisaje y el medio urbano. El transporte constituye también, de manera creciente, la causa principal de la congestión, que representa aproximadamente el 1 % del PIB de la UE<sup>249</sup>.

En la Unión Europea, el TFUE recoge desde el art. 90 al art. 100 los principios fundamentales que rigen su política de transporte, pero en ningún momento menciona el concepto de sostenibilidad aplicable a dicha política. Hay que remitirse al Título XX relativo al “Medio Ambiente” para detectar, en el art. 191.1, los objetivos de “conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas, la utilización prudente y racional de los recursos naturales, y el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente, y en particular a luchar contra el cambio climático”. El art 191.2 del TFUE señala, además, que la política medioambiental comunitaria “se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga”<sup>250</sup>.

La teoría que se propone aplicar en la esfera de la sostenibilidad medioambiental en el transporte por carretera, pues, es muy sencilla: “el que contamina paga”, que junto con la teoría de “el que usa paga” compone el principio que inspira la actuación comunitaria. Los usuarios deben asumir la totalidad o parte de los costes de transporte mediante el establecimiento de tarifas a los operadores, sin perjuicio de que estos gravámenes no deban afectar a una mayor competitividad y eficiencia económica del sector<sup>251</sup>.

---

247. *Vid* nota 12.

248. En España, se puede observar cómo se da una tendencia alcista de manera progresiva, pasando de unas 280.000 miles de toneladas de CO<sub>2</sub> emitidas en el año 1990 hasta alcanzar los 370.000 miles de toneladas de CO<sub>2</sub> en el año 2009. De igual modo, afirmar que el peso total de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera respecto del total de emisiones en España, es muy importante. Cabe destacar que, al dar comienzo, la crisis económica en España, la tendencia alcista de las últimas décadas toca techo y comienza a descender, aunque de manera poco brusca, desde las 440.000 miles de toneladas en el año 2007 hasta las 370.000 miles de toneladas en el año 2009. En este mismo año, las emisiones del transporte cayeron, aproximadamente, un 5,5 % (a excepción de las emisiones del transporte por carretera que continuaron incrementándose). J. A. Sotelo Navalpotro, M. Sotelo Pérez, A. Tolón Becerra. “Las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector transporte por carretera”. *Investigaciones Geográficas*, Universidad de Alicante, 2011, núm. 54, pp. 133-169. (Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17622555005>, última visita 27.2.2014).

249. Comisión Europea. *Transporte por carretera. Un cambio de rumbo*, 2012, p. 2. (Disponible en: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport_es.pdf), última visita 18.1.2014).

250. La primera formulación del principio “quien contamina paga”, fue consagrada por la OCDE en 1972, de la cual se deriva que este principio tiene la naturaleza de un principio de política económica, esto es, que a quien contamina se le debe imputar (en todo o en parte) los costes de las medidas de prevención y de la lucha contra la contaminación. Se incluyen aquí los gastos que se derivan de las medidas adoptadas por las Administraciones Públicas para que el medio ambiente esté en un estado aceptable, tengan estas medidas la forma de una reglamentación directa o la de la percepción de un canon.

251. “Además de reflejarse el pago por uso (“quien usa, paga”: conviene precisar que la construcción y disponibilidad de las carreteras es de interés general, pero su uso es de interés particular), la internalización de las externalidades, y el pago por la generación de externalidades (“quien contamina paga”) en la política Europea de transporte sostenible, sus bases económicas son irrefutables y fueron fijadas hace casi un siglo por Arthur C. Pigou. Estos principios son de aplicación (y sólo así consiguen la eficiencia asignativa) a todos los modos de transporte por equidad modal (con sus posibles diferenciaciones a nivel microeconómico) y a todas las categorías de usuarios de los modos. De hecho, el “pago por uso” no es solo aplicable a la infraestructura sino a los seguros e impuestos municipales de circulación como reflejo de niveles de riesgo, uso y efectos distintos.” Col legi d’Enginyers de Camins,

Por otro lado, el siguiente Título XXI “Energía”, establece que la política energética de la UE tendrá por objetivo, entre otros, fomentar la eficiencia energética y el ahorro energético así como el desarrollo de energías nuevas y renovables (art. 194), objetivo del que emanan una serie de acciones importantísimas en el campo de las tecnologías aplicadas al transporte de mercancías por carretera.

En la actual situación de crisis económica y social que vive Europa, y puestas en evidencia las debilidades estructurales de la economía europea en el último lustro, la publicación por parte de la Comisión Europea del documento “EUROPA 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”<sup>252</sup> pretende también dar un nuevo enfoque e impulso a la esfera medioambiental, con la promoción de una economía que haga un uso más eficaz de los recursos, que sea más verde y competitiva.

En este marco de los tres pilares comunitarios expuestos, Transporte, Medio Ambiente y Energía, resulta importante señalar que no debe confundirse el ámbito de la sostenibilidad medioambiental con las políticas comunitarias de tarificación por el uso de las infraestructuras viarias. La UE lleva, desde 1971, intentando establecer una política de tarificación por el uso de infraestructuras, de manera que sea equitativa y admitida por todos los Estados miembros, pero la inquietud de las autoridades comunitarias por reducir el impacto medioambiental que comporta la actividad económica del transporte y el establecimiento de medidas concretas de sostenibilidad se remonta a comienzos de los 90.

Los dos ámbitos están íntimamente ligados en la medida en que se integran en disposiciones normativas sectoriales comunitarias comunes, y producto de éstas, comparten herramientas comunes para su gestión (el cobro de un peaje o una tasa), pero cada uno de ellos obedece a objetivos y lógicas distintas: la tarificación por el uso de las infraestructuras aspira a acercar el sostenimiento de su construcción y mantenimiento al usuario, aliviando el peso que ello conlleva para las cuentas públicas de los titulares de dichas infraestructuras viarias, mientras que la imputación de los costes externos derivados de las afecciones ambientales tienen como fin último proceder a un tipo de recaudación que permita, a continuación, básicamente, un uso más racional de la infraestructura y financiar la estrategia medioambiental comunitaria.

En el presente apartado se ha optado por profundizar en el aspecto de la sostenibilidad medioambiental por cuanto que se ha considerado que merece y necesita de una especial atención y labor pedagógica para su desarrollo o implantación. El permanente debate instalado sobre el cobro de peajes o tasas para el uso de infraestructuras viarias a ambos lados de la frontera se ha exacerbado en los últimos años por dos razones: en primer lugar, por la iniciativa de los gobiernos competentes de establecer, o en su caso, ampliar los mecanismos de tarificación por el uso de infraestructuras viarias para aliviar la carga de sus maltrechos presupuestos públicos, todo ello valiéndose del marco regulatorio comunitario; y en segundo lugar, y como respuesta a lo anterior, los sujetos afectados, es decir, los operadores del transporte, que individualmente o colectivamente han elevado sus quejas y han optado por tomar medidas de presión contundentes con el fin de evitar, o en su defecto, atenuar, las consecuencias económicas derivadas de la implantación de los mecanismos expuestos, dentro de la ya grave coyuntura de crisis del sector.

Sin embargo, a lo largo de este debate, y observando detenidamente los diversos discursos de los actores implicados en el mismo, apenas se hace referencia, o se hace de manera tibia, a los procesos para la internalización de los costes externos en materia medioambiental, y que también es recogido en

...

Canals i Ports - Catalunya. *Conclusiones. Jornada de Financiación de Carreteras: Oportunidades de la implantación de la Euroviñeta*. Barcelona, 31 de marzo de 2011. (Disponible en: [http://www-cenit.upc.es/docs/n067\\_conclusions.pdf](http://www-cenit.upc.es/docs/n067_conclusions.pdf), última visita 18.2.2014). Siguiendo con los razonamientos pigouvianos, cabe recordar que debido a los fallos de mercado, que caracterizan a la mayoría de las infraestructuras públicas, resulta imposible que dicho mercado se autorregule, estableciendo “de forma natural” un precio por su provisión y uso que sea igual a su coste marginal y en consecuencia se alcance un óptimo económico. Por ese motivo, muchos autores han propuesto que el Estado, o cualquier otra entidad reguladora dependiente de él, se encargue de fijar un precio a las infraestructuras, de tal manera que el usuario perciba el coste marginal que origina, en este caso, el coste medioambiental.

252. Comunicación de la Comisión, de 3 de marzo de 2010.

el marco regulatorio comunitario sobre tarificación de infraestructuras viarias; la esfera medioambiental queda constantemente relegada en las políticas de implantación de la “Euroviñeta”. Como afirma el Comité Económico y Social Europeo, sigue haciendo falta desvelar la verdad económica del coste del transporte.

El presente apartado pretende, pues, recuperar este ámbito y darle mayor visibilidad para su debate. Para ello, se realiza, inicialmente, un recorrido de la Política Comunitaria de Transporte desde 1992 hasta 2011 a través de los Libros Blancos y otros documentos programáticos, para después, adentrarse en la legislación comunitaria específica sobre la materia, principalmente en la Directiva denominada “Euroviñeta”. Finalmente, este apartado recoge varios estudios técnicos relevantes sobre la internalización de costes externos derivados de daños medioambientales, en los que se apuntan la metodología y la cuantificación de los mismos, así como interesantes conclusiones sobre su incidencia en la inflación y el nivel de satisfacción sobre los sujetos afectados, todo ello, fruto de varias experiencias de implantación de peajes o tasas en Europa en los últimos 20 años.

### **6.1. Desarrollo de la Política Comunitaria de Transporte desde 1992 hasta 2011 a través de los Libros Blancos y otros documentos programáticos, desde la perspectiva de sostenibilidad medioambiental**

La UE lleva desde 1971 intentando establecer una política de tarificación por el uso de las infraestructuras con el fin de lograr que cada modo de transporte asuma todos los costes, económicos y sociales, que origina al desarrollar su propia actividad.

El primer Libro Blanco de la Comisión sobre el Transporte Comunitario se publicó en 1992 bajo el título “Curso futuro de la política común de transportes”<sup>253</sup> y supuso un punto de inflexión para el establecimiento de un nuevo impulso a la Política Comunitaria de Transporte (PCT). El documento recogía planteamientos y posibles respuestas en torno a la realización del mercado interior, su refuerzo y su adecuado funcionamiento, los desequilibrios modales e ineficacias del transporte, la seguridad del transporte para la protección de usuarios y no usuarios, el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, y la mejora de la dimensión ambiental del transporte.

Sobre esta última dimensión medioambiental, objeto del presente apartado, el documento realizaba un diagnóstico sobre la contaminación que provoca la actividad del transporte, y en lo referido al transporte de carretera, los datos mostraban un aumento muy importante de una serie de sustancias contaminantes en las dos últimas décadas anteriores. La más importante entre ellas era la emisión de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), el principal GEI de fabricación humana, expelido por los vehículos de motor, que aumentó en un 76 % entre 1971 y 1989, lo cual suponía un incremento medio anual del 3,2 %<sup>254</sup>. Al fin y al cabo, el consumo de energía en el sector el transporte producía el efecto ambiental más importante en lo relativo al consumo de energía y a la contaminación operativa, y suponía el 30 % del total de energía final consumida en la Comunidad Europea, virtualmente equivalente al de la industria. Este modo de transporte consumía entonces más del 80 % de la energía total final que se empleaba en el sector del transporte, y contribuía en más del 65 % al total de la producción del CO<sub>2</sub>.

En este primer Libro Blanco se reconocía que aun cuando un crecimiento económico más lento pudiera minorar el ritmo del deterioro durante algún tiempo, el riesgo de que la evolución del sector de los transportes no resultara sostenible a medio o largo plazo a causa de su repercusión ambiental, en sentido amplio, seguía siendo muy real.

---

253. Comisión Europea, Libro Blanco sobre el “Curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible”. COM (92) 494 final, diciembre de 1992. (Disponible en: <http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/51719/Suplemento3-93.pdf?sequence=1>, última visita 28.1.2014).

254. Fuente recogida en el Libro Blanco: Consultor TNO (TNO Policy Research, *Possible Community Measures Aiming at Limiting CO<sub>2</sub> Emission in the Transportation Sector*, Delft, agosto de 1991).

Sin embargo, el Libro Blanco, establece que uno de los objetivos fundamentales de la PCT sería corregir las ineficacias ambientales y mejorar la dimensión ecológica del sector del transporte. Para ello sería preciso todo un panel de medidas e iniciativas adaptadas a las necesidades y a las características de los distintos modos de transporte, entre ellas, el establecimiento de normas cada vez más estrictas para las emisiones gaseosas, el consumo de energía y las emisiones de ruidos en los distintos sectores de transporte, mediante normativas técnicas adaptadas al progreso técnico y tecnológico, y seguir también líneas políticas eficaces en los ámbitos de la tarificación, incluyendo la internalización de los costes externos.

En 1998, la Comisión, preocupada de nuevo por el problema de la tarificación de las infraestructuras, publicó el Libro Blanco denominado “Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE”<sup>255</sup>. Este documento, como el anterior, partía del problema derivado de la gran diversidad de regímenes de tarificación de infraestructuras existentes entre los modos de transporte y entre los Estados miembros, que impedía que el sistema de transportes fuera eficiente y sostenible.

Ante esto, la Comisión pretendía llevar a cabo una armonización gradual y progresiva de los principios de tarificación en todos los modos comerciales de transporte, para lo que propuso un régimen de tarificación basado en el principio “el usuario paga”, es decir, todos los usuarios de infraestructuras de transporte debían pagar por los costes, incluidos los causados al medio ambiente<sup>256</sup>, entendidos como costes sociales marginales, los que se producían en el punto de uso o lo más cerca posible a éste. El razonamiento o argumentación recogida en el Libro Blanco era el siguiente: la internalización de costes ambientales aumentaría la eficiencia desde una perspectiva medioambiental: cuando las tasas reflejasen los costes marginales de las emisiones, el nivel de emisiones debería caer hasta el punto en que el coste de ulteriores reducciones igualase el beneficio marginal.

La Comisión proponía para ello una estrategia articulada en 3 fases. En la primera fase, 1998-2000, se establecería el marco general de tarificación; en la segunda, 2001-2004, la Comisión y los Estados miembros comenzarían a adaptar sus regímenes de tarificación para poder aplicar el marco general; y en la tercera fase, de 2004 en adelante, se concluiría la etapa de transición y todos los modos de transporte estarían sujetos a la tarificación basada en los costes marginales sociales. Un ejemplo que ilustraba esta última fase era la propuesta recogida en el documento para promover la tipificación de los vehículos industriales según criterios medioambientales<sup>257</sup>, con vistas a facilitar la implantación de tarifas que reflejasen mejor los diferentes costes de impacto ambiental derivados del uso de los vehículos.

Desde la publicación del Libro Blanco en 1998, la Comisión intentó que la reforma de la tarificación se reflejara en cambios en la legislación. Consecuencia de ese esfuerzo fue la aprobación poco tiempo

---

255. Comisión Europea, Libro Blanco sobre “Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE”. COM (98) 466, de julio de 1998. (Disponible en: <http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/46442/Suplemento3-98.pdf?sequence=1>, última visita 28.1.2014).

256. Relación de costes recogida en el Libro Blanco, cuya fuente está basada en el Grupo de Alto Nivel sobre la tarificación de las infraestructuras de transporte, junio de 1998.

257. Desde 1992, y bajo el marco jurídico de la Directiva 70/220/CEE y sus posteriores modificaciones, los vehículos nuevos vendidos en los Estados Miembros, tanto de camiones como de turismos, se clasifican según las normas europeas de emisiones de gases de combustión. Comenzando por la denominación Euro I para camiones pesados, actualmente, desde el 31 de diciembre de 2013, los vehículos nuevos de las categorías M1, M2, N1 y N2, deberán tener la homologación Euro VI, según se establece en el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE. La Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, también regula los impactos energético y medioambiental durante la vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> y de determinados contaminantes, a la hora de comprar vehículos de transporte por carretera, a fin de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y aumentar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la Comunidad.

después de la Directiva 1999/62 sobre imposición de gravámenes a los vehículos pesados (Directiva “Euroviñeta”). También, en 1999, se creó un Grupo de alto nivel en materia de tarificación de infraestructuras que publicó un conjunto de informes a fin de valorar la aplicabilidad de las medidas planteadas por dicho Libro Blanco. Los informes versaron sobre los costes de infraestructura cubiertos, los costes derivados de la congestión, los costes de la degradación del medio ambiente y los costes de los accidentes<sup>258</sup>.

Ante estos desafíos a afrontar por la Política Común de Transportes en el año 2001 se presentó el Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”<sup>259</sup>, cuyo principal objetivo era adaptar la movilidad hacia un nuevo enfoque de transporte sostenible y estrategia global, mediante la desconexión progresiva entre crecimiento de la economía y crecimiento del transporte, sin restricciones a la movilidad pero con una utilización más racional de los modos de transporte. Este Libro Blanco constituyó una declaración de la inquietud de la UE por las consecuencias medioambientales del aumento de la movilidad, tanto de viajeros como de mercancías, en el territorio comunitario.

El Libro Blanco presentó 60 medidas previstas dentro de un plan de actuación, proponiendo un programa con su horizonte en el año 2010 y con varios hitos que permitieran revisar el proceso de desarrollo. Los objetivos fundamentales de este documento fueron: cambiar el balance de reparto de los distintos modos de transporte<sup>260</sup>, eliminar los cuellos de botella, situar al usuario como corazón de la política de transportes, y gestionar la globalización del transporte. Para alcanzar dichos objetivos se articularon 13 líneas maestras de las que cabía destacar, una vez más, la adopción de una política efectiva de imputación de costes al transporte y el desarrollo de objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transportes sostenible.

Si bien el argumentario sobre las medidas de sostenibilidad medioambiental de este documento no variaba significativamente respecto a los Libros Blancos anteriores, en éste, se recogió, por primera vez, la cuantificación monetaria de los costes externos y de infraestructura de vehículos pesados, gracias a los numerosos estudios sobre esta materia que fueron elaborándose y que se expondrán más adelante. Según la citada cuantificación, los costes externos relacionados con la contaminación atmosférica (costes para la salud y deterioro de los cultivos), el cambio climático (inundaciones y deterioro de los cultivos) y las infraestructuras de un camión, por el recorrido de 100 km, distinguiendo su paso por una autopista congestionada o poco congestionada, oscilaría entre 8 y 36 euros<sup>261</sup>, y como se señalaba en el Libro Blanco, en contra de una idea bastante extendida, la integración de los costes externos a los sistemas de peaje o “Euroviñeta” no sería contraproducente para la competitividad europea. En efecto, lo que debería cambiar de forma considerable no es tanto el nivel global de los impuestos a la actividad del transporte por carretera, sino, sobre todo, su estructura, que debería ser transformada profundamente para integrar los costes externos y de infraestructura en el precio de los transportes.

---

258. J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez. *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, Abertis, 2009, p. 28.

259. Comisión Europea, Libro Blanco sobre “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”. COM (2001) 370, de septiembre de 2001. (Disponible en: [http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type\\_doc=COMfinal&an\\_doc=2001&nu\\_doc=370](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=es&type_doc=COMfinal&an_doc=2001&nu_doc=370), última visita 30.1.2014).

260. En 2003 se inició el Programa comunitario Marco Polo con el objetivo de reducir la congestión, mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transportes y potenciar el transporte intermodal, contribuyendo de este modo a un sistema de transportes eficiente y sostenible, con una dotación económica de 75 millones de euros (Reglamento (CE) nº 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de julio de 2003 relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías, DO L 196/1, de 2.8.2003). En 2007, se continuó el Programa, Marco Polo II, con una dotación económica de 400 millones de euros, hasta 2013.

261. Comisión Europea COM (2001) 370, *op. cit.* p. 79.

En 2006, la Comisión Europea publicó el Documento de Revisión Intermedia del Libro Blanco del Transporte de 2001 “Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente”<sup>262</sup>, ya que desde 2001 había cambiado el contexto en que se ejercía la movilidad en Europa, debido, principalmente, a la ampliación de la UE, a la acentuación de la globalización, y a los desafíos que generaban el aumento de los precios del petróleo, las emisiones de CO<sub>2</sub> y el calentamiento del planeta. Además, con la entrada en vigor del Protocolo de Kioto en febrero de 2005, la política de transportes debía integrar los compromisos internacionales en materia de medio ambiente<sup>263</sup>.

El balance o valoración de las políticas medioambientales llevadas a cabo sobre el transporte terrestre que realiza este Documento de Revisión Intermedia arrojó una serie de contradicciones en cuanto a los esfuerzos para satisfacer las crecientes necesidades de movilidad y lograr la observancia de unos criterios medioambientales estrictos. Por un lado, por ejemplo, en muchas ciudades no se cumplían las normas sobre calidad del aire, pero a la vez, el desarrollo de infraestructuras debía diseñarse tomando en consideración la protección de la naturaleza y las restricciones de planificación.

Por otro lado, las emisiones nocivas procedentes del transporte por carretera presentaban un descenso significativo, gracias a la introducción de catalizadores, filtros de partículas y otras tecnologías montadas en los vehículos que contribuían a la reducción de las emisiones de NO<sub>x</sub> y de partículas entre un 30 y un 40 % en los últimos 15 años, a pesar del aumento del volumen de tráfico. Pese a ello, las simulaciones mostraban que esta tendencia se mantendría, pero, por otra parte, empeorarían las emisiones de CO<sub>2</sub> y el ruido. En términos globales, el transporte nacional era el responsable del 21 % de las emisiones de GEI; dichas emisiones habían aumentado en torno al 23 % desde 1990, poniendo en peligro el avance hacia los objetivos de Kioto<sup>264</sup>.

Ante este panorama, el Documento recomendó, entre otras tantas medidas, que debían incrementarse las posibilidades tecnológicas para conseguir un transporte menos nocivo para el medio ambiente, en particular, en lo que se refería a las emisiones de GEI. Por otro lado, varios grandes proyectos de infraestructura ayudarían a aliviar la presión medioambiental ejercida sobre corredores específicos. También, debía llegarse a una reorientación hacia modos de transporte más ecológicos cuando fuera preciso, en particular, en largas distancias, en zonas urbanas o en corredores congestionados.

Otro documento relevante para el ámbito de sostenibilidad fue la Comunicación de la Comisión, en 2008, bajo el nombre de “Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos”<sup>265</sup> en el que se elaboraba una detenida reflexión sobre la necesidad de establecer unos principios generales y una metodología para la concreción de los costes externos derivados del transporte y su internalización en los sistemas tarifarios de las redes de carreteras, metodología que vino recogida explícitamente en el Anexo Técnico de esta Comunicación<sup>266</sup>.

---

262. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. *Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001*. COM (2006) 314 final, de 22 de junio.

263. La EU, como agente especialmente activo en la concreción del Protocolo, se comprometió a reducir sus emisiones totales medias durante el periodo 2008-2012 en un 8 % respecto de las de 1990. No obstante, a cada país se le otorgó un margen distinto en función de diversas variables económicas y medioambientales según el principio de “reparto de la carga”. Protocolo de Kioto sobre el cambio climático. *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Protocolo\\_de\\_Kioto\\_sobre\\_el\\_cambio\\_clim%C3%A1tico](http://es.wikipedia.org/wiki/Protocolo_de_Kioto_sobre_el_cambio_clim%C3%A1tico), última visita 30.1.2014).

264. Comisión Europea COM (2006) 314 final, *Op. Cit.* p. 9. Para mayor información sobre la situación en el sector del transporte, el Anexo II del Documento de Revisión Intermedia recoge datos y proyecciones del sector muy elocuentes.

265. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. *Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos*. COM (2008) 435 final, de 8 de julio.

266. SEC. *Annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes*. (2008) 2207. (Disponible sólo en francés en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2008:2207:FIN:FR:PDF>, última visita 3.2.2014).

En esta Comunicación se recordaba, a su vez, y de ahí la razón de ser de este Documento, cómo ya en 2006, el legislador, mediante la Directiva 2006/38/CE pidió a la Comisión que elaborara, a más tardar para el 10 de junio de 2008, un “modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de los costes externos, que sirva de base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura. Este modelo irá acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y de una estrategia para una aplicación progresiva de este modelo a todos los modos de transporte”<sup>267</sup>. En la Comunicación también se señalaba que la Comisión hará un balance de estas acciones en 2013 e informará de los avances en la internalización de los costes externos, evaluación que se actualizará tomando en consideración las investigaciones y trabajos científicos en este ámbito.

En este breve itinerario por los Libros Blancos que inspiran la Política Comunitaria de Transporte, el último hito reseñable es la publicación en 2011 del Libro Blanco titulado “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”<sup>268</sup>. Pero para su publicación, y conforme a lo establecido en el artículo 262 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, se solicitó al Comité Económico y Social Europeo (en adelante, CESE) un Dictamen exploratorio sobre la “Política Europea de Transporte en el marco de la Estrategia de Lisboa post-2010 y de la Estrategia de Desarrollo Sostenible”<sup>269</sup>.

El Dictamen sugería e insistía en que la futura política europea de transporte debía perseguir 4 grandes metas: el fomento de modos de transporte con bajas emisiones de carbono, la eficiencia energética, la seguridad e independencia del abastecimiento, y la lucha contra la congestión del tráfico. Y para su consecución preconizaba la aplicación de una serie de medidas concretas, esta vez, muy centradas en las cuestiones medioambientales, de las que hay que volver a destacar la ejecución de un ambicioso plan de investigación y desarrollo en el área de la movilidad y el transporte (motores, carburantes, lucha contra las emisiones, eficiencia energética); el fomento, a través de medidas fiscales, de los medios de transporte y las tecnologías más eficientes energéticamente y que emitieran menos CO<sub>2</sub> y otros contaminantes; el fomento, si fuera necesario con medidas fiscales, de vehículos propulsados por energías alternativas y biocarburantes de tercera generación; y la internalización de los costes externos del transporte en todos los sectores para no penalizar indebidamente determinados modos y revelar el auténtico coste del transporte<sup>270</sup>.

Resultan llamativas las apreciaciones que realiza el CESE en su Dictamen porque reconoce que el sector sigue adoleciendo de una insuficiente sostenibilidad, pese a la eficacia económica del transporte y de su competitividad en la UE. Por ejemplo, señala que la transferencia modal desde la carretera a otros modos de transporte, como el ferrocarril y las vías navegables, ha sido escasa desde 2001, observando “regresiones” hacia la carretera. Además, el sector mantiene un índice de utilización de combustibles fósiles del 97 %, lo que tiene un efecto nefasto desde los puntos de vista tanto del medio ambiente como de

---

267. Art. 1. 9) de la Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006 por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

268. Comisión Europea, Libro Blanco sobre “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. (Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>, última visita 30.1.2014).

269. DO C 354/23, de 28.12.2010.

270. Sobre esta última medida relativa a la internalización de costes externos, el Comité Económico y Social Europeo tuvo oportunidad de pronunciarse anteriormente en los términos que siguen: “Todo el mundo está de acuerdo en la necesidad de internalizar los costes medioambientales del transporte. Si no tiene lugar esa internalización, será la colectividad la que soporte los costes. Además, ello puede incentivar comportamientos económicos en cierto sentido aberrantes, que llevan a transportar desde enormes distancias productos que podrían obtenerse más cerca. En opinión del CESE, el método más eficaz para internalizar gran parte de los efectos en el medio ambiente sería la aplicación de un impuesto sobre las emisiones de carbono. Éste brindaría a las empresas un estímulo poderoso para encontrar los métodos que les permitan reducir sus emisiones de carbono y, por consiguiente, su impacto medioambiental”. Dictamen del CESE 1947/2009 sobre la “Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras” publicado en el DO C 317 de 23.12.2009, p. 80.

la dependencia energética. Y en cuanto a la cuestión de la internalización de costes, el CESE afirma tajantemente que sigue haciendo falta desvelar la verdad económica del coste del transporte, en otras palabras, especialmente en relación con el medio ambiente, pero también de la salud pública y la seguridad.

El último y más reciente Libro Blanco titulado “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” representa un nuevo impulso en la determinación de la UE de eliminar todas las barreras existentes entre modos de transporte y sistemas nacionales, simplificando el proceso de integración y facilitando el surgimiento de operadores multinacionales y multimodales, y todo ello, bajo el prisma de fuertes y potentes compromisos para la sostenibilidad medioambiental del sector<sup>271</sup>.

El Libro Blanco realiza una serie de previsiones demoledoras en cuanto a la contaminación que provoca el sector del transporte en la tesitura del *Business as usual* o manteniendo como siempre, como lo acostumbrado, la operatividad habitual del sector. Por de pronto, la UE necesita reducir un 80-95 % de sus emisiones de GEI, por debajo de los niveles de 1990, y hacerlo antes de 2050, en el contexto de las reducciones necesarias del grupo de los países desarrollados. En el sector del transporte, que es una fuente importante de GEI en continuo aumento, se ha de realizar una reducción de al menos el 60 % de GEI para 2050, con respecto a los niveles de 1990. Para 2030, el objetivo para el transporte será reducir las emisiones de GEI a cerca del 20 % por debajo de su nivel en 2008. Habida cuenta del importante incremento en las emisiones procedentes del transporte en las últimas dos décadas, esto las situaría todavía un 8 % por encima del nivel de 1990.

Sobre la dependencia de fuentes de energía fósiles, el transporte de la UE sigue dependiendo del petróleo y de los productos derivados del petróleo para el 96 % de sus necesidades de energía, alcanzando las importaciones totales de petróleo de la UE en 2010 casi a 210 000 millones de euros. Es cierto que el transporte se ha hecho menos contaminante, pero por su mayor volumen, sigue siendo muy dependiente del petróleo, por lo cual, las medidas propuestas en el Libro Blanco también tienen el objetivo principal de reducir la citada dependencia<sup>272</sup>.

Dentro de la serie de 40 medidas o iniciativas concretas recogidas en el Anexo I del Libro Blanco sobre los modos de transporte y las transferencias modales, aspectos sociales, tecnológicos, de financiación, de infraestructuras..., hay que citar las que recogen un componente, directa o indirectamente medioambiental. Una de ellas es la continuación de una hoja de ruta tecnológica que permita avanzar en la producción de vehículos limpios, seguros y silenciosos, favoreciendo el uso de combustibles alternativos y la correspondiente infraestructura. Otra medida propuesta va encaminada a promover un marco reglamentario para un transporte innovador, articulando normas adecuadas para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos en todos los modos, llegado el caso, suplementadas con requisitos de eficiencia energética, para abarcar todos los tipos de sistemas de propulsión; y también normas para vehículos de niveles de emisión de ruido. Paralelamente, el Libro propone el etiquetado de las emisiones de CO<sub>2</sub> y un programa de calculadoras de la huella de carbono.

271. V. Mambrilla Rivera, *op. cit.* nota 88 p. 74.

272. Es importante destacar 2 documentos comunitarios para contextualizar y entender la preocupación por la sostenibilidad medioambiental que se percibe en el Libro Blanco. “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”. El primero, el Libro Blanco COM (2009) 147 final, de 1 de abril, titulado “*Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación*” propone una estrategia de adaptación de los sectores económicos comunitarios, y obviamente, todo el transporte. El segundo, la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones COM (2011) 112 final, de 8 de marzo, 20 días antes de la publicación del Libro Blanco, titulado “*Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050*”, establece los elementos clave que deberían estructurar la acción climática para que la UE pueda convertirse en una economía hipocarbónica competitiva de aquí a 2050. En el sector del transporte, esta acción se fundamenta en la innovación tecnológica, basándose en tres factores principales: la eficiencia de los vehículos mediante nuevos motores, materiales y diseño; el recurso a una energía más limpia mediante nuevos combustibles y sistemas de propulsión; una mejor utilización de las redes y un funcionamiento más seguro mediante los sistemas de información y comunicación.

Sobre el tipo de medidas atinentes a precios correctos y eliminación de las distorsiones sobre tarificación dentro del sector, es sumamente llamativa la periodificación temporal en 2 fases sobre la implementación de este tipo de medidas, por cuanto representa una orientación de compromiso para las instituciones públicas competentes en la materia. Las medidas recogidas para la Fase I (hasta 2016) van en la misma línea continuista que las expuestas en los Libros Blancos anteriores (revisión de la fiscalidad de los combustibles para motores determinando claramente el componente energético y el componente CO<sub>2</sub>, aplicación progresiva de un gravamen a los vehículos pesados por el uso de la infraestructura, evaluación de los sistemas vigentes de tarificación vial y su compatibilidad con los Tratados de la UE, internalización de los costes externos para todos los modos de transporte...).

La Fase II (2016 a 2020) de medidas señala dar continuidad a la Fase I, pero avanzando en el sentido de la internalización *obligatoria y completa* de los costes externos del transporte por carretera, añadiendo a la compensación obligatoria por los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión. Esta obligatoriedad muestra un nuevo escenario, inédito hasta el momento, que debería implicar una línea de acción legislativa prescriptiva por parte de la UE en favor de la sostenibilidad medioambiental y que conduciría a la implantación ineludible de sistemas de tarificación en las redes europeas de transporte, sistemas, por otra parte, regidos por la voluntariedad de acción, hasta la fecha.

Meses más tarde a la publicación de este último Libro Blanco, el Comité de Regiones (en adelante, CDR) emitió un Dictamen<sup>273</sup> sobre el Libro Blanco, realizando una serie de observaciones sobre las reflexiones y medidas propuestas en el mismo<sup>274</sup>. En dicho Dictamen, el CDR opinaba que el Libro Blanco de 2011 era un documento sumamente ambicioso, en especial porque, como cabía esperar, no se había alcanzado plenamente ninguno de los principales objetivos del Libro Blanco de 2001, y siendo esto así, estimaba que los objetivos del Libro Blanco deberían subdividirse en objetivos a más corto plazo para dar a los responsables políticos un claro marco orientativo sobre las acciones que deberían emprender durante su mandato, en sintonía al tipo de periodificación descrita más arriba y que estaba ausente en la generalidad de las medidas propuestas.

El CDR abogaba por la plena internalización de los costes externos de todos los modos de transporte por medio de una fiscalidad armonizada y la asignación de los ingresos que generara a la puesta en marcha de un sistema de transporte integrado y eficiente; pero a su vez, observaba que la internalización de externalidades y la eliminación de distorsiones fiscales y subvenciones injustificadas, deberían formar parte del futuro modelo europeo de transportes basado en alinear las opciones comerciales con las necesidades de desarrollo sostenible, entendiéndose la observación como una llamada a un mayor compromiso en pos de la implantación de medidas de sostenibilidad medioambiental por parte de las autoridades europeas.

## **6.2. Legislación comunitaria específica sobre medidas de sostenibilidad medioambiental en el transporte de mercancías por carretera**

A finales de 1993, y en consonancia a las recomendaciones realizadas en el Libro Blanco de 1992, se aprobó la Directiva 93/89/CEE<sup>275</sup> relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como los peajes y derechos de uso por la utilización de autopistas y carreteras de características análogas. Esta Directiva exigía que antes de 1995, 31 de diciembre de 1997 para Grecia, España, Francia, Italia y Portugal, los Estados miembros hubieran aplicado a los vehículos industriales con un peso igual o mayor a

273. DO C 259/6, de 2.9.2011.

274. Reflexiones y medidas legítimas y justificadas en la medida en que los entes locales y regionales asumen competencias significativas en el ámbito de la política de transporte, no sólo compartiendo la responsabilidad en cuestiones como el mantenimiento de la red de carreteras, la política de aparcamiento, la accesibilidad y el transporte público, sino que también controlando el cumplimiento de las normas medioambientales, como las relativas a la calidad del aire.

275. DO L 279/32, de 12.11.1993.

12 toneladas un impuesto no inferior a los valores mínimos que se señalaban en su anexo. La idea no era tanto crear un nuevo impuesto como adaptar los existentes a unas normas generales comunes a todos los países de la Unión.

La Directiva reconocía que los Estados miembros podían mantener o establecer, también, peajes o derechos de uso, siempre que cumplieran, entre otras, ciertas condiciones basadas en criterios de no discriminación por nacionalidad. En estos casos, se contemplaban parecidos límites dinerarios a los impuestos para los vehículos antes mencionados y estos importes deberían estar relacionados con los costes de construcción, explotación y ampliación de la red de infraestructuras, eludiendo cualquier mención a otro tipo de costes, relacionados con el medio ambiente<sup>276</sup>.

Esta Directiva fue reemplazada por la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de determinadas infraestructuras<sup>277</sup>, conocida entre los operadores del transporte también como “Euroviñeta”, consecuencia del Libro Blanco de 1998 y de la anulación de la Directiva anterior por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas<sup>278</sup>, y es de enorme importancia en este itinerario legislativo, amén de constituir el texto básico en el cual se realizarán las modificaciones oportunas en las Directivas de 2006 y 2011.

Esta Directiva estableció y reguló ampliamente la diferencia entre “peaje”, definido como el pago por hacer un recorrido entre dos puntos, y “tasa”, definida como el pago que da derecho a utilizar las infraestructuras, no pudiendo exigirse simultáneamente peajes y tasas por la utilización del mismo tramo de carretera, salvo para ciertos casos por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña. Esta diferenciación ya estaba recogida en la Directiva anterior haciendo mención al derecho de uso. La Directiva también ordenaba los sistemas electrónicos de cobro, condiciones para la expedición de los títulos de pago, etc.

Desde la perspectiva de la sostenibilidad, la Directiva representó un tímido avance ya que recogía, también por primera vez, la posibilidad de los Estados miembros para destinar un porcentaje del importe del derecho de uso o del peaje a la protección del medio ambiente, y la discriminación que podría realizarse en el establecimiento de los tipos mínimos de los impuestos aplicables a los vehículos y las tasas por el uso de infraestructuras en función de la clasificación de los vehículos “Euro I y II”<sup>279</sup>.

En todo caso, el contenido de la Directiva resultó poco ambicioso en comparación a lo que proponía el Libro Blanco de 1998, ya que éste programaba una estrategia articulada en 3 fases (la última, a partir de 2004, señalaba que todos los modos de transporte estarían sujetos a la tarificación basada en los costes marginales sociales), pero la Directiva no recogió, en ningún momento, la posibilidad de este escenario obligatorio para los años posteriores a su publicación. Basta recordar, en este sentido, que los vehículos

---

276. El 9 de febrero de 1994 cinco Estados miembros de la CE (países del Benelux, Alemania y Dinamarca) firmaron un acuerdo basado en el art. 8 de la citada Directiva con el fin de crear un “eurodistintivo regional”, antecesor de la “Euroviñeta”. J. M. Vassallo Magro, J. M., E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, Dirección Corporativa de Estudios y Comunicación de Abertis, 2009, p. 24.

277. DO L 187/42, de 20.7.1999.

278. En la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 5 de julio de 1995, asunto C-21/94, CURIA, Recopilación de la Jurisprudencia 1995 I-01827, el Tribunal de Justicia anuló la Directiva 93/89/CEE basándose en que había sido adoptada sin consultar debidamente al Parlamento Europeo por segunda vez, en la medida en que después de la primera consulta la Comisión había realizado algunas modificaciones en la propuesta de Directiva consideradas sustanciales por el Tribunal de Justicia. En todo caso, éste decidió que se mantuvieran sus efectos hasta la redacción de una nueva directiva (apartados 31 y 32 de los fundamentos de Derecho y punto 2 del fallo de dicha Sentencia), hecho que se produjo 4 años más tarde de dictarse la citada Sentencia.

279. Directiva 88/77/CEE, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos. DO L 36, de 9.2.1988.

destinatarios de la Directiva son para aquéllos con un peso total máximo autorizado igual o superior a 12 toneladas.

En este momento, hay que hacer mención de la Directiva 2004/52/CE, de 29 de abril, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad<sup>280</sup>, de contenido técnico, aplicable a la percepción electrónica de todos los tipos de cánones de carretera en toda la red de carreteras comunitarias, urbanas e interurbanas, autopistas, carreteras de primer orden o categoría inferior, y diversos elementos de la infraestructura como túneles, puentes y transbordadores. Esta iniciativa parte de la necesidad de lograr una tarificación de infraestructuras en la Unión Europea que no comprometa la fluidez del tráfico y que sea interoperable a lo largo de toda la red.

Al fin y al cabo, la Directiva señalaba, en su Considerando 19, que los sistemas de telepeaje contribuyen significativamente a reducir el riesgo de accidentes y, consecuentemente, a aumentar la seguridad viaria, a reducir el número de transacciones en metálico y a disminuir la congestión de las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia. Asimismo, reducen el impacto negativo sobre el medio ambiente de los vehículos parados que tienen que reiniciar la marcha, y la congestión del tráfico, así como el impacto medioambiental que supone la implantación de nuevos puestos de peaje o la ampliación de los existentes.

En 2006, se publicó la Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras<sup>281</sup> y significó un avance en la adopción de ciertas medidas tendentes a la promoción de la sostenibilidad medioambiental.

Los principales cambios que supuso esta Directiva 38/2006 sobre la anterior se resumían en los siguientes puntos. En primer lugar, se enfatizó que las tasas por el uso de las infraestructuras constituían una de las muchas herramientas para reducir los costes del transporte, junto con la normativa (p.ej. sobre emisiones o la limitación de la velocidad) y los impuestos sobre el carburante o los impuestos sobre los vehículos. Por tanto, estas medidas debían ser aplicadas como parte de estrategias integradas. De hecho, la Directiva no impedía que los Estados miembros aplicaran, de forma no discriminatoria, tasas reguladoras destinadas a combatir los impactos sobre el medio ambiente, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera, en particular en las zonas urbanas, incluidas las carreteras de la red transeuropea de carreteras que cruzasen una zona urbana.

En segundo lugar, se diseñaron peajes que reflejaran mejor los costes de los transportes, definiendo con mayor grado de detalle los costes de construcción, explotación, mantenimiento y desarrollo de la red, los costes de accidentes, etc. El art. 1.1.a) b) a bis) ii recogía específicamente que los costes de infraestructuras o mejoras de infraestructuras podrían incluir los gastos específicos de infraestructura destinados a reducir la contaminación sonora o a mejorar la seguridad vial y los pagos efectivos realizados por el operador de la infraestructura correspondientes a elementos medioambientales como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

Por último, se estableció una tarificación más diferenciada, variando los peajes según la distancia recorrida, la localización, los daños causados a las carreteras según el tipo de vehículo, la categoría EURO del vehículo, el momento y el grado de congestión del eje vial. En cuanto a los vehículos a los que se aplicaban las medidas establecidas en esta Directiva, se amplió de 12 a 3,5t el límite máximo del peso máximo autorizado de los vehículos destinados al transporte de mercancías, a partir del 1 de enero de 2012.

El estado de la aplicación en 2010 de la tasa contemplada en esta Directiva venía a ser el siguiente: En Alemania, Austria, República Checa ya estaba siendo aplicada y Eslovaquia la había implantado

---

280. DO L 166/124, de 30.4.2004.

281. DO L 157/8, de 9.6.2006.

recientemente; Hungría se encontraba en fase de implantación y Dinamarca, Holanda, Bélgica habían manifestado su intención de establecer el pago por uso de las infraestructuras viarias; Francia aplicaría a finales de 2010 en Alsacia una “tasa experimental”, extendiéndola al resto del territorio a finales de 2012, fecha que ha tenido varios retrasos hasta la actualidad. En España, en 2009 entró en vigor el Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras<sup>282</sup> y que adaptaba a la Directiva “Euroviñeta” la legislación española. Por otro lado, cabe decir que Suiza aplica, desde 2001, gravámenes a los vehículos destinados al transporte de mercancías, siendo un sistema muy completo, y en buena parte, modelo y precursor de las últimas modificaciones de la Directiva<sup>283</sup>.

En 2011, se volvió a modificar por segunda vez, la Directiva 1992/62/CE publicándose la Directiva 2011/76/UE, de 27 de septiembre, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras<sup>284</sup>, y que está vigente hasta la fecha de hoy.

Esta nueva modificación de la Directiva tiene por objeto mejorar la eficiencia y reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías por carretera, y para ello, se propone establecer un marco general que permita a los Estados miembros calcular y modular los peajes en base a los costes derivados de la contaminación y de la congestión que produce en las carreteras la circulación de los vehículos, de forma que esta medida sea compatible con el sostenimiento del mercado interior. Con esto se persigue impulsar el uso de vehículos más limpios, elegir itinerarios menos congestionados, optimizar la carga de los vehículos y, en definitiva, hacer un uso más eficiente de las infraestructuras, si bien el nivel de ambición de la modificación resulta menor que el Proyecto frustrado de Directiva 2008/0147<sup>285</sup>.

La Directiva modificada redefine los términos referidos a los peajes y tasas recogidos en las 2 anteriores, introduciendo los conceptos relativos a los costes externos, como consecuencia de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica<sup>286</sup> provocados por el tráfico, siendo en sí misma, la principal y la más trascendente de las novedades introducidas por el Parlamento Europeo en esta modificación de la Directiva de la Euroviñeta de 2006. La tasa por costes externos será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos especificados en el anexo III *bis* de la Directiva y respetará los valores máximos establecidos en el anexo III *ter* de la misma, que oscilan entre 0 €/vhxkm a 0,16 €/vhxkm según el tipo de vehículo. Estos criterios son novedosos respecto a la regulación anterior y es fruto del acervo de estudios técnicos realizados en la Unión Europea desde la década de los 90.

Por otro lado, la tasa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica causada por el tráfico no se aplicará a los vehículos que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas

---

282. BOE nº 112, de 8 de mayo.

283. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, *Tarifificación de Infraestructuras de Transporte en la UE: Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Viaria*. Madrid, 2010, p. 11. (Disponible en: [http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons\\_2.pdf](http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons_2.pdf), última visita 18.1.2014).

284. DO L 269/1, de 14.10.2011.

285. Dictamen de la Comisión 2008/0147 (COD), COM (2011) 550 final, de 19 de julio, con arreglo al artículo 294, apartado 7, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, sobre la[s] enmienda[s] del Parlamento Europeo a la posición del Consejo sobre la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

286. La Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, ya establece una base para desarrollar y completar el conjunto de medidas de la Unión relativas al ruido producido por los vehículos y la infraestructura vial que requieren que las autoridades competentes elaboren mapas estratégicos del ruido para las principales carreteras y para elaborar planes de acción destinados a reducir el ruido cuando los niveles de exposición puedan provocar efectos nocivos para la salud.

antes de hasta cuatro años después de las fechas de aplicación establecidas en las pertinentes reglamentaciones que hayan introducido dichas normas.

El articulado de la Directiva recoge, también, los porcentajes límite de cada tipo de tasa o peaje para los casos de red viaria en el que sean aplicados y una mayor concreción respecto a la regulación anterior sobre el destino de los ingresos que se generen por cada uno de los conceptos descritos, que serán para la utilización en beneficio del sector del transporte por carretera y para optimizar la totalidad del sistema de transporte por carretera. En particular, señala la Directiva, los ingresos generados por las tasas por costes externos, o su equivalente en valor financiero, deberían utilizarse para hacer el transporte más sostenible, a través de uno o más de los siguientes aspectos: a) la facilitación de una tarificación eficaz; b) la reducción en la fuente de la contaminación debida al transporte por carretera; c) la atenuación en la fuente de los efectos de la contaminación debida al transporte por carretera; d) la mejora del rendimiento de CO<sub>2</sub> y energético de los vehículos; e) el desarrollo de una infraestructura alternativa para usuarios de transporte y/o la ampliación de la capacidad actual; f) el apoyo a la red transeuropea de transporte; g) la optimización de la logística; h) la mejora de la seguridad vial, y i) la oferta de plazas de aparcamiento seguras.

Por último, hay que recordar que la Directiva recoge el mandato para la Comisión de presentar, a más tardar el 16 de octubre de 2012, un informe que resuma el estado de situación de las medidas medioambientales, así como las políticas reguladoras adoptadas para internalizar o reducir los costes externos relacionados con el medio ambiente, la contaminación acústica y la salud, derivados de todos los modos de transporte, incluidos el fundamento jurídico y los valores máximos utilizados. El contenido del informe será tratado, junto a otros estudios técnicos, en el siguiente apartado.

### 6.3. Estudios técnicos sobre la implantación de la Directiva “Euroviñeta”

El principio fundamental que guía las directrices comunitarias sobre tarificación es el de tratar de lograr la recuperación de costes, total o parcialmente, mediante el pago por uso. Como se ha explicado anteriormente, la estructura de tarificación se establece de acuerdo a dos posibles componentes, a los que la legislación europea se refiere como tasa por infraestructura y tasa por costes externos.

En cuanto a la tasa por costes externos, e incluso desde mucho antes de su inclusión en las Directivas comunitarias, se vienen realizando numerosos estudios técnicos por parte de instituciones públicas, asociaciones sectoriales relacionadas con el transporte, universidades y consultorías especializadas, a nivel europeo, estatal e interestatal, y regional, para primero, establecer una metodología para su determinación, y posteriormente, su cuantificación<sup>287</sup>.

---

287. Ya en 1991, la Comisión Europea puso en marcha el Proyecto ExternE en colaboración con el Departamento de Energía de EE.UU. Este proyecto era el primer intento global de utilizar una metodología coherente “bottom-up” para evaluar los costes externos asociados con una variedad de diferentes ciclos de combustible. Uno de los elementos del proyecto ExternE fue el estudio “External costs of transport in ExternE”, que evaluó los costes relacionados con la energía de impactos ambientales del tráfico para el año base 1995.

A partir de esta metodología, se desarrolló el modelo TRENEN, financiado por la Comisión Europea y coordinado por el CES-KU Leuven, el cual utilizó la metodología del proyecto ExternE en cuanto a la valoración económica de emisiones a la atmósfera. El objetivo del modelo TRENEN era evaluar la reforma de precios en el transporte y la aplicación del mismo en la Unión Europea. El TRENEN era un modelo que incluye estimaciones de los costes externos de la congestión, la contaminación del aire (incluido el cambio climático), los accidentes, el ruido y el deterioro de las carreteras y los costes se calculaban para una amplia gama de modos de transporte (coches, autobuses, tranvías, metro, camiones...).

En 1999, la consultora holandesa Delft CE realizó el estudio “Efficient prices for transport; estimating the social costs of vehicle use”, encargado por el Ministerio de Transporte holandés. CE investigó los costes externos del transporte en los Países Bajos para el año base 2002. El objetivo era desarrollar una posición holandesa en el marco común propuesto en el Libro Blanco “Curso futuro de la política común de transportes”, y fueron cuantificados los costes externos sociales marginales de accidentes, emisiones al aire, la contaminación acústica y la congestión, así como los costos de infraestructura, de distintos modos y medios de transporte.

En 2000, el INFRAS, consultora suiza, y IWW de la Universidad Karlsruhe publicó el estudio “External Costs of Transport; Accident, Environmental and Congestion Costs in Western Europe”. El estudio fue una actualización y ampliación de un antiguo estudio sobre los

...

En el ámbito estatal español y francés, existen también diversos estudios sobre la materia a tenerlos en cuenta en la medida en que reflejan el estado de la cuestión de manera más focalizada y marcan el camino que debería tomarse a medio y largo plazo en cumplimiento de la legislación europea. A continuación se exponen someramente varios de estos estudios.

En primer lugar, en el caso español, hay que mencionar el proyecto de referencia META (Modelo Español de Tarificación de Carreteras) en marcha desde 2005<sup>288</sup>, que de cuyos estudios emanan otros similares, a modo de actualización o complementación<sup>289</sup>. A partir de determinar la Red META (29.604 km en España, que incluye todas las vías interurbanas de gran capacidad (autopistas y autovías), las vías de calzada única paralelas a las mismas y otras vías de conexión necesarias para completar una red mallada), el proyecto diseña varios escenarios de tarificación y cuantifica los efectos, tanto de ahorro de costes externos como sobre la inflación, de dichos escenarios.

Este proyecto concluye que los ingresos que podrían obtenerse de los escenarios planteados se situarían alrededor de 6.000 millones de € anuales, tomando como base el año 2007 y en el caso de implementarlos en toda la red viaria y para todo tipo de vehículo, y las medidas planteadas generarían un beneficio de 55 millones de € anuales por la reducción de costes de polución atmosférica, pero quizás deba apuntarse que el documento adolece de un ejercicio de cuantificación aproximada y real de los costes externos del sistema de tarificación, similar al llevado a cabo a nivel regional por el Gobierno Vasco, que se explicará más adelante.

Hay que recurrir al Informe “Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo”, del Ministerio de Fomento, que a su vez actualiza datos del INFRAS de 2004, para recoger una aproximación a la cuantificación de los costes externos, que en España arrojaba la cifra de 34.201,04 millones de euros en 2009, y que representaba el 96,41 % de la totalidad de los modos de transporte<sup>290</sup>. Por otro lado, la Agencia Europea de Medio Ambiente ha publicado recientemente los costos unitarios de los contaminantes del aire, aplicables a los vehículos pesados en cada uno de los Estados miembros. Así, en España el coste

...

costes externos en el año 1995, a petición de la Unión Internacional de Ferrocarriles. Los resultados detallados se presentaron para el año base 1995 y un pronóstico aproximado sobre tendencias de emisiones para 2010. El objetivo del estudio era principalmente desarrollar un método para la asignación de abajo hacia arriba de las externalidades ambientales y se evaluaron todos los Estados miembros de la UE, más Suiza y Noruega.

Por último, debe citarse a UNITE, el programa coordinado por el Instituto de Estudios de Transporte de la Universidad de Leeds y que forma parte del Quinto Programa Marco de IDT de la Unión Europea (1998-2002) para el desarrollo de acciones de investigación y desarrollo tecnológico con el fin de revitalizar la Estrategia de Lisboa, en el apartado de Competitividad y Crecimiento Sostenible. En 2000, UNITE publicó el estudio “*Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency, several deliverables 2000-2003*” en el que se proporcionaban un conjunto completo de estimaciones de los costos marginales pertinentes del transporte para toda Europa, y un marco para la integración de las cuentas y los costes marginales, en consonancia con la función global del transporte en la economía.

288. F. Robusté, A. Monzón, J. Gutiérrez, S. Saurí, M. Salas, J. Argote, F. Di Ciommo, J. Comendador, A. Álvarez, J. C. García, A. Condeço, *Modelo Español de Tarificación de Carreteras, META. Informe Final*. Madrid, TRANSyT, CEMIT, UCM, 2009. (Disponible en [http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/TRANSIT\\_CENIT\\_META.pdf](http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/TRANSIT_CENIT_META.pdf), última visita 18.2.2014).

289. Caben citar los siguientes estudios: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras (2010). *Tarificación de Infraestructuras de Transporte en la UE: Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Viaria*. Madrid, p. 11. (Disponible en: [http://www.ciccp.es/lmgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons\\_2.pdf](http://www.ciccp.es/lmgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons_2.pdf), última visita 18.1.2014); B. De la Fuente, J. Rodríguez de la Rubia, A. Rodríguez, A. García, A. Velasco, J. C. López Verdejo, J. García, B. Santamaría, M. Miguel Temboury, *La Euroviñeta: claves para la introducción del pago por uso en España*. Madrid, ASETA, 2011. (Disponible en: [http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/ASETA\\_Informe\\_Eurovineta.pdf](http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/ASETA_Informe_Eurovineta.pdf), última visita 18.2.2014); J. M. Vassallo, *Estudio económico de la tarificación de las infraestructuras de carreteras de España*. Madrid, CECOPP, 2012. (Disponible en: <http://www.carreteros.org/blog/pdfs/ascodedocumento.pdf>, última visita 18.2.2014).

290. Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre, *Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo. Informe Final*. Madrid, 2012 p. 43. (Disponible en: [http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO\\_Documento\\_Final.pdf](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO_Documento_Final.pdf), última visita 10.3.2014).

por kg. de las partículas en suspensión, M2,5, provocadas por las emisiones de vehículos diésel asciende a 25,992 euros y las emisiones de NOx a 7,996 euros por Kg. En Francia, estas cantidades ascienden a 56,983 € y 17,343 €, respectivamente. Estas cuantificaciones son referencias que deberían tenerse en cuenta en los ejercicios de establecimiento de tarifas viarias en cualquier infraestructura por parte de sus gestores<sup>291</sup>.

La introducción de la tarificación de carreteras es un tema que genera una gran controversia y la manera de llevar a la práctica su implementación ha venido siempre acompañada de una cierta problemática en cuanto a su aceptabilidad social entre los operadores del transporte de mercancías por carretera. Entre las cuestiones que más han preocupado y siguen preocupando es el efecto inflacionista que generaría en el sector y en la economía, en general, la puesta en marcha de todos los elementos que permite la legislación comunitaria, y que condiciona el grado de aceptación y asunción de las políticas tarifarias.

En el marco del proyecto de investigación META citado anteriormente, entre noviembre de 2008 y enero de 2009 se desarrolló una encuesta a agentes del sector del transporte para medir el grado de aceptabilidad social con respecto a la introducción de un sistema tarifario generalizado<sup>292</sup>. Las claves por las que se inquirió a los diferentes agentes fueron las siguientes: expectativas de los usuarios sobre la introducción de un sistema generalizado de tarificación en vías de alta capacidad; responsabilidad social con respecto a temas ambientales y de seguridad vial; evaluación de la eficiencia relativa a las medidas de tarificación<sup>293</sup>.

En general, y sin ánimo de ser exhaustivos en la exposición de las conclusiones, los resultados demuestran que los principales agentes del sector transporte no están todavía dispuestos a pagar una tarifa que incluya los costes externos y de infraestructura. Así, el 40 % de los encuestados piensa que el transporte por carretera ya está suficientemente sobrecargado de tasas y que la imposición de un sistema de tarificación generalizado no estaría justificada si no va acompañado con reducciones de las imposiciones fiscales actuales. En el caso de medidas para paliar el riesgo de cambio climático, la aceptación es del 46 % de los encuestados.

En cuanto a los efectos que la tarificación viaria produciría sobre la inflación, se pueden destacar varios estudios que evalúan el impacto económico que produciría la eventual aplicación de la Euroviñeta en España, tomando como referencia experiencias europeas.

El Comité de Transportes del Parlamento, refiriéndose a la aprobación de la última propuesta de revisión de la actual Directiva, subrayó que el impacto de la Euroviñeta sobre las empresas de transportes por carretera sería pequeño. Según un estudio de la Comisión, el incremento de costes se situaría, aproximadamente, en el 3 %<sup>294</sup>. Por otro lado, en muchos de los estudios elaborados sobre tarificación se cita la experiencia de Suiza que en 2001 introdujo un sistema de tarificación de vehículos pesados, de más de 3,5 toneladas, extendido a todas las carreteras interurbanas. El incremento del IPC registrado en Suiza

---

291. European Environment Agency, *Road user charges for heavy goods vehicles (HGV). Tables with external costs of air pollution*. Copenhagen, 2013, p. 23. (Disponible en: <http://www.eea.europa.eu/publications/road-user-charges-for-vehicles>, última visita 28.2.2014).

292. F. Robusté, A. Monzón, J. Gutiérrez, S. Saurí, M. Salas, J. Argote, F. Di Ciommo, J. Comendador, A. Álvarez, J. C. García Condeço, 2009, *op. cit.* p. 82.

293. F. Di Ciommo, A. Monzón, A. Fernández, *Aceptabilidad social de la tarificación del transporte por carreteras. El caso español*. Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) Universidad Politécnica de Madrid, Escuela de Caminos, Canales y Puertos, 2010. (Disponible en: [http://oa.upm.es/6783/2/INVE\\_MEM\\_2010\\_74639.pdf](http://oa.upm.es/6783/2/INVE_MEM_2010_74639.pdf), última visita 18.1.2014).

294. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, 2010, *op. cit.* p. 32.

por efecto de la aplicación de la Euroviñeta, con unas tarifas notablemente superiores a las propuestas en España, fue del 0,10 % en su primer año de implantación<sup>295</sup>.

En el caso de España, los resultados obtenidos en varios estudios especializados muestran que, la aplicación de tarifas comprendidas entre 0,08 euros/km y 0,12 euros/km a los vehículos de más de 3,5 toneladas en toda la red interurbana, exceptuando autopistas de peaje (tarifas que tienen incluidos los costes externos), daría lugar a un incremento del IPC entre el 0,14 y el 0,21 %. Dicho incremento tendría lugar únicamente el año en que las tarifas se establecieran, ya que, a partir de entonces, los precios permanecerían constantes<sup>296</sup>.

En el ámbito de la CAPV, cabe mencionar que el Gobierno Vasco publicó, en 2006, el informe final denominado "Costes externos del transporte en el País Vasco"<sup>297</sup>, realizado por la consultora LEBER en estrecha colaboración y siguiendo la metodología establecida por la consultora suiza INFRAS, donde se concretaba una asignación de externalidades a cada uno de los modos y categorías de transporte terrestre en la CAPV, y que no eran satisfechas por sus usuarios y sí por la sociedad en general. Así, se mostraban, además, los datos utilizados para la estimación de dichos costes, tomando como base el año 2004, se concretaban el grado de incertidumbre de los mismos, y por último, se proyectaban varios escenarios cuantitativos en el horizonte de 2020.

Este informe determinaba, específicamente, los costes por cambio climático, costes de accidentes, costes de ruido, costes de contaminación del aire, costes para la naturaleza y el paisaje, costes en áreas urbanas, costes por efectos indirectos (producción energética, producción, mantenimiento y eliminación de vehículos, y construcción, mantenimiento y eliminación de infraestructuras), y costes de congestión, de todos los cuales, los que producían más externalidades eran los costes de accidentes, contaminación del aire y congestión.

Con todo, y sin ánimo de desglosar la profusión de datos del Informe, los costes totales en términos absolutos se elevaban a un total de 1.952 millones de euros, de los cuales alrededor de 1.350 millones de euros eran imputables al transporte por carretera, y de esta cantidad, 1.112 millones de euros correspondían a costes externos exclusivamente medioambientales. En términos relativos, dicho monto medio total se podía relativizar en base a su repercusión por habitante en la C.A.P.V., resultando una cifra de unos 930 euros por habitante y año, o bien 2.600 euros por familia<sup>298</sup>.

En 2010, el Gobierno Vasco procedió a actualizar el Informe anterior, con la publicación del estudio "Costes externos del transporte en la CAPV: actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes"<sup>299</sup>. Como consecuencia de los procesos de actualización de resultados de costes externos del Informe anterior, se produjo una reducción de los mismos de 251 millones

---

295. J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, ABERTIS, 2009, p. 43. (Disponible en [http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/FUN.ABERTIS\\_Efectos\\_tarifica\\_pesados.pdf](http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/FUN.ABERTIS_Efectos_tarifica_pesados.pdf), última visita 3.3.2014).

296. J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados*. IX Congreso de Ingeniería del Transporte, Madrid, 07/07/2010 - 09/07/2010, p. 7. (Disponible en: [http://oa.upm.es/6856/2/INVE\\_MEM\\_2010\\_74752.pdf](http://oa.upm.es/6856/2/INVE_MEM_2010_74752.pdf), última visita 5.3.2014).

297. Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en el País Vasco. Informe final*. Leioa/Zurich. 2006. (Disponible en: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costes\\_externos\\_transporte/es\\_16281/adjuntos/1.-%20Resumen%20ejecutivo.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/adjuntos/1.-%20Resumen%20ejecutivo.pdf), última visita 25.2.2014).

298. Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, 2006, *op. cit.* p. 197.

299. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en la CAPV: actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Leioa, 2010. (Disponible en: [www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/), última visita 25.2.2014).

de euros en el periodo 2004-2008 (-13 %), en contra de las previsiones en alza que se contemplaban anteriormente<sup>300</sup>.

En lo que respecta a Gipuzkoa, cabe reseñar que en los últimos años la Administración Foral ha impulsado el debate político para el establecimiento de un sistema tarifario más amplio que el existente actualmente, acogándose a las posibilidades que ofrece la legislación comunitaria. Acorde a esta coyuntura, se han constituido dos ponencias sobre los peajes en Gipuzkoa en las Juntas Generales en las dos últimas legislaturas, sin que de ellas se haya producido el consenso necesario para la pretendida extensión de los peajes.

En julio de 2013, el Gobierno Foral aprobó el Anteproyecto de Norma Foral por la que se fijaba la cuantía del canon de utilización de las carreteras de alta capacidad del T.H. de Gipuzkoa A-15, N-1, N-121-A, y GI-632 de aplicación a vehículos pesados<sup>301</sup>. En su exposición de motivos se dice expresamente que el canon que se contempla en ella tiene el fin de sufragar los gastos de construcción, explotación, mantenimiento y conservación de las vías gipuzkoanas que se encuentran bajo la gestión de la sociedad pública foral Bidegj, luego ya en su origen el canon no contempla la internalización de los costes externos medioambientales<sup>302</sup>, aunque establece un recargo para los vehículos pesados con certificados Euro 0, I y II, a todas luces insuficiente dentro de la lógica medioambiental descrita a lo largo de este estudio. De hecho, la Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa<sup>303</sup>, ya contemplaba la posibilidad de modular los importes de los peajes por motivos como la lucha contra el daño medioambiental y la lucha contra la congestión del tráfico, pero vistas las tarifas en vigor en las vías AP-1 y AP-8, estos criterios siguen sin aplicarse.

En Francia, en 2005 se inició un ambicioso plan para la implantación de la Euroviñeta en su red viaria nacional (siguiendo un patrón muy parecido al sistema que se aplica en Alemania) que se desarrollaría en dos fases. Este plan para la implantación de la Ecotasa venía precedido del denominado Foro de Grenelle del Medio Ambiente, que dio lugar a la Ley Grenelle II con 268 compromisos nacionales relacionados con el medio ambiente<sup>304</sup>.

En la primera fase se aplicaría, de forma transitoria, la que se denominó “tasa experimental alsaciana”. Su extensión se limitaba a los 180 km, aproximadamente, de la red que discurre por la región de Alsacia, en aquellos tramos que, al constituir un itinerario alternativo a las vías ya tarifadas de la red alemana, recibía todo el tráfico pesado en tránsito que evade el peaje alemán. El cobro del gravamen se

---

300. Siendo esta variación de diferente volumen, según los conceptos de que se tratara, el mayor protagonismo lo tuvo el concepto de siniestralidad con una reducción de 245 millones de euros. El resto tienen una importancia mucho menor, repartiéndose entre la reducción de 39 millones de euros por contaminación del aire y el incremento de 17 millones de euros por congestión. La mejora en la red de carreteras, la renovación del parque automovilístico con vehículos más seguros, y la labor institucional, a la que no son ajenas medidas legislativas de carácter sancionador (carné por puntos, código penal) han contribuido de manera decisiva a este descenso. Por otra parte, la implantación de legislación más estricta sobre las emisiones de los vehículos a motor, junto con la renovación del parque automovilístico, han incidido en la reducción de los efectos derivados de la contaminación del aire. Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, 2010, *op. cit.* pp. 90-91.

301. Disponible en: <http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/faperrepedieak.pdf>, última visita 18.2.2014.

302. Efectivamente, el Informe interno del Gobierno Foral de viabilidad económica del sistema Arkupe omite cualquier inclusión de costes externos. L. Unzueta, *Informe modelo económico implantación. Sistema de peajes mediante arcos en las Carreteras N-1, A-15, N-121A Y GI-632*. Magnolia Financials, 2013. (Disponible en: <http://www.gipuzkoaberri.net/WAS/CORP/DPDOficinaPrensaDigitalWEB/descarga.do?121110117116066083043104116115121106115110105116066070043104116105110108116066062053060043116119105106115066057>, última visita 18.2.2014).

303. BOG nº 68, de 8 de abril de 2011.

304. Ley Nº 2010/788, de 12 de julio. Journal Officiel de la République Française, de 13 de julio de 2010.

iniciaría a finales de 2010 o comienzo de 2011. Las tarifas oscilaban entre 0,015 y 0,20 euros. Esta primera fase concluyó en abril de 2013.

En la segunda fase, la Euroviñeta se aplicaría, con el nombre de “Ecotasa nacional para vehículos pesados”, en una extensa red viaria, entre 10.000 y 15.000 km, integrada por el conjunto de autopistas y carreteras principales situadas en territorio francés, con excepción de las autopistas y carreteras de peaje y de aquellos itinerarios donde la circulación de camiones fuera particularmente escasa. También podría aplicarse en aquellas carreteras, de cualquier tipo, que pudieran recibir una parte significativa de tráfico procedente (evadido) de las autopistas de peaje o de las vías sometidas al cobro de la eco-tasa nacional para vehículos pesados o a otros gravámenes análogos en países vecinos. El inicio estaba previsto para 2012 y, simultáneamente, desaparecería la “tasa experimental alsaciana”. Las tarifas variarían desde los 0,025 hasta 0,20 euros por km, resultando una tarifa media de 0,12 euros, y la tasa, previsiblemente, sería de aplicación a unos 800.000 camiones (200.000 de los cuales serían extranjeros) que recorren, aproximadamente, 10.000 millones de km al año dentro de la red que sería tarifada<sup>305,306</sup>.

Pues bien, recientemente en octubre de 2013, esta segunda fase ha sido suspendida por tercera vez, debido a la presión de los sectores afectados, e incluso, el rechazo de las autoridades de varios departamentos franceses. El Gobierno francés continúa dialogando con los operadores del sector en aras a poder consensuar la puesta en marcha de la Ecotasa.

Para ir concluyendo este apartado, y atendiendo a lo prescrito por la Directiva 2011/76/UE, la Comisión, con fecha de 3 de julio de 2013, emitió el Informe “Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC. Summary of measures that internalise or reduce transport externalities”<sup>307</sup>, donde se realiza un balance o evaluación de las medidas relativas a la internalización de costes externos en todos los modos de transporte, en sus aspectos impositivos sobre el combustible y los vehículos, los seguros y el aspecto de las tasas y peajes de las infraestructuras. De ellas, cabe extraer dos conclusiones relacionadas con los vehículos pesados.

La primera está relacionada a los impuestos al combustible. Éstos tienen múltiples objetivos y en la mayoría de los casos no están vinculados formalmente a las emisiones de CO<sub>2</sub>; sólo algunos Estados miembros tienen un impuesto sobre el mismo. Sin embargo, la fiscalidad del combustible está directamente correlacionada con el combustible consumido y las emisiones de CO<sub>2</sub> y, por tanto, representa un instrumento adecuado para la internalización de la externalidad del cambio climático. Algunos Estados miembros aplican tasas que son superiores a los niveles mínimos establecidos en la legislación comunitaria, pero otros todavía deben aspirar a los citados niveles<sup>308</sup>.

La segunda conclusión se refiere a la idoneidad de la tarificación basada en el tiempo de uso de la infraestructura o en la distancia recorrida. En la UE, 12 países tienen establecido el sistema de viñeta o euroviñeta basado en el tiempo del trayecto, y 13 países, en cambio, basan la cuantía de sus peajes en la distancia recorrida. El Informe concluye que el pago basado en la distancia recorrida es una herramienta

305. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, 2010, *op. cit.* p. 35.

306. Para mayor información sobre la implantación del nuevo sistema de tarificación francesa (marco jurídico, red viaria sujeta a la ecotasa, importes y medios de pago) se puede consultar en la siguiente dirección: <http://www.ecomouv.com/es/home>.

307. Commission Staff Working Document SWD (2013) 269 final. (Disponible en: [http://eur-ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd\(2013\)269.pdf](http://eur-ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd(2013)269.pdf), última visita 15.2.2014). El presente informe presenta las principales conclusiones del estudio publicado a finales de 2012, titulado “An inventory of measures for internalising external costs in transport”, (Disponible en: <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2012-11-inventory-measures-internalising-external-costs.pdf>, última visita 20.2.2014) que se llevó a cabo por consultores externos para recopilar información sobre políticas existentes para la fijación de precios de las externalidades en el transporte. La atención se centra en las medidas de fijación de precios más que en la regulación, en línea con el concepto económico de “internalización” de externalidades.

308. Commission Staff Working Document, 2013, *op. cit.* p. 10.

mucho más adecuada y eficaz para internalizar los costes externos del transporte por carretera. Además, los cargos de peaje en relación con el tamaño del vehículo (según el número de ejes y/o el peso del vehículo) y con la clase de emisiones de los vehículos (clase EURO) permite una internalización más próxima al óptimo de los costes externos de desgaste y desgarros de las infraestructuras y de la contaminación atmosférica, según la fórmula de tarificación basada en la distancia recorrida.

Por otro lado, sólo algunos pocos sistemas tarifarios, como por ejemplo, la República Checa, o algunos peajes en España, modulan sus peajes basados en la hora del día, con el fin de reflejar los costes adicionales derivados de congestión. Sin embargo, la internalización de la externalidad de ruido es la menos desarrollada en la UE según se expone en el Informe<sup>309</sup>.

---

309. Commission Staff Working Document, 2013, *op. cit.* p. 10.

### III. CONCLUSIONES

Una vez expuesto el marco jurídico regulador de la actividad del transporte de mercancías por carretera en los ámbitos internacional, europeo y nacional, procede resaltar algunos aspectos particularmente problemáticos que tienen gran repercusión a nivel transfronterizo franco-español.

En el primer apartado del estudio se mostraba que el ejercicio de la actividad se encuentra sometido al previo cumplimiento de unas condiciones comunes que dan lugar a la obtención de una licencia comunitaria que permite ejercer el transporte de mercancías en todo el territorio de la UE. A pesar de la pretendida armonización europea en el sector del transporte de mercancías por carretera, los requisitos establecidos a nivel europeo han experimentado una proyección divergente tanto Francia como España, que dificulta el ejercicio de la profesión. De tal forma que el cambio de establecimiento de una empresa transportista o la apertura en otro Estado de una sucursal dentro de la UE se encuentra condicionada a la nueva obtención de una licencia comunitaria en el Estado de establecimiento con sus peculiaridades. De esta forma se pronunciaba el TJCE en los asuntos C-228/01 *Bourrasse* y C-289/01 *Perchicot*, analizados. Sin embargo a pesar de que el criterio se mantiene en la actualidad, desde la Sentencia del 7 de noviembre de 2002 se han producido grandes cambios a nivel europeo, y concretamente una mayor armonización en materia de transporte de mercancías por carretera, que aconsejan la asunción de mayores compromisos en este sector. Prueba de ello, es la instauración de una honorabilidad a nivel europeo, por el cual, la pérdida de tal aspecto conlleva la suspensión o pérdida de la condición de transportista, aunque en este sentido, una vez más con los matices señalados respecto de la consideración de la gravedad de las infracciones y la recuperación de la misma. En este punto se debe reflexionar sobre la pertinencia o no de contar con diferentes licencias comunitarias en función del establecimiento o bien, como ocurre en otros sectores, promocionar la configuración de una **licencia comunitaria de transporte única** para una empresa transportista, independientemente de que cuenten con varios establecimientos repartidos por diferentes Estados.

Ahora bien se debería realizar un análisis más en profundidad con respecto a la matriculación de los vehículos utilizados por las empresas transportistas. Se menciona en el presente estudio una Propuesta de un Reglamento para la matriculación de los vehículos de aplicación a particulares como a empresas, y que podría afectar a automóviles como camiones y furgonetas. El Art. 3 de la citada proposición vendría a sentar el criterio de la “residencia normal”<sup>310</sup> del titular del permiso de circulación<sup>311</sup>, como el exigible de cara a la matriculación en el Estado de residencia de un vehículo ya matriculado en otro Estado miembro. Aclarando, que para el caso de empresas, el término “residencia normal”, constituirá:

- a) en el caso de una empresa u otro organismo, constituido o no en sociedad, el Estado miembro donde esté ubicada su administración central;
- b) en el caso de una sucursal, una agencia o cualquier otro establecimiento de una empresa u organismo, el Estado miembro donde esté ubicada la sucursal, la agencia o el establecimiento;
- c) en el caso de una persona física que actúe en el marco de una actividad empresarial, el Estado miembro que sea su principal lugar de actividad;

---

310. Los conflictos transfronterizos derivados de la aplicación del impuesto de matriculación de vehículos a motor entre diferentes Estados miembros suscitan una amplia jurisprudencia europea en cuanto a la determinación del concepto “residencia normal”, especialmente entre los particulares, Asunto C-262/99, Asunto C-156/04; Asunto C-578/10, Asunto C-302/12.

311. El último texto que recoge las enmiendas a la Propuesta de Reglamento COM (2012)0164 del Parlamento Europeo de 7 junio de 2013, en la Enmienda nº 63 (Enmiendas 52 - 113) introduce en el artículo 3, así como los que hacen referencia al mismo, que debe considerarse: el titular del permiso de circulación **o el usuario del vehículo** (subrayado del Parlamento).

A tenor de lo dispuesto en el apartado c) aquellos trabajadores de un país miembro de la UE distinto del de su residencia, esto es, los **trabajadores transfronterizos**, que utilicen un vehículo matriculado por su empleador no deberán matricularlo de nuevo.

Si bien, esta propuesta de Reglamento vendría a subsanar los problemas existentes en cuanto a la determinación del Estado competente para la matriculación, el Estado de matriculación del vehículo y el Estado de establecimiento de las empresas no pueden configurarse como obstáculos, desde el punto de vista de la libre prestación de servicios de transporte, para que se pueda acometer una completa liberalización del transporte de cabotaje.

Sentado el criterio de matriculación y la licencia comunitaria única, podría fomentar la corriente que aboga por la progresiva pero total **ampliación del transporte de cabotaje**, en línea con la libre prestación de servicios dentro de la UE, al permitir que las empresas de transporte europeas puedan prestar cualquier tipo de transporte dentro de los Estados miembros, sin reparar en si se encuentran dentro de los siete días tras la descarga del transporte internacional o qué requisitos adicionales ha implantado el Estado por el que transitan.

La liberalización del transporte de cabotaje beneficiaría especialmente a las **empresas transportistas transfronterizas franco-españolas**, en tanto que, se eliminaría el obstáculo del establecimiento para realizar transportes nacionales en un espacio geográfico en el que dada la proximidad, se fomentan los intercambios recíprocos.

No obstante la liberalización de los transportes de cabotaje debe acometerse bajo el punto de vista del estado del sector. El actual art. 94 TFUE: *Toda medida en materia de precios y condiciones de transporte, adoptada en el marco de los Tratados, deberá tener en cuenta la situación económica de los transportistas*. Bien es cierto que en materia social se ha instaurando un marco de seguridad vial común en los Estados, a través de una regulación europea bastante asentada, sobre condiciones para el ejercicio de los transportistas, los tiempos de conducción y descanso, etc. es preciso establecer unos mínimos en materia económica a fin de establecer una liberalización real del sector del transporte terrestre de mercancías bajo las mismas reglas de competencia, que proporcione seguridad a los Estados con mayor nivel de protección social, como es el caso del sistema francés. Se evitaría de esta forma, la libre elección del establecimiento en función de los costes fiscales y salariales, que como se ha puesto de manifiesto casuísticamente, tiene una repercusión bastante significativa en el ámbito transfronterizo franco-español. Se evitaría de esta forma situaciones de dumping social y supondría una mejora de las condiciones en las que se desarrolla la actividad, ya que en última instancia implica una mayor profesionalización del sector así como una garantía de seguridad en las carreteras de la Unión Europea.

La liberalización del transporte de cabotaje, así como la actividad del transporte transportes internacional dentro de la UE, implica una segunda cuestión. Como se ha hecho referencia, una amplia parte de la doctrina opina que en el seno de la Unión Europea es necesaria una unificación<sup>312</sup> de las legislaciones en materia de contratación de transporte de mercancías por carretera. Según señalan algunos autores<sup>313</sup> no parece que el proceso de equiparación de legislaciones nacionales, a través de una integración más o menos fidedigna del Convenio CMR a nivel interno, sea el mecanismo más adecuado. Hay que añadir que los procesos de liberalización del transporte deben proporcionar irremediamente marcos jurídicos adaptados que proporcionen seguridad jurídica a los operadores transfronterizos, a fin de que puedan conocer claramente el régimen de contratación al que se obligan así como la posible responsabilidad que pueden conllevar sus acciones.

312. U. Belintxon Martin, *op. cit.*, nota 17, p. 13 y 14.

313. SÁNCHEZ LORENZO, S. (2003) "La unificación del Derecho contractual Europeo vista desde el Derecho Internacional Privado", *Derecho patrimonial europeo*, Cizur Menor (Navarra), Thomson-Aranzadi, pp. 378.

Más concretamente se estima necesario crear una **normativa material reguladora del contrato de transporte a nivel europeo** que sea compatible con las disposiciones del CMR, en tanto que es el Convenio internacional ampliamente ratificado y seguirá siendo de aplicación en las relaciones entre los Estados miembros y terceros países.

El contrato de transporte de mercancías por carretera a nivel europeo, en tanto regulación material *ad intra*, debería asumir gran parte de las disposiciones contenidas en la Convención CMR, por su reconocimiento, estabilidad y eficacia, así como la fácil tarea de integración de la misma en las normativas nacionales de un gran número de Estados miembros ya que de diferente manera la han incorporado. Sin embargo la actuación en este sentido debe ser más ambiciosa, mejorando aquellos aspectos del Convenio CMR que se revelan incompletos.

Esta homogeneización, si bien no siendo indispensable, también resultaría beneficiosa en las relaciones *comunitarias*, a través de una posible adhesión al Convenio CMR por parte de la Unión Europea, dada su personalidad jurídica (Art. 47 TUE). Podría establecer una cláusula de desconexión también a nivel material, puesto que como hemos señalado, en el ámbito que dispone de competencia exclusiva, esto es, en la determinación de la competencia judicial, ya ha quedado patente a nivel jurisprudencial con la sentencia C-TNT del 2010, la preponderancia del acervo comunitario frente a lo dispuesto en el Convenio CMR, en el territorio europeo.

Tras realizar el análisis comparado del régimen jurídico regulador español y francés, compartimos las citadas opiniones en materia de unificación contractual. La determinación de un régimen común en la UE es indispensable para el buen desarrollo del Mercado Único. La disparidad de legislaciones por la realización de diferentes tipos de transporte, internacional, nacional o de cabotaje, provoca que en algunos puntos centrales, como es el caso del límite de indemnización de la responsabilidad del transportista, se deba acudir a diferentes fuentes (art. 23.4 Convenio CMR, art. 57 Ley 15/2009 y en el caso francés al contrato tipo correspondiente Article ANNEXE, 21 del Décret n° 99-269 du 6 avril 1999, art. 23 Décret n° 2000-527,...).

A pesar de que en las diferentes legislaciones el contrato de transporte de mercancías por carretera no reviste obligatoriamente forma, la práctica revela que los Estados miembros y concretamente Francia, solicitan diferentes menciones según se trate de un transporte internacional, de cabotaje o nacional, con las consecuencias que acarrea la omisión de los datos y la imposibilidad material de conocer todas las legislaciones de los Estados miembros, con sus cambios legislativos. Es del todo necesario llegar a un consenso para la creación de una Carta de Porte Europea, que establezca el contenido mínimo aceptado por todos los Estados y las obligaciones necesarias para la realización de los transportes en el interior de la UE y a su vez sea compatible con la Carta de Porte Internacional, para evitar duplicidades innecesarias. Por otro lado, ello también facilitaría la apertura del transporte de cabotaje, en tanto que, se evitaría que los Estados introdujeran restricciones a la libre prestación de este servicio a través del establecimiento de requisitos formales nacionales.

Tras analizar aspectos internacionales, comunitarios y estatales del arbitraje, en general, y el peculiar sistema de las Juntas Arbitrales de Transporte de la legislación española, en particular, se ha podido trasladar una visión integral y actualizada acerca de esta materia, que hoy en día sigue siendo un método de resolución de controversias de enorme vigencia y que aún ofrece un gran espacio por recorrer.

El desarrollo del sector económico del transporte de mercancías por carretera por parte de los operadores y las cuestiones litigiosas que éstos plantean dentro de su actividad se produce bajo una percepción relajada del arbitraje como método de resolución de conflictos. A esto habría que añadir probablemente cierta discordancia entre el interés de los responsables estatales y comunitarios de fomentar o promover las ADR, salvo en ámbitos muy concretos como es el consumo y las ODR (“*On Line Dispute Resolution*”) en el caso del arbitraje, y el establecimiento de medidas concretas para su efectivo impulso.

Si bien, por ejemplo, el 52 % de las multinacionales prefiere recurrir al arbitraje antes que a los tribunales de justicia para resolver sus disputas internacionales<sup>314</sup>, y para el caso de los grandes fondos de inversión se dispone de un organismo específico para resolver las disputas relativas a inversiones, el CIADI, en el caso del transporte terrestre de mercancías, que es una de las columnas vertebrales de la economía comunitaria y representa en torno al 2 % del PIB comunitario y emplea a 4 millones de trabajadores, la segmentación o atomización del tamaño de las empresas, PYMEs en su inmensa mayoría, no favorece un conocimiento y aplicación extendidos del recurso al arbitraje.

En efecto, en la mayoría de los casos, la asistencia jurídica de los operadores del transporte, en concreto, a ambos lados de la frontera franco-española, es externa, puntual y en muchas ocasiones los operadores jurídicos que la prestan desconocen o no tienen una consciencia de las ventajas del recurso al arbitraje descritas en este trabajo.

En el marco de este trabajo se han realizado consultas a varias instituciones que prestan servicios de intermediación y arbitraje, para sondear el alcance y la efectiva aplicación de las ADR en el ámbito geográfico transfronterizo. En el caso de la Corte de Arbitraje de Cámara de Gipuzkoa, que desempeña funciones de arbitraje nacional e internacional desde 1989, y en el caso de la Corte de Arbitraje de la Cámara de Bilbao, constituida en 1990, no se ha podido detectar arbitraje alguno en materia de transporte terrestre de mercancías, al menos en los últimos 15 años. En el caso de la *Chambre de Commerce de Bayonne*, hace pocos años desapareció su Corte de Arbitraje en favor de otras Cortes departamentales como el *Centre d'Arbitrage du Barreau de Bordeaux* o de la propia *ICC de París*.

Por otro lado, en 1996 se instituyó el Tribunal de Arbitraje Mixto Aquitania/Euskadi, con el objeto de apoyar la cooperación transfronteriza en materia de arbitraje por razones de proximidad e identidad cultural, y sobre todo, por la complementariedad de sus actividades, y en definitiva, por el interés general que podría suscitar para las empresas vascas y aquitanas. Sin embargo, la falta de actividad regular de este organismo condujo a su desaparición en pocos años.

Por todo ello, se puede concluir que la puesta en práctica del arbitraje institucional en ambos lados de la frontera, y tanto en su vertiente nacional como transfronterizo, arroja un resultado exiguo.

Una de las realidades del sector del transporte terrestre de mercancías es que la cuantía de la mayoría de contratos de transporte terrestre que se realizan no suele ser elevada en comparación a los sectores que se han citado más arriba, el de las multinacionales o las inversiones. Salvo transportes contratados en el marco de una operación logística amplia, muchos transportes nacionales e internacionales, y el mismo cabotaje que se produce ulterior a este último, trasladan mercancías cuyo valor no es relativamente alto, por lo que los litigios que pudieran acaecer en este contexto, habitualmente por impagos, retrasos en la entrega o daños en las mercancías, encajarían a la perfección en procedimientos extrajudiciales evitando así acudir a la jurisdicción ordinaria.

Por una parte, es cierto que en el ordenamiento jurídico español existen las Juntas Arbitrales de Transporte que facilita la resolución de controversias menores a 15 mil euros, y de mayor cuantía para los casos de reclamaciones unificadas, y que evita la excesiva espera de la resolución del proceso judicial y el importante coste que suponen las tasas judiciales<sup>315</sup>. Por otra parte, en Francia, la realidad del ámbito

---

314. Pricewaterhousecoopers, *Corporate choices in International Arbitration Industry perspectives*. 2013. (Disponible en: [http://www.pwc.es/es\\_ES/es/publicaciones/gestion-empresarial/assets/corporate-choices-international-arbitration.pdf](http://www.pwc.es/es_ES/es/publicaciones/gestion-empresarial/assets/corporate-choices-international-arbitration.pdf), última visita 8.12.2013).

315. La Ley 10/2012, de 20 de noviembre, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forense, establece en su art. 2 a) que constituye el hecho imponible de la tasa el ejercicio de la potestad jurisdiccional originada por el ejercicio de la interposición de la demanda en toda clase de procesos declarativos y de ejecución de títulos ejecutivos extrajudiciales en el orden jurisdiccional civil. Obsérvese, en cambio, que en el art. 4 queda exenta específicamente de la tasa correspondiente la interposición de la demanda de ejecución de laudos dictados por las Juntas Arbitrales de Consumo.

judicial es más ágil y exenta de tasas pero no se dispone de ningún órgano arbitral especializado análogo a las JAT y que tenga la característica principal de la gratuidad.

En este apartado de conclusiones procede poner en valor la función preventiva que pueden llevar a cabo los profesionales del Derecho en materia de arbitraje. El papel de estos profesionales está identificado socialmente como sujetos especializados para la defensa en los tribunales cuando, sin duda alguna, están en condiciones de ofrecer también propuestas y asesoramiento especializado hacia sus clientes para acometer procedimientos de arbitraje. Ante el habitual primer impulso de los operadores del transporte para solventar sus controversias en sede judicial, correspondería a los operadores jurídicos proponer la vía del arbitraje, trasladando al cliente sus ventajas. Asesorar en la redacción de cláusulas compromisorias, como función *ex ante* a la firma del contrato, o bien *ex post* a éste, previa a la presentación de cualquier demanda, determinando el foro arbitral y la ley sustantiva aplicable más conveniente para el caso específico, son tareas que adquieren un valor preventivo suficientemente relevantes y no demasiado extendidos ni explorados en la práctica.

Descritas las realidades española y francesa, y expuesta la función preventiva de los operadores jurídicos en materia de arbitraje, en esta intersección fronteriza de ambos territorios objeto del presente estudio, y extensible a la realidad transfronteriza del resto de Estados miembros, resultaría altamente interesante abogar por que la Unión Europea pudiera instituir un organismo de arbitraje especializado en esta modalidad de transporte de mercancías internacional.

Si la UE, tal y como se ha citado en el presente estudio, ha mostrado la iniciativa de crear y regular entidades relativas a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y sobre normas ODR, se puede entender, habida cuenta de la enorme importancia económica y social del sector del transporte terrestre de mercancías por carretera a nivel comunitario, que esta actividad económica posee la entidad y categoría suficientes como para establecer Cortes, Tribunales, Juntas, Instituciones, denominarse como mejor convenga, especializadas en la resolución extrajudicial de conflictos sobre el flujo comunitario de este tipo de mercancías.

Los procedimientos de resolución alternativa son muy variados, tanto en la Unión como en el interior de los Estados miembros, pero el citado organismo de arbitraje se inspiraría bajo unos principios comunes a todos ellos que facilitarían el establecimiento de un procedimiento común. Garantizando la independencia, la integridad, la confidencialidad y la privacidad de esta entidad de resolución extrajudicial de litigios en materia de transporte de mercancías, la UE podría instituir y regularla, con contenidos similares a las directivas que regulan las ADR sobre consumo y las ODR.

En esta nueva apuesta, tendría especial relevancia la independencia institucional de la entidad en cuanto a sus miembros y su disponibilidad presupuestaria. A diferencia de lo que ocurre en la actualidad con las JAT que dependen de la Administración, fundamentalmente autonómica, este órgano de resolución de litigios en el transporte de mercancías por carretera debería disponer de un presupuesto independiente y específico que fuera suficiente para el desempeño de sus funciones, presupuesto cuyos recursos procederían de organizaciones profesionales o asociaciones empresariales del transporte.

En el caso de los árbitros o personas encargadas de las resoluciones extrajudiciales, éstas deberían ser contratadas por una organización profesional o una asociación empresarial del transporte y percibir cualquier forma de retribución exclusivamente de tal asociación u organización, o de las tasas establecidas, en su caso, para este tipo de procedimientos. En tales casos, los procedimientos deberían ser accesibles, atractivos y asequibles para los operadores del transporte. A su vez, sería necesario que poseyeran los conocimientos especializados necesarios, incluida una comprensión general del Derecho. En particular, dichas personas deberían poseer un conocimiento general suficiente en el ámbito jurídico que les permitiera comprender las implicaciones jurídicas del litigio, garantizando, para ello, la presencia de un número de miembros de profesionales cualificados del Derecho.

Cabe recordar también una cuestión obvia. El derecho a la tutela judicial efectiva y el derecho a un juez imparcial forman parte de los derechos fundamentales establecidos en el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Por consiguiente, los procedimientos de resolución

alternativa no deben concebirse como sustitutivos de los procedimientos judiciales y no deben privar, obviamente, a los operadores del transporte de su derecho a recurso ante los órganos jurisdiccionales.

Para concluir, es importante traer a colación el llamado Heidelberg Report, publicado en 2007, y que propugnaba la adopción de un nuevo instrumento comunitario para regular, a título principal, el reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales intracomunitarios. Por lo expuesto en el presente estudio, el Reglamento 1215/2012, no lo contempla, en contra de lo que venía a proponer el *Report*, prevaleciendo el Convenio de Nueva York, tal y como se expresa en el propio Reglamento citado. El mismo Reglamento abunda en esta última afirmación, ya que en su art. 71, señala que el Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros fueren parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones, y a continuación, en su art. 73, dice expresamente que el Reglamento no afectará a la aplicación del Convenio de Nueva York de 1958.

En definitiva, cabe plantearse por un lado la necesidad de una entidad arbitral comunitaria dedicada al transporte de mercancías por carretera, y por otro, que la UE articule mecanismos de reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales resultantes de los litigios extrajudiciales comunitarios, similar al proceso de reconocimiento de sentencias judiciales de los tribunales nacionales de la UE sin necesidad del *exequatur* y que ha sido planteado en el Reglamento 1215/2012. Esta medida entraría en vigor a partir de 2015 y habría que estar atento a ver qué consecuencias prácticas se producen en el tráfico jurídico para valorar la oportunidad de impulsar una medida similar para los laudos arbitrales intracomunitarios, habida cuenta del desplazamiento de la validación que ejercían los órganos jurisdiccionales sobre las sentencias a la posibilidad de las partes de ejercitar oposición al reconocimiento y ejecución de las mismas.

Por lo que respecta a la implantación de medidas en favor de una mayor sostenibilidad medioambiental en el transporte terrestre por carretera en la UE representa una importante preocupación de las autoridades comunitarias desde hace varias décadas. Esta inquietud ha inspirado una gran parte de la Política Comunitaria de Transporte y ha configurado un importante marco legislativo y técnico con evidentes altibajos respecto al impulso político y a los ritmos de implementación.

El estudio de los Libros Blancos y otros documentos programáticos sobre la materia indica la permanente inquietud por transformar el transporte y reducir los efectos nocivos que éste genera sobre el medio ambiente, y a su vez, muestra un difícil equilibrio entre todos los actores implicados en esta cuestión, concretamente, entre quienes desean mostrarse ambiciosos y resolutivos y entre quienes propugnan una progresividad de implantación más pausada. La regulación material de medidas de sostenibilidad mediante Directivas y Reglamentos también refleja la citada disparidad de ritmos, de ahí la existencia de numerosas normas de carácter potestativo, y en consecuencia, la desigual y diversa implantación en los Estados miembros de muchas de las medidas planteadas, y más específicamente, las de tipo tarifario.

En realidad, no existen mayores objeciones a los principios “quien usa paga” y “quien contamina paga”, los cuales llevan indefectiblemente a la aprobación y asunción del establecimiento de un sistema de internalización de costes externos medioambientales que permita minorar sus efectos y sufragar las políticas de sostenibilidad. Pero toda esta misma política de sostenibilidad tiene una fundamentación derivada de la literatura científica sobre el cambio climático y cuyo alcance real sí se cuestiona o cuesta entenderla sobre la realidad concreta. Dicho en otras palabras, no se cuestiona que en la actualidad se esté produciendo un proceso de cambio climático, pero no resulta fácil entender el momento crítico de la situación y aprehender la inmediata necesidad de adoptar medidas específicas.

El reto de que una actividad económica como el transporte de mercancías por carretera asuma o internalice los costes externos derivados del daño que se produce en el medio ambiente no es baladí y sus consecuencias económicas son ciertamente elevadas, alcanzando anualmente hasta alrededor del 5 % del PIB europeo. Por una parte, el sector muestra una mayor facilidad y disposición, por ejemplo, para la renovación de la flota de vehículos pesados con motores clasificados cada vez más sostenible, aspecto en el que se han producido enormes avances; pero por otra parte, la internalización de los costes externos medioambientales mediante el pago de peajes o tasas por el uso de infraestructuras viarias representa una

carga económica considerable para el sector que ha provocado un fuerte rechazo generalizado, y así se constata en los estudios de aceptabilidad y las protestas y manifestaciones públicas de muchos transportistas, sean asalariados, autónomos o de la parte empresarial.

La experiencia europea y algunas proyecciones económicas demuestran que la afectación de los peajes o tasas sobre el incremento de los costes en la actividad económica del transporte de mercancías por carretera y la inflación es relativamente baja. Pese a ello, puede afirmarse que al sector no le falta razón cuando se queja, por ejemplo en España y sobre todo a raíz de la ecotasa en Francia, de la falta de equidad en la adopción de las medidas tarifarias que conduce a que sólo este sector sufrague mayoritariamente no sólo el mantenimiento de las carreteras sino los costes externos medioambientales, mientras que otros beneficiarios de infraestructuras viarias, concretamente, los usuarios de vehículos particulares, queden exentos de estas obligaciones.

El Libro Blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible” de 2011 proyectaba dos fases para la implantación de sus propuestas y hay que recordar que la Fase II (2016 a 2020) propugnaba avanzar en el sentido de la internalización *obligatoria y completa* de los costes externos del transporte por carretera, incluidos los vehículos particulares, añadiendo a la compensación obligatoria de los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión. Este ambicioso calendario debería provocar una reordenación del sistema y conducir a una mayor equidad, reivindicada en el sector y que en la actualidad no se da.

Por otra parte, también es necesario apuntar que mejorar y armonizar el sistema tarifario o el sistema impositivo sobre el sector no significa necesariamente incrementarlos, sino encauzarlos a una mayor discriminación en función del tipo de vehículo, distancia de recorrido, o incluso, horario de uso. En lo que respecta al ámbito tarifario, algunos Estados miembros tienen adoptados estos criterios y otros aún no. Por ejemplo, la ecotasa francesa varía sus tarifas en función del tipo de vehículo (clasificación EURO, peso o nº de ejes), mientras que el sistema tarifario de la red de autopistas y autovías de peaje españolas no las discrimina, salvo en algunos tramos de manera excepcional. El caso cercano de la CAPV. y la reciente propuesta de peajes gipuzkoanos expuesto más arriba, adolece también de estos criterios en su sistema de tarificación. El Informe “Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC. Summary of measures that internalise or reduce transport externalities” apunta en los criterios mencionados y vista la situación expuesta, queda pendiente por parte de las autoridades gestoras de las infraestructuras viarias la tarea de su aplicación.

Estas mismas autoridades gestoras son las principales responsables de adoptar políticamente las medidas necesarias para invertir las carencias señaladas anteriormente. Pero como paso previo, es imprescindible generar un amplio debate sobre el trinomio vehículos-infraestructuras-medio ambiente que en el presente no se percibe en la sociedad y hacer una labor pedagógica. En el sector del transporte de mercancías por carretera dicho trinomio sí que es sumamente conocido, pero que socialmente no lo sea de manera generalizada provoca un efecto de falta de equidad en la toma de decisiones entre ambas esferas, la sectorial y la social.

Producido este debate, debe originarse una mayor decisión política que el que se da en la actualidad por parte de las instituciones competentes para hacer efectiva una verdadera internalización de los costes externos medioambientales en este largo camino que representa la transformación de un transporte terrestre de mercancías más sostenible y menos dañino para el entorno.



## IV. BIBLIOGRAFÍA

### LEGISLACIÓN

#### 1. Tratados Internacionales

Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera realizado en Ginebra el 19 de Mayo de 1956. realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982).

Convenio de Nueva York sobre reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros, firmado el 10 de junio de 1958. BOE núm. 164, de 11 de julio de 1977.

Convenio Europeo sobre Arbitraje Comercial Internacional, el 21 de abril de 1961. BOE núm. 238, de 4 de octubre de 1975.

#### 2. Legislación Europea

##### *Tratados*

Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007. DOUE, C 306, de 17 de diciembre de 2007.

##### *Reglamentos*

Reglamento (CEE) 3821/85, de 20 de diciembre de 1985 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. DO L 370 de 31.12.1985.

Reglamento (CEE) no 3118/93 del Consejo por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 279 de 12.11.1993).

Reglamento (CE) nº 44/2001, de 22 de diciembre, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (Bruselas I). DO L 12, de 16.1.2001.

Reglamento (CE) nº 1382/2003, de 22 de julio, relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías. DO L 196/1, de 2.8.2003.

Reglamento (CE) nº 561/2006, de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. DO L 102/1, de 11.4.2006.

Reglamento 593/2008 de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). DOUE L 177/6, de 4.7.2008.

Reglamento (CE) nº 595/2009, de 18 de junio, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE. DO L 188/1, de 18.7.2009.

Reglamento (CE) nº1071/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplir las empresas para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. DOUE L 300/51, de 14.11.2009.

Reglamento (CE) 1072/2009, de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. DOUE L300/72, de 14.11.2009.

Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. DO L 351, de 20.12.2012.

Propuesta de Reglamento por el que se simplifica el traslado dentro del mercado único de vehículos de motor matriculados en otro Estado miembro COM (2012) 164 final, de 4.4.2012.

Reglamento (UE) 524/2013, de 21 de mayo, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE. DO L 165/1, de 18.6.2013

### **Directivas**

Directiva 70/220/CEE, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor. DO L 76, de 6.4.1970.

Directiva 88/77/CEE, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos. DO L 36, de 9.2.1988.

Directiva 93/89/CEE, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como los peajes y derechos de uso por la utilización de autopistas y carreteras de características análogas. DO L 279/32, de 12.11.1993.

Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138, de 1.6.1999), modificada por la Directiva 2003/127/CE de la Comisión, de 23 de diciembre. DO L 10 de 16.1.2004.

Directiva 1999/62/CE, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de determinadas infraestructuras, DO L 187/42, de 20.7.1999.

Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. DO L 80/35, de 23.3.2002.

Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. DO L 189/12, de 18.7.2002.

Directiva 2003/59/CE, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. DO L 226/4, de 10.9.2003.

Directiva 2004/52/CE, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad. DO L 166/124, de 30.4.2004.

Directiva 2006/38/CE, de 17 de mayo de 2006 por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. DO L 157/8, de 9.6.2006.

Directiva 2008/52/CE, de 21 de mayo, sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles. DO L 136/3, de 24.5.2008.

Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. DO L 120/5, de 15.5.2009.

Directiva 2011/76/UE, de 27 de septiembre, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. DO L 269/1, de 14.10.2011.

Directiva 2013/11/EU, de 21 de mayo, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE DO L 165/63, de 18.6.2013.

### **Resoluciones y Dictámenes**

Resolución del Parlamento Europeo, de 6 de mayo de 1994, sobre el fomento del recurso al arbitraje de derecho para la resolución de los conflictos de orden jurídico. DO C 205/520, de 25.7.1994.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (refundición)». Apartado 3.4. DOUE C 204/31 de 9.8.2008.

Comisión Europea. Libro Blanco sobre “Adaptación al cambio climático: Hacia un marco europeo de actuación”. COM (2009) 147 final, de 1 de abril.

Comité Económico y Social Europeo. Dictamen 1947/2009 sobre la “Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras”. DO C 317 de 23.12.2009.

Dictamen de la Comisión 2008/O147 (COD), COM (2011) 550 final, de 19 de julio, con arreglo al artículo 294, apartado 7, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, sobre la[s] enmienda[s] del Parlamento Europeo a la posición del Consejo sobre la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE.

Comité de Regiones. Dictamen sobre el Libro Blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”. DO C 259/6, de 2.9.2011.

### 3. Legislación Española

Ley de 18 de julio de 1932. Gaceta núm. 203, de 21 de julio.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 182, de 31.07.1987.

Ley 36/1988, de 5 de diciembre, de Arbitraje. BOE núm. 293, de 07.12.1988.

Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común. BOE núm. 285, de 27.10.1992.

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. BOE núm. 315, de 31.12.1996.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE núm. 7 de 08.01.2000.

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE, núm. 242, de 09.10.2003.

Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. BOE núm. 309, de 26.10.2003.

Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos. BOE núm. 150, de 23.06.2007.

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. BOE núm. 273, de 12/11/2009.

Ley 11/2011, de 20 de mayo, de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje y de regulación del arbitraje institucional en la Administración General del Estado. BOE núm. 121, de 21.05.2011.

Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles. BOE núm. 162, de 07.07.2012.

Ley 10/2012, de 20 de noviembre, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. BOE núm. 280, de 21.11.2012.

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. BOE núm. 05.07.2013.

Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. BOE núm. 160, de 05.07.2013.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 241, de 08.10.1990.

Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por R.D. 1211/1990, de 28 de septiembre. BOE núm. 273, de 15.11.2006.

- Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras. BOE nº 112, de 8.5.2009.
- Orden de 30 de marzo de 2001 por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías. BOE núm. 90, de 14.04.2001.
- Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. BOE núm. 75, de 28.03.2007.
- La Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España. BOE núm. 179, de 25.07.2007.
- Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. BOE núm. 214, de 05.09.2012.
- Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. BOE núm. 5, de 5 de enero de 2013.
- Anteproyecto de Norma Foral por la que se fijaba la cuantía del canon de utilización de las carreteras de alta capacidad del T.H. de Gipuzkoa A-15, N-1, N-121-A, y GI-632 de aplicación a vehículos pesados. (Documento disponible en: <http://www.gipuzkoa.net/noticias/archivos/faperrepdieak.pdf>, última visita 18.2.2014).
- Norma Foral 1/2011, de 29 de marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa. BOG nº 68, de 8.4.2011.
- Resolución de Coordinación nº 1/2011 Dirección General de Transporte Terrestre. Asunto: Condiciones para el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros y mercancías a partir del 04.12.2011.

#### 4. Legislación Francesa

Code des transports.

Code de commerce.

Code de procédure civile.

LOI nº 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. (Grenelle II) JORF, 13.7.2010.

Loi nº 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). JORF du 31 décembre 1982.

Loi nº 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. JORF nº0285 du 9 décembre 2009.

Décret nº 81-500 du 14 mai 1981. JORF 14.20.1981.

Décret nº80-354 du 14 mai 1980 relatif à l'arbitrage et destiné à s'intégrer dans le nouveau code de procédure civile. JORF 18.05.1980.

Décret nº95-541 du 2 mai 1995 relatif aux opérations de transport impliquant plusieurs opérations successives de chargement et de déchargement:

Décret nº99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique. JORF nº85 du 11 avril 1999. JORF nº85 du 11 avril 1999.

Décret nº99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. JORF nº203 du 2 septembre 1999.

Décret nº 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux. JORF nº0093 du 21 avril 2010.

**Décret nº 2011-48 du 13 janvier 2011 portant réforme de l'arbitrage.** JORF nº0011 du 14 janvier 2011.

Décret nº 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier. JORF nº0302 du 30 décembre 2011.

- Décret n° 2013-448 du 30 mai 2013 relatif à la Commission nationale des sanctions administratives et aux commissions régionales des sanctions administratives dans le domaine du transport routier. JORF n°0125 du 1 juin 2013.
- Décret n° 2000-527 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier en véhicules citernes. JORF n°140 du 18 juin 2000.
- Décret n° 2000-528 du 16 juin 2000 portant approbation du contrat type pour le transport public routier d'objets indivisibles. JORF n°140 du 18 juin 2000.
- Décret du 12 février 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises périssables sous température dirigée. JORF n°41 du 17 février 2001.
- Annexe I au livre II mentionnée à l'article D. 212-78 concernant le contrat type applicable aux transports publics routiers d'animaux vivants.
- Décret n° 2001-657 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de fonds et de valeurs. JORF n°168 du 22 juillet 2001.
- Décret n° 2001-658 du 19 juillet 2001 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de véhicules roulants. JORF n°168 du 22 juillet 2001.
- Décret n° 2002-566 du 17 avril 2002 portant approbation du contrat type de location d'un véhicule industriel avec conducteur pour le transport routier de marchandises. JORF n°96 du 24 avril 2002.
- Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants. JORF n°301 du 30 décembre 2003.
- Décret n° 2007-1226 du 20 août 2007 modifiant les contrats types applicables aux transports publics routiers de marchandises a été publié au journal officiel du 22 août 2007. JORF n°193 du 22 août 2007.
- Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises. JORF n°273 du 25 novembre 1999.
- Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

## JURISPRUDENCIA

### 1. Europea

- STJCE, de 25 de julio de 1991, Asunto C-190/89. CURIA Recopilación de la Jurisprudencia 1991 I-03855.
- STJCE, de 5 de julio de 1995, Asunto C-21/94. CURIA, Recopilación de la Jurisprudencia 1995 I-01827.
- STJCE, de 17 de noviembre de 1998, Asunto C-391/95. CURIA, Recopilación de la Jurisprudencia 1998 I-07091.
- STJCE, de 7 de noviembre de 2002, Asuntos acumulados C-228/01 y C-289/01-Bourrasse y Perchicot *Bourrasse*. CURIA Recopilación de la Jurisprudencia 2002 I-10213.
- TJCE (Sala Tercera), de 28 de octubre de 2004. Asunto C-148/03 - Nürnberger Allgemeine Versicherung. Recopilación de la Jurisprudencia 2004 I-10327.
- STJCE, de 10 de febrero de 2009 Asunto C-185/07. Aranzadi TJCE\2009\22.
- STJUE 4 mayo 2010, C-533/08-TNT Express Nederland, Recopilación de la Jurisprudencia 2010 I-04107.
- STJUE (Sala Tercera), de 19 de diciembre de 2013. Asunto C-452/12 - NIPPONKOA Insurance Co. (Europe) recopilación de la Jurisprudencia decision.receuil1.

### 2. Española

- STC 174/1995, de 23 noviembre. Aranzadi RTC\1995\174.
- Sentencia AP de Almería (Sección 2ª) N° de Resolución: 56/2013, de de 8 marzo 25 de 2013. Roj: SAP AL 113/2013.
- Sentencia AP de Almería (Sección 2ª) 75/2013, de 25 de marzo de 2013. Id Cendoj: 04013370022013100048.

Sentencia AP de Asturias (Sección 4ª) 178/2001 de 9 de abril de 2001. Aranzadi JUR\2001\158022.

Sentencia AP Guipúzcoa (Sección 3ª) 3187/2001 de fecha 30 de julio de 2001. Roj: SAP SS 1383/2001.

Sentencia AP Guipúzcoa (Sección 2ª) 2288/2004 de 19 de noviembre de 2004. Roj: SAP SS 1171/2004.

Sentencia AP Guipúzcoa (Sección 2ª) 249/2011 de 11 de julio de 2011 Roj: SAP SS 523/2011.

Sentencia Juzgado de lo Mercantil nº1 de Bilbao (Vizcaya) 99/2013 de fecha 8 de mayo de 2013. roj: SJM BI 241/2013.

### 3. Francesa

Arrêt Cour de Cassation de 8 octobre 1997.

Arrêt Cour d'appel de Lyon Audience publique du mercredi 17 juillet 2002 N° de RG: 2001/00864. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 8 janvier 2008, 06-15.999, Publié au bulletin. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 10 mai 2011, 10-87.475, Inédit. Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 7 septembre 2010. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, Audience publique du 30 octobre 2012, 12-80.194, Inédit. Décision attaquée: Cour d'appel de Metz, du 14 décembre 2011. LEGIFRANCE.

Arrêt Cour de cassation n° 829 du 13 juillet 2010 (10-12.154) -Chambre commerciale, financière et économique. LEGIFRANCE.

### DOCTRINA

A. Atallah, S. Wade, A. Tetley, M. Taok, *France Revises Arbitration Law*. ReedSmith, 2011. (Documento disponible en: <http://www.reedsmith.com/France-Revises-Arbitration-Law-05-25-2011/>, última visita 29.11.2013).

A. Borrás Rodríguez, "La Comunitarización del Derecho Internacional privado: pasado, presente y futuro" *Cursos Derecho Internacional de Vitoria*, 2001. (Documento disponible en: [http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001\\_5.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2001/2001_5.pdf), última visita 22.10.2013).

A. L. Calvo Caravaca y J. Carrascosa González "Ejecución de resoluciones patrimoniales en la Unión Europea: El Reglamento 44/2001 de 22 diciembre 2000", *International Law: Revista Colombiana de derecho Internacional* n°3, 2004.

A. L. Calvo Caravaca "El Reglamento Roma I sobre la ley aplicable e las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas" *Cuadernos de Derecho Transnacional* Vol. 1, N° 2, 2009.

A. L. Calvo Caravaca, y J. Carrascosa González, *Manual Derecho Internacional privado*, vol. II, Granada, Ed. Comares, 2012.

A. Durán Ayago "Europeización del Derecho Internacional privado: del Convenio de Bruselas de 1968 al Reglamento (UE) 1215/2012. Notas sobre el proceso de construcción de un Espacio Judicial Europeo" *Revista General de Derecho Europeo*, n°29, 2013.

A. Emparanza Sobejano "La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿Una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes? En *Revista del Derecho del transporte*, 2011 Madrid: Ed. Marcial Pons.

A Muñoz Paredes "La infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido como conducta equiparable al dolo en la nueva ley del contrato de transporte terrestre de mercancías" en *Cuestiones actuales de derecho de la empresa*, Toledo, 2010.

B. Dupeyron "Acteurs et politiques de la coopération transfrontalière en Europe. Les expériences du Rhin Supérieur et de l'Eurorégion Méditerranéenne" *Thèse de doctorat. Université Strasbourg III - Robert Schuman*, 2007.

B. García Álvarez, "La nueva regulación del transporte terrestre nacional de mercancías" *LA LEY 3507/2010 Tráfico y Seguridad Vial*, N° 137, Sección Temas de actualidad, Ref. 4106. 2010.

B. Lasa Belloso "Competencia judicial internacional y regulación del arbitraje en el Convenio CMR", *AEDIPR Anuario español de Derecho Internacional privado*, T.IV, 2004.

- B. Lasa Belloso “Análisis de la problemática derivada de la proyección ad extra de la política comunitaria sobre transporte internacional”. *I congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005.
- B. Mercadal “La C.M.R. Peut-elle devenir la loi du transport intérieur français?” *Liber amicorum Jacques Putzeys: études de droit des transports*, Bruxelles, Ed. Bruylant, 1996.
- B. Mercadal “Application conventionnelle de la Convention de Genève (CMR) à un transport interne de marchandises par route” *Recueil Dalloz*, 1998.
- C. Arroyo Abad “La política común de transportes: origen y evolución en Europa del transporte público por carretera” *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, XII, 2008.
- C. Brière, C “La Convention dite CMR prime sur la Convention de Bruxelles” *Recueil Le Dalloz* 2005 Jur.
- C. Esplugues Mota, El régimen jurídico de la mediación civil y mercantil en conflictos trasfronterizos en España tras la Ley 5/2012, de 6 de julio. *Boletín mexicano de Derecho Comparado* (Distrito Federal), vol. XLVI, 2013.
- C. Llorente Gómez de Segura “Integración europea y unificación de la reglamentación del contrato de transporte de mercancías por carretera: algunos datos y reflexiones” *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2005.
- C. Llorente Gómez de Segura “La incidencia del CMR en la armonización de la regulación del contrato de transporte en los Estados miembros de la Comunidad Europea en “Cuestiones actuales del Derecho mercantil internacional” en (Dirs.) Calvo caravaca a.-I. / areal ludeña S, Madrid, Ed. Colex, 2005.
- C. Llorente Gómez de Segura “La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 1, Nº 2, 2009.
- D. Morán Bovio “El concepto de dolo y de culpa grave equiparable a dolo por parte del transportista: art. 29 del Convenio CMR” en *Actualidad jurídica del transporte por carretera*. In Memoriam F. M. Sánchez Gamborino, Madrid, 2005.
- C. Otero García-Castrillón, Nuevas perspectivas para la regulación coordinada del arbitraje y la jurisdicción civil en la Unión Europea. *Revista de arbitraje comercial y de inversiones*, Madrid, Vol. I, Nº. 2, 2008.
- F. Letacq “De la faute lourde à la faute inexcusable dans les transports” *Dalloz*, 2010, RJDA Chron.
- F. F. Garau Sobrino “La literalidad interpretada desde la coherencia del sistema. las relaciones entre el Reglamento Bruselas I y los Convenios sobre materias particulares según el TJUE” *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol. 3 Nº 1, 2011.
- F. J. Sanchez Gamborino “La llamada culpa equiparable a dolo y sus consecuencias en el Contrato de Transporte” *Revista de Derecho Mercantil* nº 216, Ed. Civitas, 1995.
- F. J. Sanchez Gamborino “La CMR como ley aplicable al transporte nacional” *I Congreso internacional de transporte los retos del transporte en el siglo XXI*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, 2004.
- F. J. Sanchez Gamborino, y A. Cabrera Cánovas, *El Convenio CMR*, Barcelona, Ed. Marge Books, 2012.
- H. Kenfack, “Droit des transports. 2-Détermination de la juridiction compétente en l’absence de clause attributive de juridiction et application des règles de la CMR” *Recueil Dalloz*, 2009.
- H. Kenfack, “Droit des transports. III - Transport international A) Droit conflictuel 1- Loi applicable au contrat de transport en application de la Convention de Rome” *Recueil Dalloz* 2013.
- I. G. Cervantes Bravo, *Comentarios a la ley de arbitraje española (ley 60/2003, 23 de diciembre)*. Bogotá, Universitas. Nº 115, 2008.
- J. A. Cremades Sanz-Pastor, *Cuatro lustros de ley francesa de arbitraje comercial internacional*. vLex España, (Documento disponible en: <http://app.vlex.com/#/vid/cuatro-lustros-francesa-arbitraje-internacional-245721>, última visita 29.12.2013).
- J. B. Harguindéguy “Politiques communautaires de développement et coopération transfrontalière”, *Politiques et management public*, 2008 disponible en <http://pmp.revues.org/1256> última visita 20.8.2013.
- J. M. Jacquet “La aplicación de las leyes de policía en materia de contratos internacionales” *AEDIPr T.X.*, 2010.

- J. Carrascosa González, "Elección múltiple y elección parcial de la ley aplicable al contrato internacional" *Anales de derecho* nº 18. Universidad de Murcia, 2000.
- J. Carrascosa González "La ley aplicable a los contratos internacionales: el reglamento Roma I" *Colección el derecho de la globalización*, nº 17, Madrid, Ed. Colex, 2009.
- J. C Fernández Rozas "Comunitarización del Derecho internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales", *Revista Española de Seguros*, nº 140, 2009.
- J. J. Álvarez Rubio, *Los Foros de competencia Judicial internacional en materia marítima (Estudio de las relaciones entre los diversos bloques normativos)*, Bilbao: Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, 1993.
- J. J. Álvarez Rubio, "La regla de especialidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales" *Diario La Ley* Nº 7499, Sección Tribuna, 29 Oct. 2010, Año XXXI, Ed. LA LEY. (Documento disponible en: [http://www.larioja.org/upload/documents/680383\\_DLL\\_N\\_7499-2010.La\\_regla\\_de\\_especialidad.pdf](http://www.larioja.org/upload/documents/680383_DLL_N_7499-2010.La_regla_de_especialidad.pdf), última visita, 22.10.2013).
- J. M. Furgado Estivill "El Reglamento (CE) Número 593/2008 del Parlamento europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I). Especial referencia a las transacciones inmobiliarias y sus requisitos de derecho material y formal" *Consejo General del Notariado*, Madrid, Ed. Dykinson, 2010.
- J. M. Ruiz Rodríguez, *Transporte de mercancías por carretera*, Barcelona, Ed. MargeBooks 3º Edición, 2013.
- J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, Dirección Corporativa de Estudios y Comunicación de Abertis, 2009.
- J. Putzerys, "Le contrat de transport routier de marchandises", Bruxeles, 1981.
- J. Rodrigo De Larrucea, R. Marí Sagarra, J. Martín Malofré, *Transporte en contenedor*. Barcelona, Ed Marge books, 2012.
- J. S. Bergé "L'application du droit de l'Union européenne et du Droit international: de l'applicabilité à l'invocabilité" *Droit de L'Union européenne et Droit international: Les Interactions Normatives, CEJEC-WP 2011/2*.
- M. Bada De Cominges, El arbitraje en el transporte terrestre. *Las juntas arbitrales del transporte*. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI: Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005.
- M. E. Mundo Guinot "Las sociedades cooperativas de transporte: régimen jurídico y aspectos controvertido", *Centro de derecho de transporte internacional*, Madrid, Ed. Marcial Pons, 2013.
- M. E. Pérez-Pujazón Millán, E. Trigo Sierra, *La reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje. Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, nº 30, 2011. (Documento disponible en: <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/3229/documento/art11.pdf?id=3377>, última visita, 18.11.2013).
- M. Clarke y D. Yates "Contracts of carriage by land and air". London, Singapore, Ed. LLP. 2004.
- M. Gómez Jené. M. *El arbitraje comercial internacional en la unión europea: la eficacia del laudo arbitral*. Madrid, Editorial COLEX, 2000.
- M. Gómez Jene, Propuestas de inclusión del arbitraje en el Reglamento 44/2001. *Cuadernos de Derecho Transnacional, Madrid*, Vol. 2, Nº 1, 2010.
- M. Gómez Jene, Arbitraje, medidas cautelares y Reglamento Bruselas I. *Diario La Ley*, Nº 7601, Sección Tribuna, Editorial LA LEY, 2011.
- M. J. Carazo Liébana, Sobre la constitucionalidad del arbitraje obligatorio en materia de transporte (comentario a la sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de noviembre de 1995). *Revista de derecho mercantil*, Nº 222, 1996.
- M. J. Elvira Benayas, ¿Existe alguna posibilidad, por pequeña que sea, de salvar lo nuestro? *Las antisuit injunction* y el Convenio de Bruselas. A propósito de la STJCE de 27 de abril de 2004 (c-159/02). *Revista electrónica de estudios internacionales*, 2005.
- N. Bouza Vidal, *Aspectos actuales de la autonomía de la voluntad en la elección de la jurisdicción y de la ley aplicable a los contratos internacionales*. Cursos de Derecho Internacional de Vitoria, 2004. (Disponible en: [http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2004/2004\\_5.pdf](http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2004/2004_5.pdf), última visita 22.10/2013).

- N. Mallandrich Miret, *Medidas Cautelares y Arbitraje*. Barcelona, Atelier, 2010.
- P. Delebecque “L’art. L. 132-8 (anc. art. 101) du Code de commerce”, in *Etudes B. Mercadal*, Francis Lefebvre n° 28, 2002.
- P. A. de Miguel Asensio “Integración europea y Derecho Internacional privado”. *Revista de derecho comunitario europeo*, nº2, 1997.
- P. A. de Miguel Asensio “Convenios internacionales y unificación del Derecho Internacional privado de la Unión Europea”. *Nuevas fronteras del Derecho de la Unión Europea (liber amicorum José Luis Iglesias Buhigues)* Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2012.
- P. A. De Miguel Asensio, El nuevo Reglamento sobre competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones. *La Ley*, Madrid, Nº 8013, 2013.
- P. Patrick Courbe y H. Chanteloup “Droit international privé. II - Les conflits de juridictions” *Recueil Dalloz*, 2005.
- Q. K. Sallam Maaitah, “La regulación jurídica del transporte y sus clases en la moderna legislación comparada: especial referencia a las legislaciones jordana y española” Edita *Universidad de Granada*, 2013.
- R. Briner, *Filosofía y objetivos de la Convención*. En NACIONES UNIDAS, *La Ejecución de las Sentencias Arbitrales en virtud de la Convención de Nueva York. Experiencia y perspectivas*. Nueva York, 1999.
- R. Escrig Moreno, Arbitraje nacional e internacional. I Congreso Internacional de Transporte: los retos del transporte en el siglo XXI: Castellón de la Plana, 4-6 mayo. Vol. 2, 2005.
- R. Hinojosa Segovia, *La Nueva Ley de Arbitraje*, 2011. (Documento disponible en: [http://www.cuatrecasas.com/media\\_repository/docs/esp/la\\_nueva\\_ley\\_de\\_arbitraje\\_739.pdf](http://www.cuatrecasas.com/media_repository/docs/esp/la_nueva_ley_de_arbitraje_739.pdf), última visita, 18.11.2013).
- S. Borona Vilar. *Arbitraje y justicia en el siglo XXI*. Madrid, Thomson-Civitas, 2007.
- S. Rodríguez Sánchez, *Las Juntas Arbitrales del Transporte: constitución y funciones (en especial, como “depositarias” de las mercancías)*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2005.
- S. SÁNCHEZ LORENZO, (2003) “La unificación del Derecho contractual Europeo vista desde el Derecho Internacional Privado”, *Derecho patrimonial europeo*, Cizur Menor (Navarra), Thomson-Aranzadi, pp. 378.
- S. Grignon-Dumoulin, “Forum shopping - Article 31 de la CMR” *Rev. dr. unif*, 2006.
- T, Azzi “La loi applicable à défaut de choix selon les articles 4 et 5 du Règlement Rome I” *Recueil Dalloz* 2008.
- U. Belintxon Martin “ La confluencia de los distintos bloques normativos aplicables en materia de transporte internacional por carretera: divergencias y efecto distorsionador” *la nueva ordenación del mercado de transporte*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 2013.
- V. Da Silva “Le rejet de la qualification de loi de police pour l’article L. 132-8 du Code de commerce” *Recueil Dalloz*, 2010.
- V. Mambrilla Rivera, La política europea de transportes (hacia el establecimiento “espacio único europeo de transporte”). *Revista del Derecho del Transporte*. Universidad del País Vasco. 2012, nº 9.
- X. Delpech “Transport routier international: conflit de juridictions”, *Recueil Dalloz*, 2008.
- X. Delpeche “La Convention CMR du 19 mars 1956 est d’ordre public” *Com. 30 juin 2009*, *Dalloz actualité* 15 juillet 2009 nº 08-15.026.
- X. Delpech “Action directe du transporteur pas de caractère de loi de police” *Recueil Dalloz*, 2010.
- X. Delpech “Clause limitative de réparation et obligation essentielle. Arrêt rendu par Cour de cassation, com” *Recueil Dalloz*, 2010.
- X. Delpech “Transport routier international de marchandises : régime de l’action directe du transporteur” *Dalloz actualité* 20 décembre 2011.

## OTROS DOCUMENTOS

### Documentos Europeos

Comisión Europea. Libro Blanco sobre el “Curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible”. COM (92) 494 final, diciembre de 1992.

- Comisión Europea. Libro Blanco sobre “*Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE*”. COM (98) 466, de julio de 1998.
- Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de Tampere (15 y 16.10.1999). (Documento disponible en: [http://www.europarl.europa.eu/summits/tam\\_es.htm](http://www.europarl.europa.eu/summits/tam_es.htm), última visita 8.10.2013).
- Comisión Europea. Libro Blanco sobre “*La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*”. COM (2001) 370, de septiembre de 2001.
- Comisión de las Comunidades Europeas. Libro Verde sobre “*Modalidades alternativas de solución de conflictos en el ámbito del Derecho Civil y Mercantil*”, COM (2002) 196 final, 19 de abril de 2002.
- Comunicación interpretativa de la Comisión “*sobre el carácter temporal del cabotaje en el transporte de mercancías por carretera*”. DOUE C21/2, de 26.1.2005.
- Heidelberg Report*. Study JLS/C4/2005/03 presentado por los profesores B. Hess / T. Pfeiffer / P. Schlosser. (Documento disponible en: [http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study\\_application\\_brussels\\_1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/civiljustice/news/docs/study_application_brussels_1_en.pdf), última visita 8.11.2013).
- Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. *Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001*. COM (2006) 314 final, de 22 de junio.
- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. *Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos*. COM (2008) 435 final, de 8 de julio.
- Comunicación de la Comisión. “*EUROPA 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*”. COM (2010) 2020 final, de 3.3.2010.
- Comisión Europea. “*Informe sobre la ciudadanía de la UE 2010 «La eliminación de los obstáculos a los derechos de los ciudadanos de la UE»*” COM (2010) 603 final, de 27.10.2010.
- Comité Económico y Social Europeo. Dictamen exploratorio sobre la “*Política Europea de Transporte en el marco de la Estrategia de Lisboa post-2010 y de la Estrategia de Desarrollo Sostenible*”. DO C 354/23, de 28.12.2010.
- Comisión Europea. Libro Blanco sobre “*Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050*”. COM (2011) 112 final, de 8.3.2011.
- Comisión Europea. Libro Blanco sobre “*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.
- B T Bayliss, *Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market*. 2012. (Documento disponible en: <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/2012-06-high-level-group-report-final-report.pdf>, última visita 22.10.2013).
- European Environment Agency, *The contribution of transport to air quality. TERM 2012: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe*, Copenhagen, 2012, nº 10. (Documento disponible en: [http://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-air-quality-term-2012\\_](http://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-air-quality-term-2012_), última visita 28.2.2014).
- Comisión Europea. *Transporte por carretera. Un cambio de rumbo*, 2012. (Documento disponible en: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/doc/broch-road-transport_es.pdf), última visita 18.1.2014).
- Commission Staff Working Document SWD (2013) 269 final, Informe “*Report in accordance with Article 11 (4) of Directive 1999/62/EC. Summary of measures that internalise or reduce transport externalities*”. (Documento disponible en: [http://eur-ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd\(2013\)269.pdf](http://eur-ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/swd(2013)269.pdf), última visita 15.2.2014).
- European Environment Agency, *Road user charges for heavy goods vehicles (HGV). Tables with external costs of air pollution*. Copenhagen, 2013. (Documento disponible en: <http://www.eea.europa.eu/publications/road-user-charges-for-vehicles>, última visita 28.2.2014).

## Miscelánea

- ADR Centre, *The Cost of Non ADR - Surveying and Showing the Actual Costs of Intra-Community Commercial Litigation*, Rome, 2010. (Documento disponible en: [www.adrcenter.com/jamsinternational/civil-justice/Survey\\_Data\\_Report.pdf](http://www.adrcenter.com/jamsinternational/civil-justice/Survey_Data_Report.pdf), última visita 1.10.2013).

- Arbitraje y Mediación (ARyME). (Documento disponible en: <http://aryme.com/actualidad-adr/803/ley-de-arbitraje-de-espana-11-2011-de-reforma-arbitraje#ref:/b/c/es/m:0>, última visita 21.11.2013).
- B. De la Fuente, J. Rodríguez de la Rubia, A. Rodríguez, A. García, A. Velasco, J. C. López Verdejo, J. García, B. Santamaría, M. Miguel Temboury, *La Euroviñeta: claves para la introducción del pago por uso en España*. Madrid, ASETA, 2011. (Documento disponible en: [http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/ASETA\\_Informe\\_Eurovineta.pdf](http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/ASETA_Informe_Eurovineta.pdf), última visita 18.2.2014)
- Blog de bioética y libertades públicas. Eutanasia y dignidad de la vida. C. Fernández Rozas en Legal Today sobre el libro *Jurisprudencia española del arbitraje*. José Miguel Serrano Ruiz-Calderón. (Documento disponible en: <http://josemiguel-serrano.blogspot.com.es/2013/04/entrevista-con-c-fernandez-rozas-en.html>, última visita, 1.10.2013).
- C. Nash, *Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency, several deliverables 2000-2003*. UNITE, Leeds, 2003. (Documento disponible en: <http://www.its.leeds.ac.uk/projects/unite/downloads/Unite%20Final%20Report.pdf>, última visita 22.2.2014).
- C. Schreyer, C. Schneider, M. Maibach, W. Rothengatter, C. Doll, D. Schmedding. *External costs of transport. Update study*. INFRAS, IWW, Zürich-Karlsruhe, 2004. (Documento disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/ncost.en.pdf>, última visita 18.2.2014).
- Col legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports - Catalunya, *Conclusiones. Jornada de Financiación de Carreteras: Oportunidades de la implantación de la Euroviñeta*. Barcelona, 31 de marzo de 2011. (Documento disponible en: [http://www.cenit.upc.es/docs/n067\\_conclusiones.pdf](http://www.cenit.upc.es/docs/n067_conclusiones.pdf), última visita 18.2.2014).
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras, *Tarifificación de Infraestructuras de Transporte en la UE: Adecuación del Sistema Español y su Aplicación en la Red Viaria*. Madrid, 2010. (Documento disponible en: [http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons\\_2.pdf](http://www.ciccp.es/ImgWeb/Sede%20Nacional/Construccion%20Financiacion/Cuadernos%20Comision%20Cons_2.pdf), última visita 18.1.2014).
- Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en el País Vasco. Informe final*. Leioa/Zurich. 2006. (Documento disponible en: [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe\\_estudio/costes\\_externos\\_transporte/es\\_16281/adjuntos/1.-%20Resumen%20ejecutivo.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-3441/es/contenidos/informe_estudio/costes_externos_transporte/es_16281/adjuntos/1.-%20Resumen%20ejecutivo.pdf), última visita 25.2.2014).
- Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, Gobierno Vasco, *Costes externos del transporte en la CAPV: actualización orientada a la aplicación de medidas para internalizar y reducir dichos costes*. Leioa, 2010. (Documento disponible en: [www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-4833/es/), última visita 25.2.2014).
- Direction des Services de Transport (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire). *Étude sur l'utilisation des contrats types de transport routier de marchandises. Bilan et perspectives*. Rapport final Février 2009. (Documento disponible en: [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Contrats\\_types\\_routiers\\_Rapport\\_final2\\_cle55f4c4.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Contrats_types_routiers_Rapport_final2_cle55f4c4.pdf), última visita 20.12.2013).
- Dossier "La relación Francia-España". (Documento disponible en: [http://www.ambafrance-es.org/france\\_espagne/IMG/pdf/Catalogue\\_bilateral\\_2012\\_ES.pdf](http://www.ambafrance-es.org/france_espagne/IMG/pdf/Catalogue_bilateral_2012_ES.pdf), última visita 20.08.2013).
- Escuela de Organización Industrial, *El arbitraje como forma de solución de conflictos empresariales*. Madrid, 2005.
- F. Di Ciommo, A. Monzón, A. Fernández, *Aceptabilidad social de la tarifación del transporte por carreteras. El caso español*. Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) Universidad Politécnica de Madrid, Escuela de Caminos, Canales y Puertos, 2010. (Documento disponible en: [http://oa.upm.es/6783/2/INVE\\_MEM\\_2010\\_74639.pdf](http://oa.upm.es/6783/2/INVE_MEM_2010_74639.pdf), última visita 18.1.2014).
- F. Letamendia Belzunce "La cooperación transfronteriza europea en el País Vasco: realidades y limitaciones" *Seminari la cooperació transfronterera a la UE. 1-2 d'octubre 2008*. (Documento disponible en: <http://www.iuee.eu/pdf-publicacio/152/qWNHURicpVvFw3CwOg71.PDF>, última visita 20.08.2013).
- F. Robusté, A. Monzón, J. Gutiérrez, S. Saurí, M. Salas, J. Argote, F. Di Ciommo, J. Comendador, A. Álvarez, J. C. García, A. Condeço, *Modelo Español de Tarifación de Carreteras, META. Informe Final*. Madrid, TRANSyT, CEMIT, UCM, 2009. (Documento disponible en: [http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/TRANSIT\\_CENIT\\_META.pdf](http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/TRANSIT_CENIT_META.pdf), última visita 18.2.2014).
- "Las jornadas técnicas sobre la modificación de la LOTT" desarrolladas en diferentes ciudades españolas en 2013, concretamente en Bilbao, disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=084h-04FAj0> última consulta 15.1.2014.
- J. A. Sotelo Navalpotro, M. Sotelo Pérez, A. Tolón Becerra, Las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector transporte por carretera. *Investigaciones Geográficas*, Universidad de Alicante, 2011, núm. 54. (Documento disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17622555005>, última visita 27.2.2014).

- J. F. Merino Merchán, *Comentarios a la Ley 11/2011 de 20 de mayo de reforma de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de arbitraje*. Noticias Jurídicas, 2011. (Documento disponible en: <http://noticias.juridicas.com/articulos/45-Derecho%20Civil/201107-21366975212535.html>, última visita, 19.11.2013).
- J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados. Informe final*. Barcelona, ABERTIS, 2009. (Documento disponible en [http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/FUN.ABERTIS\\_Efectos\\_tarifica\\_pesados.pdf](http://www.aseta.es/Adjuntos/Eurovineta/FUN.ABERTIS_Efectos_tarifica_pesados.pdf), última visita 3.3.2014).
- J. M. Vassallo Magro, E. López Suárez, *Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados*. IX Congreso de Ingeniería del Transporte, Madrid, 07/07/2010 - 09/07/2010. (Documento disponible en: [http://oa.upm.es/6856/2/INVE\\_MEM\\_2010\\_74752.pdf](http://oa.upm.es/6856/2/INVE_MEM_2010_74752.pdf), última visita 5.3.2014).
- J. M. Vassallo, *Estudio económico de la tarificación de las infraestructuras de carreteras de España*. Madrid, CECOPP, 2012. (Documento disponible en: <http://www.carreteros.org/blog/pdfs/ascodedocumento.pdf>, última visita 18.2.2014).
- Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, de 21 de junio de 1985. (Documento disponible en [http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/arbitration/ml-arb/07-87001\\_Ebook.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/arbitration/ml-arb/07-87001_Ebook.pdf), última visita 22.10.2013).
- L. Unzueta, *Informe modelo económico implantación. Sistema de peajes mediante arcos en las Carreteras N-I, A-15, N-121A Y GI-632*. Magnolia Financials, 2013. (Documento disponible en: <http://www.gipuzkoaberri.net/WAS/CORP/DPDOficinaPrensaDigitalWEB/descarga.do?121110117116066083043104116115121106115110105116066070043104116105110108116066062053060043116119105106115066057>, última visita 18.2.2014).
- Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Transportes. Dirección General de Transporte Terrestre, *Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo. Informe Final*. Madrid, 2012. (Documento disponible en: [http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO\\_Documento\\_Final.pdf](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO_Documento_Final.pdf), última visita 10.3.2014).
- Ministerio de Fomento, *Juntas arbitrales de transporte*. 2013 (Documento disponible en: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_TERRESTRE/\\_INFORMACION/INFORMACION\\_ESTADISTICA/Juntas\\_Arbitrales.htm](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/_INFORMACION/INFORMACION_ESTADISTICA/Juntas_Arbitrales.htm), última visita 8.11.2013).
- OECD. *Reducir el papeleo. Comparación internacional de las cargas administrativas (Cap. II Análisis de la evolución de la burocracia en el sector del transporte por carretera)*. Estudios y documentos publicados por el Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), 2009. (Documento disponible en: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/reducir-el-papeleo-comparacion-internacional-de-las-cargas-administrativas\\_9789264055735-es#page1](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/reducir-el-papeleo-comparacion-internacional-de-las-cargas-administrativas_9789264055735-es#page1) última visita 10.11/2013).
- P. Bickel, S. Schmid, W. Krewitt, R. Friedrich, *External costs of transport in Externe*. IER, Germany, 1996-1997. (Documento disponible en: <http://www.ocs.polito.it/biblioteca/mobilita/ExternalCosts.pdf>, última visita 18.2.2014).
- Pricewaterhousecoopers, *Corporate choices in International Arbitration Industry perspectives*. 2013. (Documento disponible en: [http://www.pwc.es/es\\_ES/es/publicaciones/gestion-empresarial/assets/corporate-choices-international-arbitration.pdf](http://www.pwc.es/es_ES/es/publicaciones/gestion-empresarial/assets/corporate-choices-international-arbitration.pdf), última visita 8.12.2013).
- Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, de 28 de abril de 1976. (Documento disponible en [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/arbitration/1976Arbitration\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/arbitration/1976Arbitration_rules.html), última visita 24.10.2013).
- SEC. *Annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes*. (2008) 2207. (Documento disponible sólo en francés en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2008:2207:FIN:FR:PDF>, última visita 3.2.2014).
- Web oficial sobre la Ecotasa francesa. (Documento disponible en: <http://www.ecomouv.com/es/home>, última visita 15.3.2014).