

**ESTUDIO SOBRE EL SECTOR DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR
CARRETERA EN GALICIA DESDE EL
PUNTO DE VISTA DE LA COMPETENCIA**

0. PRESENTACIÓN DEL INFORME

0.1. Consideraciones previas

0.2. Metodología

1. SITUACIÓN ACTUAL.

1.1. Marco normativo

1.1.1. Marco normativo general del sector del transporte de mercancías por carretera.

1.1.2. Marco normativo general de defensa de la competencia.

1.2. Características económicas del sector.

1.3. Identificación de los agentes que trabajan en el sector.

2. PROBLEMAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

2.1. Identificación de las barreras de entrada al sector.

2.2. Identificación de las prácticas restrictivas de la competencia.

3. POSIBLES SOLUCIONES.

4. IMPLICACIONES DE LA REFORMA.

5. CONCLUSIONES.

0. PRESENTACIÓN DEL INFORME

0.1. CONSIDERACIONES PREVIAS

El presente documento constituye el informe final sobre la situación actual del sector del transporte de mercancías por carretera en la Comunidad Autónoma gallega, desde el punto de vista de la competencia, encomendado por el Tribunal de la Competencia de Galicia a la empresa adjudicataria.

El informe tiene como objetivo presentar los resultados obtenidos, las conclusiones de los trabajos efectuados y las propuestas de recomendaciones que creemos puedan resultar beneficiosas para el sector.

0.2. METODOLOGÍA

Es necesario comentar aquí, antes de comenzar la lectura del informe, las dificultades para demostrar la existencia de determinadas prácticas lesivas a la competencia. Para algunas de estas prácticas, como por ejemplo el no cumplimiento de las horas reglamentarias de descanso u otros incumplimientos similares, hemos recurrido a las estadísticas de infracciones del Ministerio de Fomento y de la Consellería de Obras públicas de la Xunta de Galicia. Para otras, las no tan fáciles de demostrar ya que son comentarios dentro del sector, simplemente creímos necesario enumerarlas.

No obstante la dificultad de prueba de tales prácticas, no es menos cierto que desde los acuerdos adoptados en octubre de 2005, el propio sector y el Ministerio de Fomento conscientes de esta realidad, vienen manteniendo contactos, a través de la Comisión de Seguimiento de los citados acuerdos, en los que se plantea la necesidad de atajar su desarrollo.

Las tablas y gráficos fueron elaborados gracias a los datos obtenidos del INE, del Ministerio de Fomento y del Instituto Galego de Estatística. Otros han sido de elaboración propia, debido a la carencia de datos referidos a Galicia.

1. SITUACIÓN ACTUAL.

1.1. MARCO NORMATIVO.

Reza el artículo 38 de la Constitución Española:

“Se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y la defensa de la productividad, de acuerdo con las exigencias de la economía general, y cuando corresponda, de la planificación”.

Sin lugar a dudas, es importantísimo el papel que el sector de transporte juega como motor de la economía general.

De hecho, el crecimiento del transporte de mercancías dentro de la UE, con una tasa del 2,8% anual, se ajustó en líneas generales a la tendencia del crecimiento económico, que fue del 2,3% por término medio en el periodo 1995-2004. En términos globales, el transporte de mercancías por carretera creció un 35% en el contexto europeo al que no se sustrae el sector gallego.

La mayor parte del transporte de la UE se realiza por carretera, modo que representa el 44% del total del transporte de mercancías, siendo la reducción del transporte pesado y la importancia creciente de los servicios puerta a puerta y con plazos muy breves, los que han contribuido al crecimiento sostenido del transporte por carretera.

Resulta patente que el transporte por carretera es un sector que está muy consolidado, en el que España se encuentra entre los cinco primeros países europeos que, en términos de tonelaje, vienen dominando el sector desde el año 2.004.

Consecuentemente con ello, los transportes terrestres por carretera siempre han sido uno de los sectores normativos que ha tenido en cuenta el legislador, al haber sido tradicionalmente objeto de una producción dirigida bien a regular aspectos muy concretos de él, bien a adaptar su régimen jurídico a las circunstancias de todo tipo que surgían en el mismo, a las nuevas técnicas o a las formas de ejercicio de esta actividad, y todo ello siendo un sector que tradicionalmente ha estado fuertemente intervenido por los poderes públicos y habiendo evolucionado hacia una progresiva liberalización, auspiciada en gran medida por la integración española en la Europa común.

1.1.1.MARCO NORMATIVO GENERAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.

El principal bloque normativo aplicable al sector de transporte en España, dejando a un lado las normas que respecto del régimen jurídico del contrato de transporte aparecen contenidas en el Código de comercio, se recogen en la **Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres** (en adelante, **LOTT**) y su norma de desarrollo, el **Real Decreto 1211/1990** por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante **ROTT**), nacidas ambas normas de la necesidad de modernizar el régimen jurídico del transporte y poner fin a la obsoleta y dispersa normativa existente hasta la fecha y que aparecía, las más de las veces, contenida en normas de rango inferior (la de transporte por carretera era del año 1947), para adaptarla al contexto europeo.

Ambas contienen normativa comprensiva no sólo del transporte de mercancías por carretera, sino también de viajeros y el realizado mediante ferrocarril.

No obstante el esfuerzo legislador realizado a través de esas dos normas, el número de ellas que se aplican dentro del sector del transporte por carretera sigue siendo considerable, y ello por razón:

- ➔ De la naturaleza del transporte (de mercancías, funerario, de mercancías peligrosas, de mudanzas, internacional, ...)
- ➔ de la diversidad de las formas de prestación del mismo (agencias de transporte/operadores de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, arrendamiento de vehículos con o sin conductor, estaciones de transporte y centros de información y distribución de cargas...),
- ➔ de la concurrencia con otras normas que por razones evidentes interfieren sobre el sector, y que no pueden ser olvidadas (tráfico, circulación y seguridad vial; seguros, ...)
- ➔ de la normativa de acceso al sector (capacitación profesional, régimen de autorizaciones de transporte,...) y
- ➔ de las derivadas de las especificaciones técnicas aplicables (en relación a los vehículos, a los pesos y dimensiones, a los transportes especiales, a las autorizaciones de transporte,...) así como, en consonancia con lo anterior, el régimen sancionador vigente en el mismo.

Por ello no es posible conocer a fondo el sector a través del análisis exclusivo de esas dos citadas normas, y es necesario recurrir al análisis de la abundante legislación existente, tarea que excede los objetivos del presente informe.

1.1.2 MARCO NORMATIVO GENERAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Sin lugar a dudas, la competencia constituye uno de los elementos consustanciales a nuestro modelo de organización económica por ser instrumento para la eficiencia en la asignación de recursos y la consecución del estado del bienestar y el legislador no ha sido ajeno a la necesidad de responder regulándola. Para ello, ha intentado por un lado, garantizar una competencia suficiente (mediante su protección frente a los ataques que pueda sufrir) y, por otro, compatibilizar su regulación legal con las demás leyes con las que pueda converger en la regulación del mercado.

Pero este proceso de sensibilidad frente a la defensa de la competencia no es exclusivo de nuestro Estado, sino que, por el contrario, desde su creación las Comunidades Europeas, en las que habría de integrarse España, marcaron la misma como una de las grandes políticas que tenían que observarse, y desde entonces, en muchos aspectos de su desarrollo normativo, nuestro legislador no ha perdido de vista el modelo comunitario.

Ley de Defensa de la Competencia. Prácticas restrictivas.

De dicho espíritu surgió la **Ley 16/1989, de 17 de julio de Defensa de la Competencia**, inspirada en las normas comunitarias de defensa de la competencia y cuya aplicación es compartida por el Tribunal de Defensa de la Competencia y el Servicio de Defensa de la Competencia y sus homónimos en los ámbitos territoriales de las Comunidades Autónomas (en Galicia por el Tribunal Galego de Defensa da Competencia y el Servizo Galego de Defensa da Competencia) conforme en su articulación con los criterios de conexión y los mecanismos de coordinación, cooperación e información recíproca que establece la **Ley 2/2.002, de 21 de febrero de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de defensa de la competencia**, nacida al amparo de la Sentencia del Tribunal Constitucional nº 208 de 11 de noviembre de 1.999 que declaró inconstitucional la atribución exclusiva al Estado de competencias ejecutivas en materia de defensa de la competencia.

No sin dificultad, la citada ley define lo que considera como “conductas prohibidas” por constituir, a juicio del legislador, *acuerdos o prácticas restrictivas o abusivas de la competencia*, abordándolo en su artículo 1 desde la perspectiva del resultado o efecto que tales prácticas pueden tener sobre el mercado. Así delimita como conducta prohibida *todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el EFECTO de impedir, restringir o falsear competencia en todo o parte del mercado nacional*, y tipifica una serie de conductas concretas extraídas, sin duda, de la observación de los mercados y la experiencia acumulada en materia de competencia.

Resulta claro que el legislador es consciente de que existen partes del sistema económico que son especialmente sensibles a la vulneración de las reglas de la sana y libre competencia, a saber:

- ➔ Precios o condiciones comerciales;
- ➔ Producción, distribución, desarrollo técnico e inversiones;
- ➔ Acceso a los mercados o a las fuentes de aprovisionamiento; y
- ➔ Prestaciones suplementarias en relación con los contratos sin conexión con los mismos.

Y por ello la ley de defensa de la competencia parte de la identificación de tres grandes tipos de prácticas restrictivas de la misma:

- Los acuerdos entre empresas (artículo 1);
- Los abusos de la posición de dominio de uno o varios operadores (artículo 6);
- Los actos de competencia desleal.

No obstante, el legislador únicamente parece tener intención de intervenir, atribuyendo competencias en tal sentido al Tribunal de Defensa de la Competencia y al Servicio de Defensa de la Competencia que crea la citada ley, cuando se trate de actos que distorsionen *gravemente* las condiciones de competencia del mercado y, además, *afecten al interés público*.

Junto a la delimitación de estas conductas o prácticas, el sistema creado por esta ley se completa con un procedimiento de control de concentraciones y un mecanismo de fiscalización de los criterios de concesión de las ayudas públicas desde la perspectiva de la competencia.

Conductas tipificadas en la Ley de Defensa de la Competencia.

El espíritu inspirador de la Ley de defensa de la Competencia de 17 de julio de 1989, es el de garantizar la existencia de una competencia suficiente y protegerla frente a todo ataque a la misma que pueda resultar contrario al interés público.

Con tal espíritu, el capítulo primero de la misma establece un sistema de control de los acuerdos que limitan la competencia en el mercado nacional y prohibiendo el ejercicio abusivo del poder económico así como las conductas unilaterales que por medios desleales puedan falsear la competencia.

Para ello establece un catálogo cerrado de conductas que califica de PROHIBIDAS por entender que las mismas son vulneratorias de la libre competencia (artículo 1), para a continuación **EXCEPCIONAR** aquellos acuerdos, decisiones, recomendaciones y prácticas que:

- bien se autoricen expresamente mediante una ley (artículo 2) porque contribuyan a mejorar la producción, la comercialización de bienes o servicios o promuevan el progreso técnico o económico (artículo 3) y siempre que se desarrollen en los límites que establece la propia LDC
- o sean autorizadas expresamente por el propio Tribunal de Defensa de la Competencia (artículo 4) o por el Gobierno (artículo 5) con los mismos requisitos que los anteriores.

De igual forma, **PROHIBE** expresamente la LDC el **abuso de posición dominante** (artículo 6) definiendo tal conducta como *la explotación abusiva por una o varias empresas de su posición de dominio en el mercado o de la dependencia económica en la que se hallaran sus clientes o proveedores*, delimitando a continuación qué se entiende a los efectos de esta ley por abuso, definición que se concentra básicamente en los mismos comportamientos que se relacionan en el artículo 1 como conductas prohibidas por impedir, restringir o falsear competencia, a saber:

- imposición de precios o condiciones comerciales,
- limitación de la producción, distribución o desarrollo técnico injustificado,
- aplicación de condiciones desiguales en perjuicio de terceros, y
- la imposición de aceptación de prestaciones suplementarias que no guarden relación con el objeto de los contratos;

y, a las que se añade, para llegar a la configuración legal del abuso de posición dominante que prohíbe, tres supuestos o conductas más:

- ➔ la negación injustificada de productos o servicios,
- ➔ la ruptura de relaciones comerciales injustificadas y sin preaviso, y
- ➔ la obtención bajo amenaza de precios o condiciones no pactadas.

Respecto de la delimitación entorno a la posición de dominio en el mercado y su abuso como conducta vulneratoria de la competencia, existen diversos pronunciamientos, tanto del TDC como del Tribunal Supremo, que han tratado de discernir cuáles son los parámetros que permiten detectar su presencia.

Así, el Servicio de Defensa de la Competencia, como órgano instructor de los expedientes administrativos en esta materia, se ha pronunciado entorno a este extremo considerando que el poder de mercado de cada empresa está relativizado por la potencia económica de otros competidores instalados en el mercado con productos bien posicionados, por el poder de compra o porque decaiga una de las características esenciales de la posición de dominio cual es la posibilidad de determinación del precio. (Acuerdo del Servicio de defensa de la competencia de 27 de abril de 2.001). Con motivo del citado expediente, el propio Tribunal de Defensa de la competencia se pronunció al respecto señalando que “una empresa disfruta de posición de dominio en un mercado cuando tuviera en éste poder económico e independencia de comportamiento suficientes como para poder actuar sin tomar en consideración las posibles reacciones de los competidores o los consumidores y, de esta manera, ser capaz de modificar en su provecho el precio u otra característica del producto”. Así, cuando no existe posibilidad de desarrollar una política comercial que no tenga en cuenta a competidores y consumidores, no cabe apreciar la existencia de posiciones dominantes ni, por tanto, de abuso de estas posiciones. Además, tampoco existe abuso cuando, la negativa a un suministro se produce ante una relación comercial nueva, que tiene alternativas de suministro y donde debe presidir el principio de libertad de contratación.

También el Tribunal Supremo ha tenido oportunidad de valorar cuándo puede darse abuso de posición dominante en el mercado. Así en Sentencia de 8 de noviembre de 2.004. Según el TS el análisis de la existencia o no de posición de dominio requiere un estudio global del mercado relevante y de la posición que cada operador ocupa en el mismo por lo que la existencia de otros proveedores de los mismos productos no es suficiente para descartar la posición de dominio de una empresa, como tampoco la negativa de suministro constituye automáticamente abuso de posición de dominio si está justificada.

Precisamente la propia naturaleza del mercado de transporte en Galicia especialmente atomizado, no parece ser el caldo de cultivo más adecuado para conductas derivadas de la posición de dominio en el mercado.

Por último, la LDC atribuye también al Tribunal de Defensa de la competencia, el conocimiento de los ACTOS DE COMPETENCIA DESLEAL, siempre que se den dos condiciones:

- ➔ que distorsione gravemente la competencia en el mercado y
- ➔ afecte con ello al interés público.

Delimitación de la competencia desleal: La Ley de Competencia desleal.

Consecuente con ese marco normativo general de defensa de la competencia descrito y siguiendo los pasos legislativos de racionalización de la competencia de sectores concretos del mercado (marcas y publicidad), surge la **Ley 3/1991, de 10 de enero de Competencia desleal**, que aspira a crear un marco jurídico adecuado a la lucha competitiva en los mercados, nacida de las nuevas estrategias comerciales y del peligro que el abuso de estas pueden suponer.

Dicha norma parte, en la identificación de los actos de competencia desleal (y como tales, contrarios a

la libre competencia), de una cláusula definitoria genérica apoyada en el concepto de la “buena fe” para establecer a continuación una serie de actos concretos subsumibles en el concepto de competencia desleal, a saber:

- actos de confusión o engaño;
- los obsequios, primas y supuestos análogos;
- los actos de denigración, comparación o imitación;
- la explotación de la reputación ajena;
- la violación de secretos;
- la inducción a la infracción contractual;
- la violación de normas;
- la discriminación y dependencia económica; y
- la venta a pérdida.

1.2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DEL SECTOR.

Sin lugar a dudas, el sector de transporte por carretera tiene un evidente valor estratégico y una gran incidencia en la economía nacional.

En el año 1999 representaba el 3,4% del VABpb nacional y en el año 2.002 el 3,2% de la población ocupada nacional, y era además el modo más utilizado de transporte interior de mercancías. De hecho, en ese año el 84,9% del tonelaje-kilómetro producido se realizó en España mediante transporte de mercancías por carretera.

Ello arroja sin dudas, el dominio absoluto del transporte ejecutado por carretera en nuestro país en la traslación de mercancías.

El sector de Transporte de Mercancías en cifras

En España existen un total de 552.737 empresas de transporte de mercancías por carretera de las cuales 35.188 son gallegas, distribuyéndose de la siguiente manera:

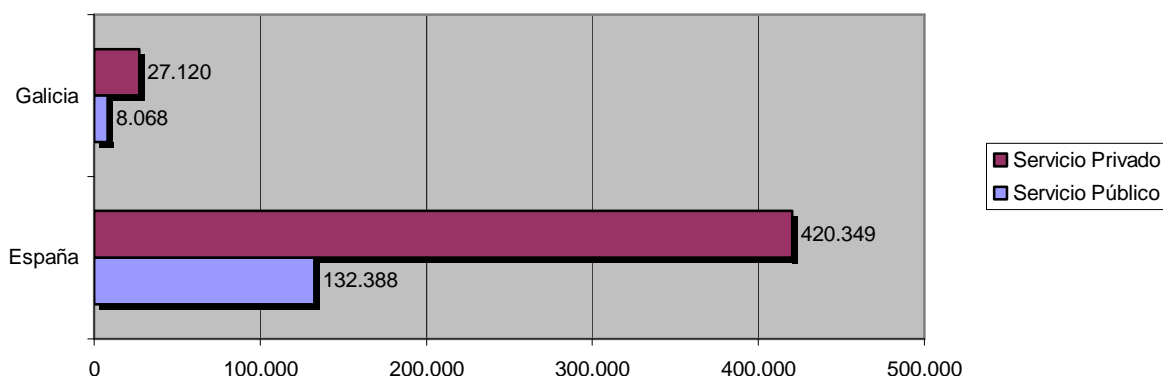
ESPAÑA

| <u>Servicio Público</u> | | | | | | <u>Servicio Privado</u> | | | |
|-------------------------|--------|-----------|----------|----------|---------|-------------------------|---------|--------|---------|
| Pesado | Ligero | S. Ligero | A.S.C.I. | A.S.C.X. | Total | Merc. | Fúnebre | Mixto | Total |
| 74.110 | 55.155 | 2.488 | 397 | 238 | 132.388 | 395.909 | 1.229 | 23.211 | 420.349 |

GALICIA

| <u>Servicio Público</u> | | | | | | <u>Servicio Privado</u> | | | |
|-------------------------|--------|-----------|----------|----------|-------|-------------------------|---------|-------|--------|
| Pesado | Ligero | S. Ligero | A.S.C.I. | A.S.C.X. | Total | Merc. | Fúnebre | Mixto | Total |
| 5.301 | 2.724 | 0 | 25 | 18 | 8.068 | 26.506 | 248 | 366 | 27.120 |

(A.S.C.I.: Alquiler sin conductor vehículo industrial; A.S.C.X.: Alquiler sin conductor vehículo industrial y turismo). Fuente: Ministerio de Fomento. Junio 06.



La presencia gallega en el sector representa el 6,37% del volumen de empresas de transporte en España, de las que 77,07% se concentra en el desarrollo del transporte privado y el 22,93% en la prestación de transporte de servicio público (por cuenta ajena).

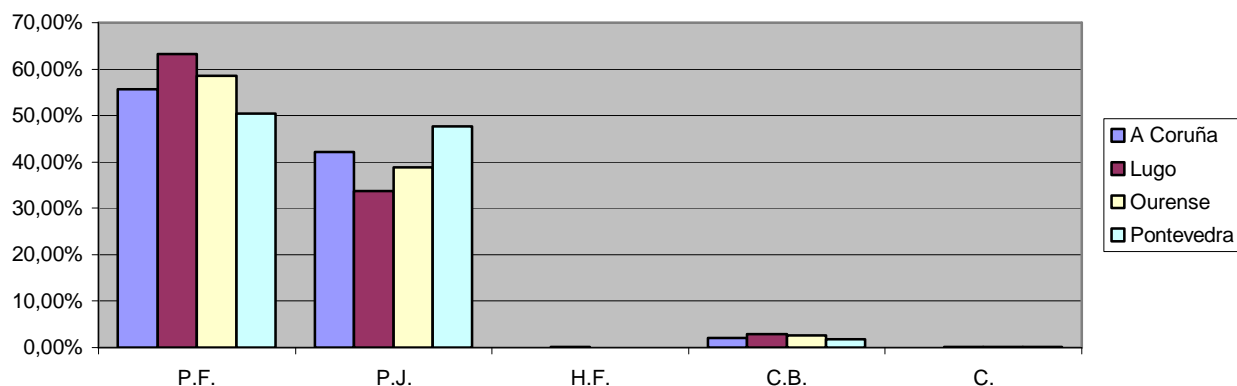
Una primera fuente de información que podría arrojar datos que permitan un mejor conocimiento del sector es el análisis de la forma empresarial a través de la cual se desarrolla en la Comunidad autónoma gallega la actividad de transporte.

De acuerdo con la fuente estadística proporcionada por el Ministerio de Fomento por tipo de empresa y por cada una de las cuatro provincias gallegas, esta se distribuye de la siguiente manera:

Distribución por provincia y tipo de empresa

| | P.F. | P.J. | H.F. | C.B. | C |
|------------|--------|--------|-------|-------|-------|
| A Coruña | 55,64% | 42,23% | 0,01% | 2,06% | 0,05% |
| Lugo | 63,21% | 33,76% | 0,07% | 2,88% | 0,07% |
| Ourense | 58,54% | 38,81% | 0,02% | 2,56% | 0,07% |
| Pontevedra | 50,45% | 47,62% | 0,02% | 1,81% | 0,11% |

(P.F. = persona física, P.J. = persona jurídica; H.F. Herederos forzosos; C.B. = Comunidad de bienes; C = cooperativas). Fuente: Ministerio de Fomento, junio 2006



Se observa pues un mayoritario ejercicio del transporte a través de la forma de empresario individual que representan más de la mitad de las empresas del sector en todas las provincias, seguido, todavía a distancia, de otras formas societarias.

Esta distancia parece acortarse más en el caso de la provincia de Pontevedra, donde se percibe una progresión en los últimos años hacia la formación de sociedades, en cualquiera de sus formas.

Así, la atomización es una característica común al sector del transporte de mercancías por carretera en Galicia, lo que comparte con el resto de España.

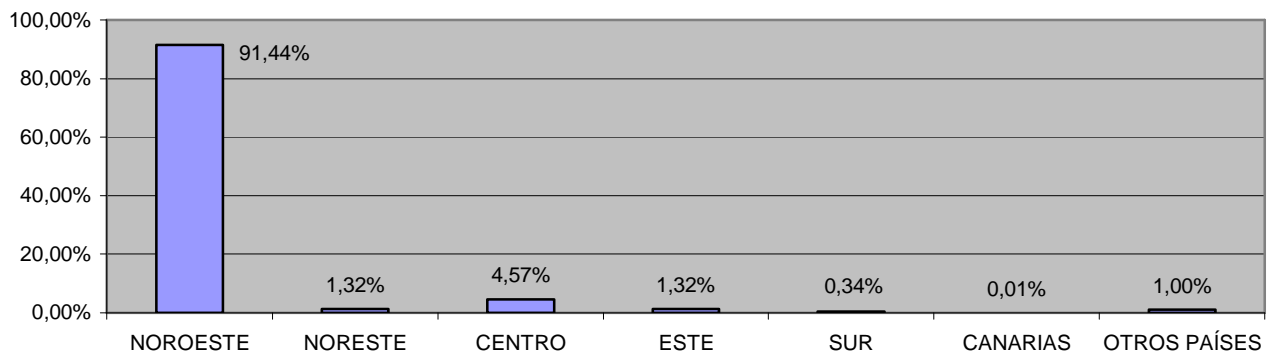
De acuerdo con las cifras oficiales de la Xunta, del total de operadores, un 66.8 % posee un vehículo, y un 82.2 %, dos.

Estas cifras están por encima de la media estatal, que para el año 2004 indican que existía un 63,24 % de operadores con un vehículo y un 87,59 % con dos o más, con una clara pero lenta tendencia a la desatomización del sector, y a la conversión de empresarios autónomos en Sociedades Anónimas y Sociedades Limitadas.

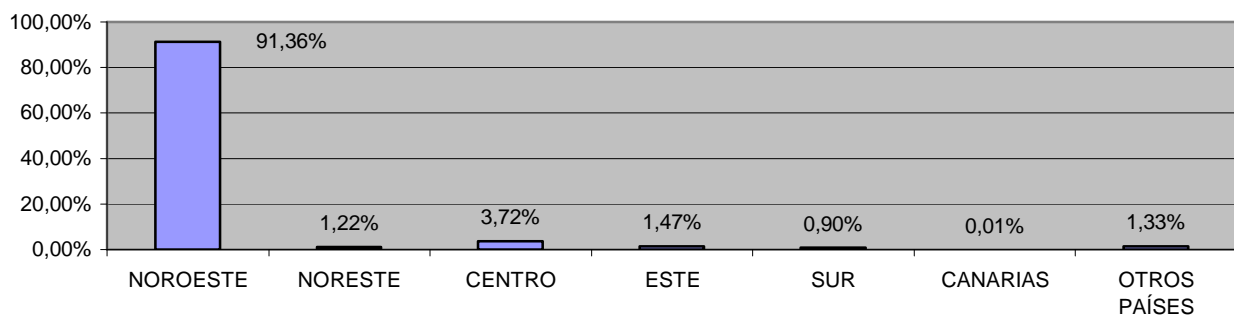
Esta característica provoca una abundante oferta de servicios, que a su vez otorga un fuerte poder de negociación a los clientes, y viene acompañada por una alta exigencia en los servicios contratados, lo que significa una fuerte competencia en el sector y provoca la disminución de los precios.

En lo que respecta al destino y procedencia de las mercancías, la práctica totalidad de los transportes son realizados dentro de la Comunidad Autónoma. El 90,33% de las mercancías entrantes y el 89,79% de las salientes de la región noroeste, lo constituyen movimientos dentro de Galicia.

A Galicia, desde



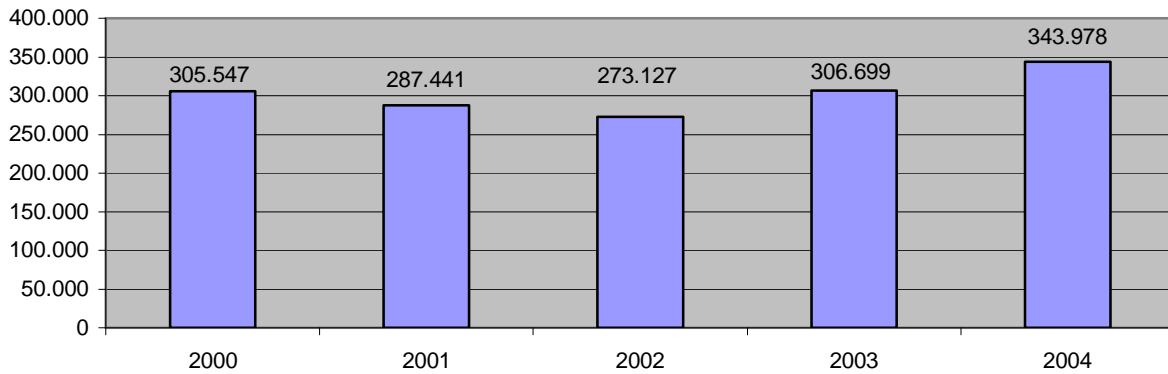
De Galicia, hacia:



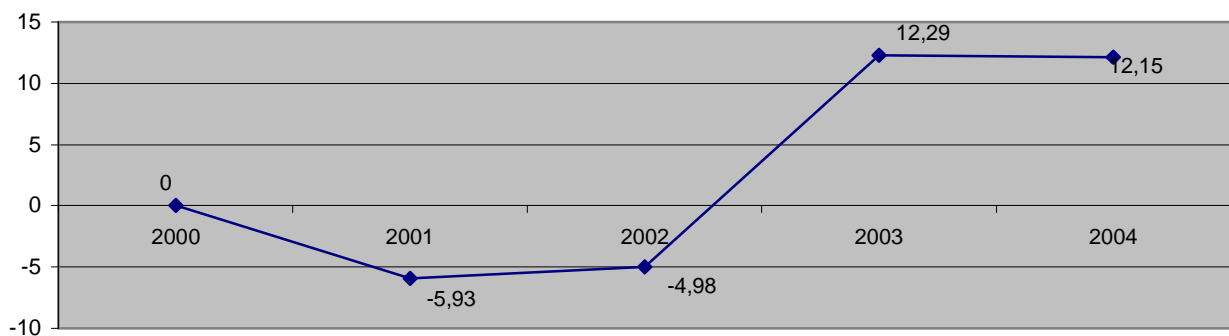
Fuente: Encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera. Ministerio de Fomento. Anuario estadístico de España, INE 2004

La evolución de los vehículos matriculados en los últimos años, muestra un lento aumento del parque, y una recuperación respecto a los valores de 2.000.

Vehículos matriculados (camiones y furgonetas)



Porcentaje de crecimiento respecto al año anterior



Fuente: I.G.E

1.3. IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES QUE TRABAJAN EN EL SECTOR.

En desarrollo del contenido de la LOTT y el ROTT, la Orden Ministerial de 25 de abril de 1.997 por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, define el contrato de transporte de mercancías por carretera, como *aquel mediante el cual una persona, física o jurídica, titular de una empresa dedicada a la realización de transportes por cuenta ajena o a la intermediación en la contratación de los transportes, se obliga, en nombre propio y mediante un precio, a realizar, por cuenta de otra, las operaciones que resulten precisas para trasladar adecuadamente una o más cosas de un lugar a otro mediante la utilización de vehículos de tracción mecánica que circulen por carretera.*

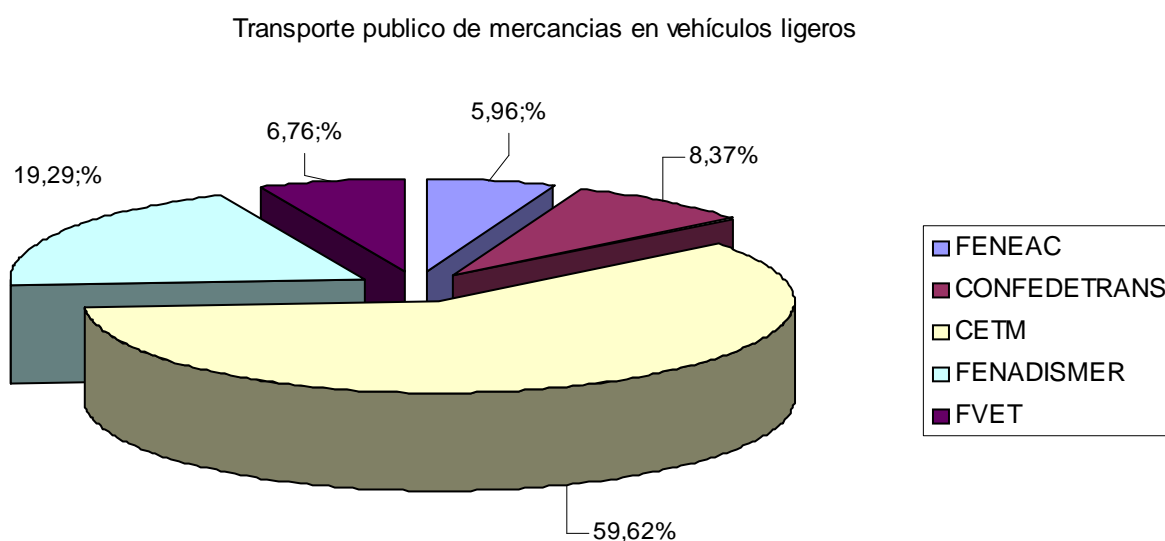
Así se puede hablar de distintos agentes que intervienen en el ámbito del transporte de mercancías por carretera que, en términos sucintos, nos puede llevar a distinguir:

- El porteador, entendiéndose como tal, al transportista que asume en nombre propio la obligación de transportar mercancías de un lugar a otro.
- El cargador o remitente, como persona física o jurídica que, ya sea por cuenta propia o como operador de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente al cual el porteador asume, por el contrato, la obligación de realizarlo.
- El operador de transporte, como persona física o jurídica, titular de una empresa que, ya sea bajo la configuración de agencia de transporte, almacenista-distribuidor, se encuentra habilitado para intermediar en la contratación del transporte de mercancías, y actúa como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con unos como con los otros.
- El expedidor, como persona física o jurídica que materialmente hace la entrega de las mercancías al porteador para su transporte.
- El consignatario o destinatario, como persona física o jurídica a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado este.

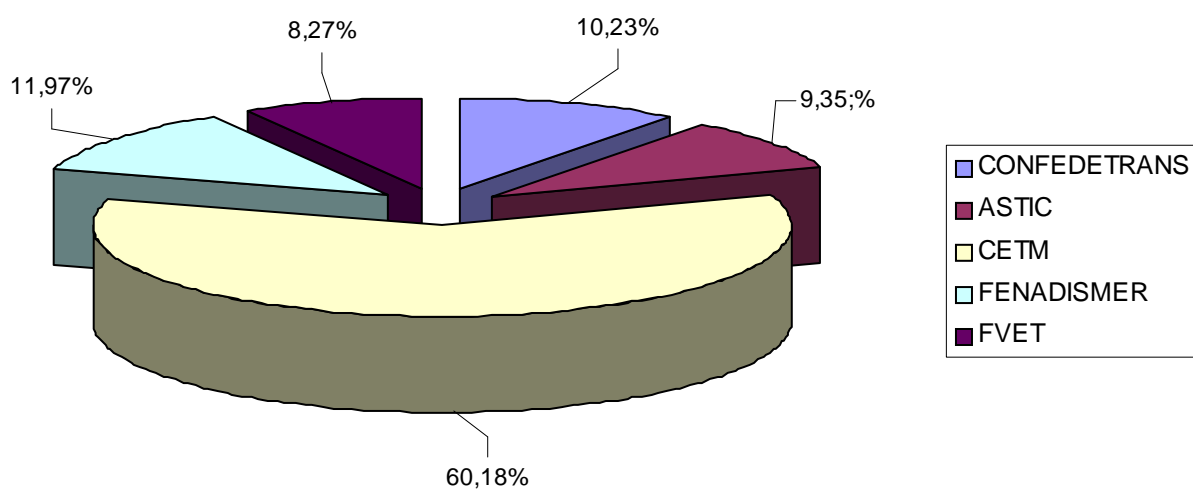
Pues bien, la LOTT prevé expresamente la colaboración con la Administración de los Agentes del Sector, particularmente de las asociaciones de transportistas y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera legalmente constituidas. El objetivo de dicha colaboración es el de la ordenación y mejora del funcionamiento del sector, para el que se prevé su integración en el COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE, entidad corporativa de base privada, con personalidad jurídica y cuya finalidad es la orientación y armonización de las profesiones y sectores del transporte.

Sin duda el análisis de la composición actual del COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE, puede arrojar datos que nos proporcionen un mejor conocimiento de quienes son en la actualidad los interlocutores del sector.

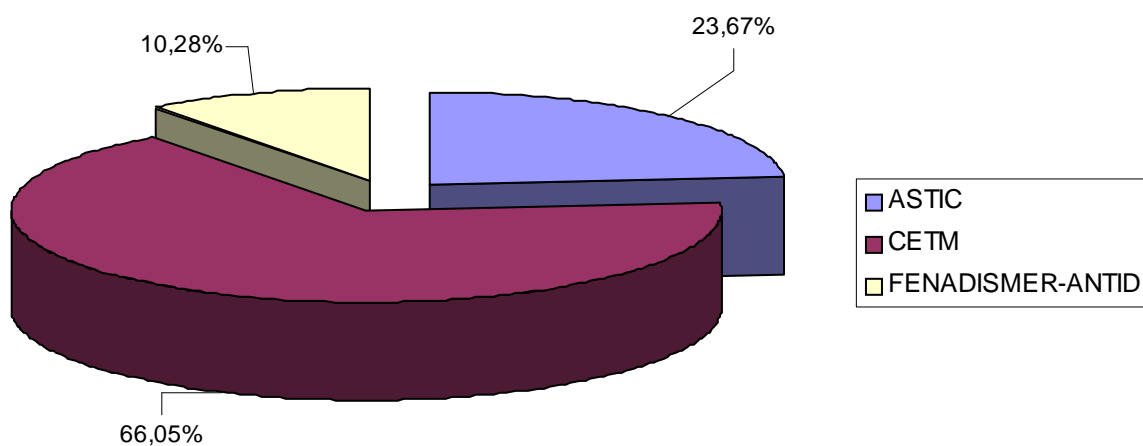
Así, y partiendo de la perspectiva de las empresas de transporte y su representatividad:



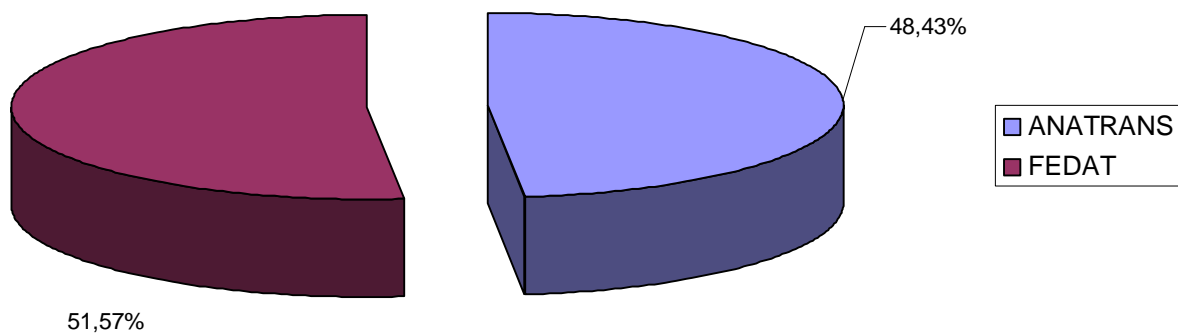
Transporte publico interior de mercancías en vehículos pesados



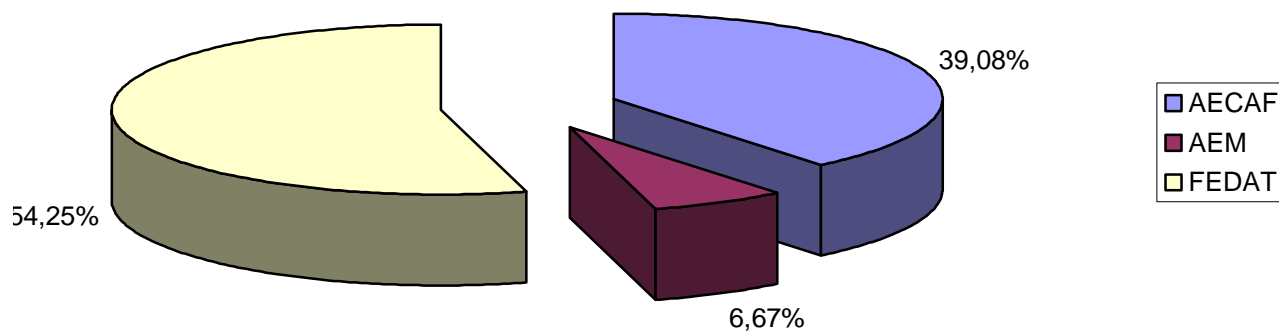
Transporte publico internacional de mercancías



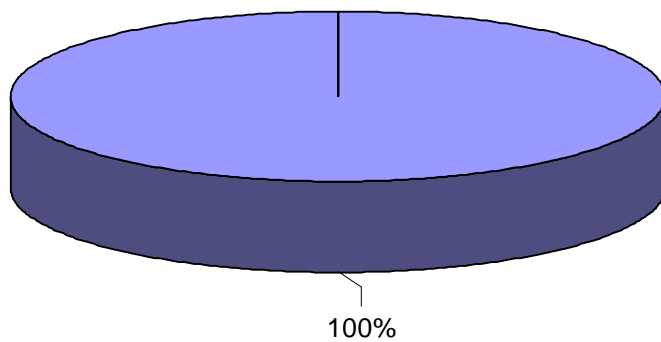
Agencias de transporte de mercancías de carga completa



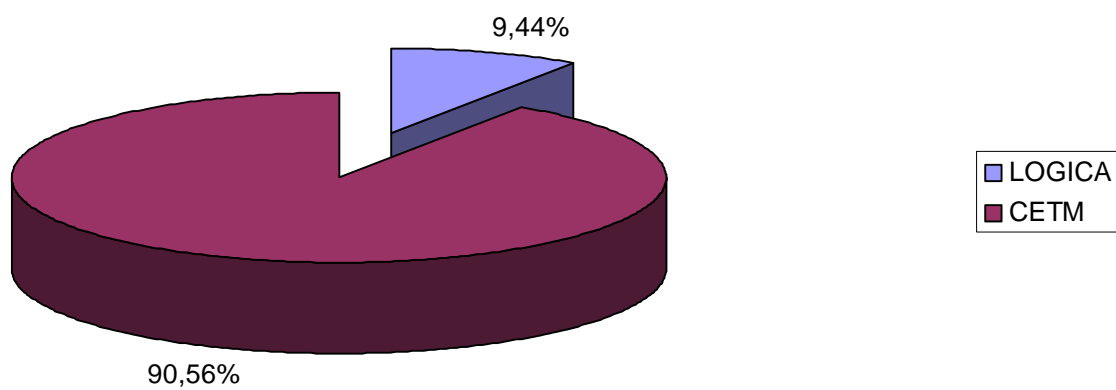
Agencias de transporte de mercancías de carga fraccionada



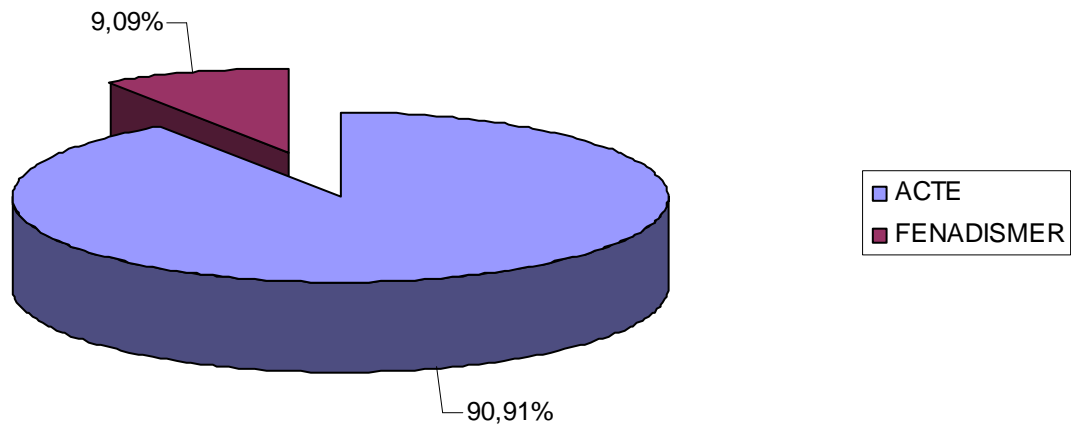
Transitarios



Almacenistas-distribuidores



Estaciones de transporte de mercancías



Elaboración propia en base a la información de las asociaciones en Internet.

A través de algunas de dichas asociaciones y confederaciones alcanzan también representatividad las empresas gallegas del sector, y se puede destacar:

CETM: (Confederación Española de Transporte de Mercancías), agrupa diversas asociaciones nacionales y territoriales de los diversos sectores del transporte (logística, centros de transporte, operadores, cisternas, productos petrolíferos, mudanzas, carga general, gases líquidos y porta-vehículos). En particular, y en cuanto a la participación de las asociaciones territoriales gallegas en la CETM debe hacerse mención de las asociaciones ASETRANSPO (Pontevedra), APETAMCOR (Ourense), ACOTRADES (A Coruña) y TRADIME (Lugo)

Por su parte ASTIC, está integrada por 350 empresas dedicadas exclusivamente al transporte de mercancías por carretera así como otras entidades colaboradoras.

FVET (FEDERACIÓN VALENCIANA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE) carece de presencia gallega al estar constituida en exclusiva por empresas valencianas.

Por lo que se refiere a los asociados gallegos a la FEDERACIÓN DE TRANSITARIOS, sólo dos empresas gallegas ubicadas en A Coruña se integran en la misma.

De igual forma, se prevé en el ROTT la consulta por parte del Ministerio con las asociaciones representativas de cargadores y usuarios, debidamente inscritas, para la elaboración de las disposiciones y resoluciones administrativas referentes al transporte.

Entre ellas debemos hacer referencia por haber suscrito el denominado Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de los Transportes por Carretera, a las asociaciones:

- AECOC, que agrupa entorno a unas 22.000 empresas en España;
- AEUTRANSMER (Asociación española de Cargadores y Usuarios de Transporte de Mercancías); y
- TRANSPRIME

2. PROBLEMAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

Desde luego el sector del transporte no es ajeno a los embates de la competencia, máxime si tenemos en consideración que este sector ha sufrido un cambio sustancial en los últimos veinte años, en los que se ha pasado de un sistema de fuerte nivel de intervención a una progresiva liberalización del mismo.

Esta evolución ha determinado el afloramiento en el sector de conductas lesivas para la competencia que antes o bien no se producían o bien se despreciaban por considerarlas como puramente residuales.

Es ese giro hacia un mercado de transporte prácticamente liberalizado el que ha puesto de manifiesto la necesidad de establecer un sistema de control que permita identificar, definir, perseguir y sancionar conductas en que pudieran incurrir empresas del sector que, amparándose en el marco de libertad creado y utilizando indebidamente dicha libertad, desarrollen prácticas cimentadas en la competencia desleal.

El legislador, no sin cierta lentitud, ha tratado de reaccionar frente a las nuevas reglas de juego surgidas de ese panorama liberalizador, no sólo por la necesidad de sancionar en sí dichas prácticas, sino también consciente de que dichas conductas pueden afectar negativamente, de forma directa o indirecta, a la seguridad en el transporte, lo que constituye un coste intolerable en pleno siglo XXI.

El marco normativo general de defensa de la competencia y lucha frente a la competencia desleal ya descrito, es absolutamente trasladable al sector del transporte, si bien no podemos por menos de analizar la transposición que el espíritu de represión de las prácticas lesivas de la competencia ha tenido en la legislación en materia de transporte.

Por lo que se refiere a la sensibilidad de este sector concreto del mercado a las prácticas restrictivas de la competencia, el legislador, consciente de las nuevas reglas de juego, ha marcado como imprescindible en un sector prácticamente liberalizado a día de hoy, que la Inspección de Transporte pueda perseguir y sancionar conductas contrarias a la libre competencia que puedan poner en práctica empresas mediante actos basados en la competencia desleal y que antes no eran valorados.

Con tal espíritu, en virtud de la **Ley 29/2.003 de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado del transporte por carretera**, acomete una modificación parcial de la LOTT que implica un evidente refuerzo de la posición y competencias de la Inspección de Transporte, particularmente en los términos en que queda redactado el artículo 35.2 párrafo tercero, que confiere al departamento ministerial competente en materia de transporte el diseño de una actuación prioritaria en las infracciones que resulten lesivas para la competencia por implicar una mayor incidencia y perturbación en la ordenación y seguridad del transporte.

2.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS BARRERAS DE ENTRADA EN EL SECTOR.

La LOTT y el ROTT exigen, para el desarrollo de la actividad de transporte, la acreditación de tres condiciones básicas. Conviene en este punto una detención en las mismas.

1ª) **Capacitación profesional.** Supone la justificación de hallarse en posesión de conocimientos necesarios a través de una certificación expedida por la Administración para el acceso al mercado del transporte. Dicha certificación debe ostentarla el titular de la empresa, si este es empresario individual, o si no dispusiera de ella o se tratara de empresario social, ostentarla una persona en la empresa que tenga la dirección efectiva de la misma, estableciéndose un régimen especial de prórroga en dicho ejercicio para los casos de muerte, cese o incapacidad física o legal del titular de la empresa. Para la

obtención de dicho certificado existe un examen de acceso, convocado en la actualidad una vez al año por las Comunidades Autónomas allí donde exista transferencia de competencias en materia de transporte (como ocurre en Galicia), de tipo teórico-práctico y que abarca desde temas de derecho mercantil a derecho social pasando por el fiscal, contabilidad, marketing, primero auxilios, seguridad, seguros, etc. Este requisito de capacitación como condición para el acceso al sector ha sido suprimido por la Orden de 5 de abril de 1.999 de la Consellería de Política Territorial, Obras públicas y Vivienda para el transporte para los vehículos de menos de 3.500 Kg. de PMA con un radio de actividad reducido a 100 Km. y sin exceder de los límites territoriales de la Comunidad gallega debido a la escasa incidencia de este tipo de transporte para la Administración como factor distorsionador de la competencia.

2ª) **Capacidad económica**, que debe ser acreditada según la actividad de la empresa dentro del sector (transporte o agencia) mediante la certificación de la existencia de un fondo de reserva de cuantía económica variable calculada en función del número de vehículos y el PMA de cada uno de estos; y

3ª) **Honorabilidad**, consistente en la carencia de antecedentes penales por delitos dolosos o que conlleven accesoriamente la prohibición de ejercicio de la profesión de transportista así como la carencia de sanciones por infracciones muy graves en materia de transporte o por incumplimiento grave y reiterado de las normas fiscales, laborales o de Seguridad Social.

Así pues, la acreditación de una serie de condiciones previas para el acceso al sector implica el establecimiento de filtros o, cuando menos, refleja el espíritu de limitar un ingreso indiscriminado al mercado del transporte, estableciendo una serie de condiciones que constituyen un primer obstáculo para el desarrollo de la actividad, y cuya elusión se ha convertido en los últimos tiempos una de los focos de fraude que da lugar a prácticas vulnerantes de la competencia.

Régimen de autorizaciones de transporte.

De igual forma que se exige una serie de requisitos previos al ejercicio de la actividad de transporte, relacionados con las condiciones personales y de capacidad económica de la empresa, también la legislación establece un régimen de autorizaciones de transporte adscrito a los vehículos.

Para la realización del transporte de mercancías, sea público o privado complementario, será necesario que las personas que pretendan llevarlo a cabo obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa que habilite para su prestación y que facultará para realizar el transporte con un vehículo concreto, que debe aparecer identificado en la propia autorización. Esta autorización se documenta a través de la expedición de la correspondiente tarjeta de transporte, aunque existe sin embargo un régimen de excepciones.

La ley impone a los titulares de autorizaciones de transporte público el cumplimiento en todo momento de los requisitos que establece la Orden ministerial de 24 de agosto de 1.999 y que obliga a:

- ➔ Ser persona física, sin que se puedan otorgar las autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes, o persona jurídica que, en este caso, debe tener la forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado.
- ➔ Tener la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o de un Estado no miembro al que, en virtud de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el requisito de la nacionalidad.

- Cumplir los requisitos de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías, honorabilidad, capacidad económica.
- Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social establecidas en la legislación vigente.
- Disponer del número mínimo de vehículos y de un número de conductores, provistos de permiso de conducción de clase adecuada, igual o superior al de vehículos de que disponga la empresa y que deberán figurar en su plantilla en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En el caso de inicio de la actividad de transporte, la ley es especialmente restrictiva en cuanto a la obtención de autorizaciones de transportes ya que establece que sólo se otorgarán autorizaciones de transporte público nuevas a quien no sea previamente titular de otras de la misma clase e igual o superior ámbito, cuando el solicitante acredite:

a) ser persona física, sin que puedan otorgarse las autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes, o persona jurídica que, en este caso, debe revestir la forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado; nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o de un Estado no miembro al que, en virtud de lo dispuesto en los tratados o convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el requisito de la nacionalidad; capacitación profesional, honorabilidad, capacidad económica, y hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y sociales.

b) que dispone, como mínimo, de:

- Tres vehículos con una antigüedad no superior a dos años si se tratase de vehículos pesados y ámbito nacional o seis años si fueran de ámbito local. Dichos vehículos deberán sumar conjuntamente al menos 60 toneladas de carga útil, computándose, a tal efecto, las cabezas tractoras por el peso máximo remolcable que tengan autorizado. Cuando no fuera así, el número de vehículos exigido deberá ser superior.
- Dos vehículos con una antigüedad no superior a seis años si se solicitan autorizaciones para realizar transporte en vehículo pesado de ámbito local.
- Un vehículo que no supere la antigüedad de seis años, si se solicita una autorización para realizar transporte en vehículo ligero.

Sin lugar a dudas ello supone un esfuerzo económico importante en el acceso al sector, que debe sopesarse con carácter previo al desarrollo de la actividad.

2.2. IDENTIFICACIÓN DE LAS PRÁCTICAS RESTRICTIVAS DE LA COMPETENCIA.

Como se ha señalado anteriormente en el punto 1.1.2, la Ley de Defensa de la Competencia parte de la delimitación de tres prácticas que tipifica como restrictivas de la competencia:

- Acuerdos entre empresas (artículo 1)
- Los abusos de la posición de dominio de uno o varios operadores (artículo 6)
- Los actos de competencia desleal

De estas prácticas solo se ha podido comprobar la existencia de Actos de competencia desleal.

Y como también se ha señalado, las partes del sistema de mercado más sensibles a vulnerar las reglas de una sana competencia y que trataremos a continuación, son:

- a) Precios o condiciones comerciales,
- b) Acceso a los mercados o a las fuentes de aprovisionamiento y
- c) Violación de normativa relativa a la actividad.

a) Precios y condiciones comerciales:

El sistema de precios en transporte en la actualidad es de precios libres, no existiendo sector del mismo que esté sujeto a precios obligatorios, por lo que, en teoría, cada empresario del transporte puede negociar y pactar con su cliente (cargador) el precio (portes) que estime conveniente.

El sector del transporte es, por razones obvias, uno de los más sensibles a las fluctuaciones experimentadas por el precio de los combustibles que ha venido constituyendo uno de los caballos de batalla de los empresarios por la influencia que tiene en el coste del transporte, sin despreciar la concurrencia de muchos otros costes directos: por el tipo de vehículo, los de los servicios de mantenimiento y reparaciones, seguros obligatorios, carga fiscal, etc.

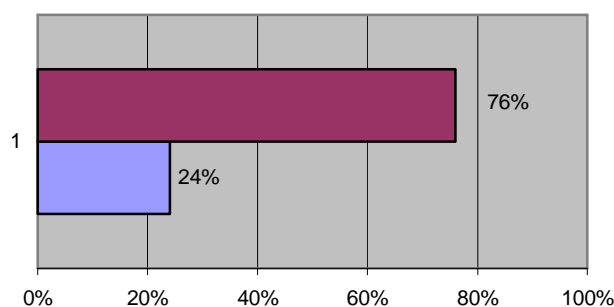
Precisamente los costes a que esta sometida la empresa han de ser contemplados, como ocurre en cualquier otro sector y empresa, en la fijación del precio del servicio, pues solo así podrá establecer un precio, que cubriéndolos, permita obtener beneficio empresarial razonable, objeto final de toda actividad empresarial.

En este sentido puede arrojaros datos de interés para comprender cómo se encuentra en la realidad el mercado, el sistema de precios en transporte a través de los resultados de la Encuesta de Precios del Transporte Público de Mercancías por Carretera de diciembre de 2.005 del Ministerio de Fomento, llevado a cabo entre empresas de transporte y cargadoras y usuarios de transporte.

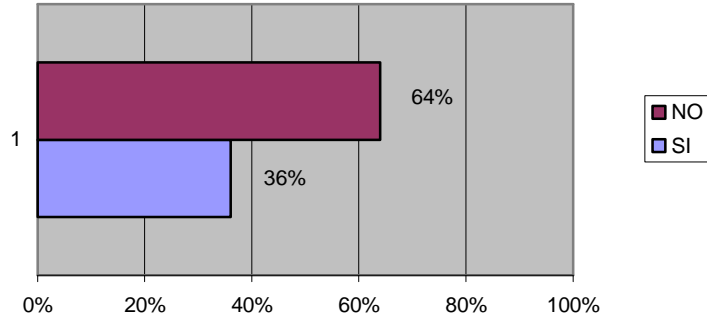
A los efectos del presente informe, nos hemos centrado en los resultados arrojados por las empresas de transporte particularmente en Galicia, discriminando los datos aportados por los demás agentes intervinientes en el sector.

Ante las siguientes preguntas, las respuestas fueron:

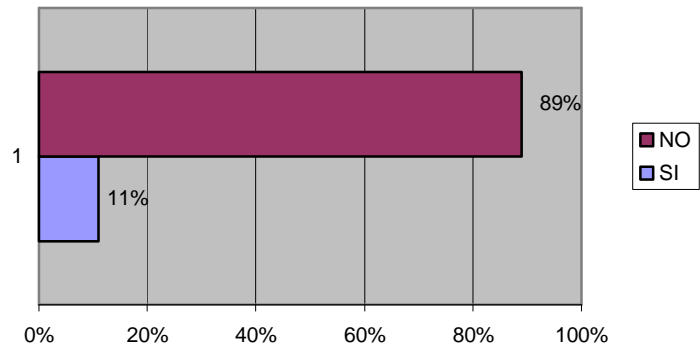
¿Tiene suscrito contrato de media o larga duración con empresas cargadoras y/o empresas de transporte público por carretera?



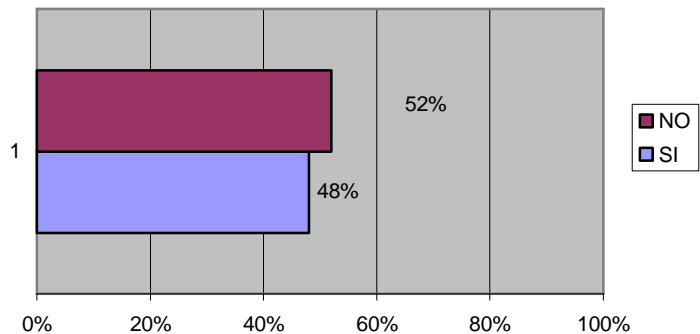
¿Utilizan una cláusula de revisión automática del precio del transporte en función del incremento de los costes (gasóleo, etc.) en empresas que tienen suscritos contratos de media o larga duración?



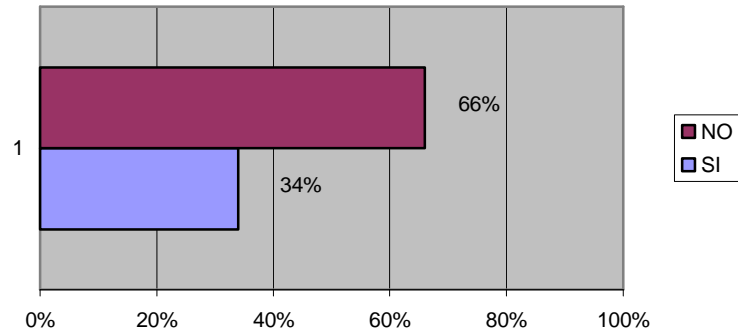
¿Utilizan una cláusula de revisión automática del precio del transporte en función del incremento de los costes (gasóleo, etc.) en empresas que NO tienen suscritos contratos de media o larga duración?



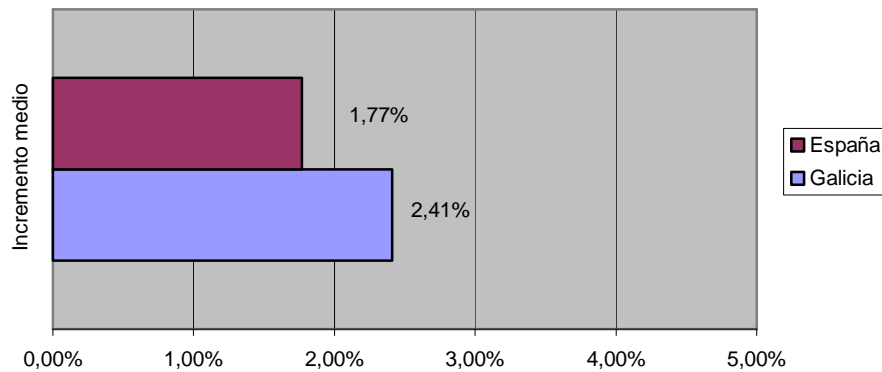
¿Ha tenido lugar una revisión de costes con posterioridad a la firma de los acuerdos de 18 de octubre de 2.005 en empresas que tienen suscritos contratos de media o larga duración?



¿Ha tenido lugar una revisión de costes con posterioridad a la firma de los acuerdos de 18 de octubre de 2.005 en empresas que NO tienen suscritos contratos de media o larga duración?



¿Incremento de los precios después de la firma de los acuerdos de 18 de octubre de 2.005?



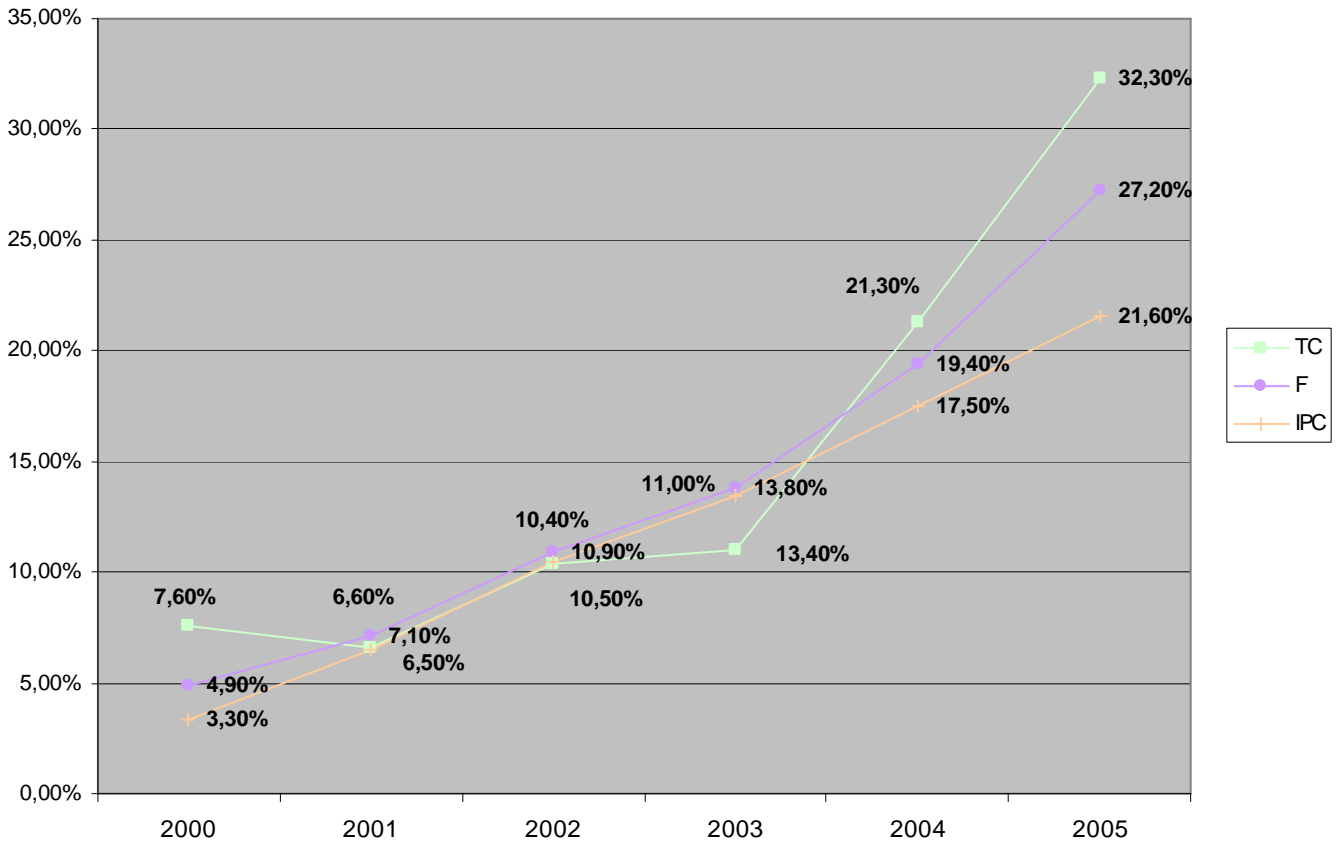
¿Qué incremento de precios se ha producido desde el 2.004 hasta hoy? (empresas que NO tienen contratos de media o larga duración) **5,47%**

¿Qué incremento de precios se ha producido desde 2.003 hasta hoy? (empresas que NO tienen suscritos contratos de media o larga duración) **5,90%**

Es decir, tenemos un sector que no tiene ni contratos suscritos ni cláusulas de revisión de precios.

Por otro lado tenemos los costes que soporta el transporte y cuya evolución, de acuerdo con los datos arrojados por el observatorio de costes para cada tipo de vehículo comparándolos con la variación del IPC, son (para simplificar el análisis, hemos considerado solo dos tipos de vehículos: el que más incremento ha sufrido, el tren de carretera -TC en el cuadro- y el que menos, la furgoneta - F en el cuadro):

Evolución de costes respecto IPC 2000-2005
 (Los valores, indicados en tanto por ciento acumulado, son los del IPC y los de los dos tipos de transporte)



Fuente: Observatorio de costes 2005. Ministerio de Fomento

Confrontando los datos que nos proporciona el propio sector a través de la Encuesta de precios y la evolución de los costes directos soportados, debe concluirse que las empresas del sector vienen soportando, particularmente entre los años 2.003 a 2.004, un incremento imparable de los costes que no se ha reflejado en la misma medida en el precio de sus servicios.

Dicha situación se ha tratado de paliar en cierto modo a partir de octubre de 2.005, habiéndose adoptado por las empresas una política de incremento de precios que les permitiera aliviar la situación económica a la que les estaba abocando el imparable incremento de costes directos de los vehículos, de los servicios de mantenimiento y reparaciones, de los seguros de automóviles y del precio del gasóleo de automoción.

A ello hay que unir una carencia de conocimientos adecuados en materia de costes, que lleva a muchos de ellos, por imposición de los cargadores a emprender políticas de precios absolutamente antieconómicas y que ha alimentado en estos últimos el desarrollo de prácticas vulnerantes en materia de competencia a través de la ejecución de transportes por precios que, en ocasiones, no alcanzan a cubrir costes, lo que pudiéramos encuadrar dentro de lo que tipifica la ley como "venta a pérdida" a fin de captar clientes, no perder los existentes o de tratar de eliminar a competidores próximos del mercado, práctica que, si bien puede proporcionarles los resultados buscados o el efectivo a corto o medio plazo para hacer frente a sus propias deudas, les avoca a una situación económicamente insostenible en la empresa.

b) Acceso a los mercados y a las fuentes de aprovisionamiento.:

La elusión de la normativa que establece las restricciones para acceder al mercado del transporte constituye otra de las principales fuentes de vulneración de la competencia.

Entre las prácticas más habituales que percibe el sector, pueden destacarse dos: la constitución de pseudocooperativas, y las que denominaremos como pseudoempresas portuguesas.

- “Pseudocooperativas”. La exigencia para acceder al sector de capacitación profesional en el titular de la empresa de transporte o su habilitación a través de tercero con la categoría de gerente, así como la titularidad de determinado número de vehículos junto con sus respectivas tarjetas de transporte y las limitaciones en su adquisición habría llevado a algunos empresarios del sector a constituir lo que formalmente son Cooperativas de Transporte, al amparo de la Ley 5/1998 de 18 de diciembre de Cooperativas de Galicia.

Dicha norma define la cooperativa como una sociedad de capital variable que, con estructura y gestión democrática, en régimen de libre adhesión y baja voluntaria, desarrolla una empresa de propiedad conjunta, a través del ejercicio de actividades socio-económicas, para prestar servicios y satisfacer necesidades y aspiraciones de sus socios, y en interés de la comunidad, mediante la participación activa de los mismos, distribuyendo los resultados en función de la actividad cooperativizada.

Particularmente y en cuanto a las cooperativas de transportistas, dicha ley las perfila señalando que se considerarán como tales a las que asocian a titulares de empresas del transporte, o profesionales que puedan ejercer en cualquier ámbito la actividad del transporte, y tengan por objeto organizar y/o prestar servicios de transporte o bien la realización de actividades que hagan posible este objeto.

El fraude residiría en que a través de la capacitación profesional que les es proporcionada por una tercera persona con la titulación legalmente exigida de la que los cooperantes carecen, empresarios individuales aportan a la pseudocooperativa sus vehículos y tarjetas de transporte, pero con intención de seguir interviniendo en el mercado como transportistas individuales.

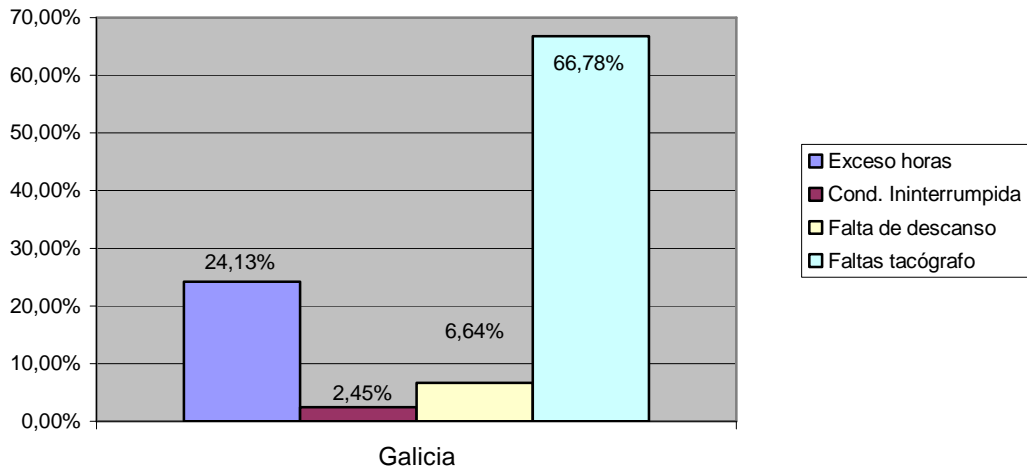
- “Pseudoempresas portuguesas”. De igual forma, y por facilitar su ubicación geográfica, podrían existir empresarios gallegos del sector que habrían creado empresas de transporte en Portugal, por ser la normativa aplicable allí menos restrictiva que la española, cuando la realidad es que desarrollan su actividad en España y no en Portugal, realizando transportes que han de calificarse como nacionales.

Un posible reflejo de la diferencia normativa entre ambos países antes apuntada es la firma en el año 2.000 (BOE 281/2001) de un acuerdo entre España y Portugal relativo a la creación de una “Comisión Mixta en el ámbito de los transportes terrestres y las infraestructuras de transporte” que tiene, entre otros objetivos “1. En el ámbito de los transportes terrestres: a) **Promover la cooperación en la aplicación del acervo comunitario**, en el marco de los objetivos señalados en el artículo 1 del Acuerdo, **en particular en los ámbitos de la armonización fiscal, técnica y social, con objeto de garantizar la igualdad de las condiciones de la competencia;** b) **Promover la cooperación, incluidas acciones concertadas de control entre las autoridades de los dos países que tengan competencia, para fiscalizar la normativa en el ámbito de los transportes terrestres.**” (Artículo 2 del Protocolo que compone el Acuerdo)

c) Violación de normativa relativa a la actividad:

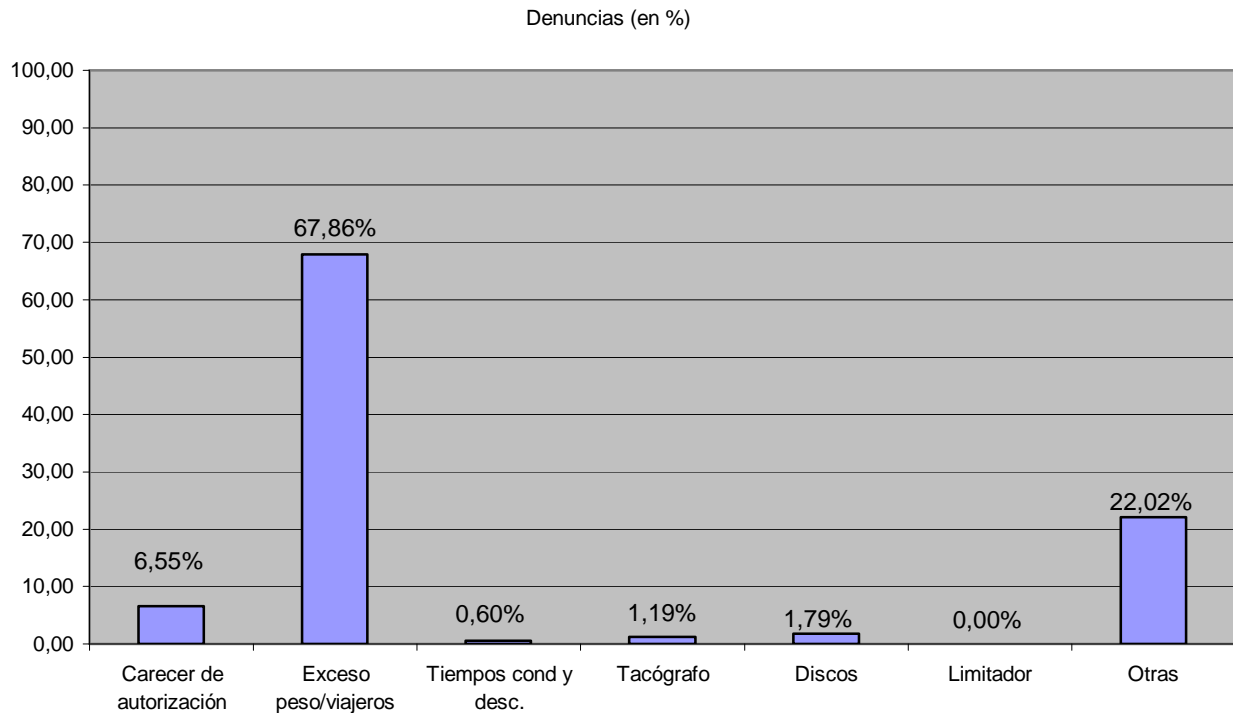
Dentro de esta destacamos: excesos de peso, alteración de tacógrafos y no cumplimiento de los tiempos de descanso.

Según un estudio a nivel nacional del Ministerio de Fomento, el 66,78% de las infracciones detectadas por la Administración gallega en el 2004 correspondieron a faltas en tacógrafos.



Fuente: Ministerio de Fomento.

Y de acuerdo con el Plan de Inspección 2005, elaborado por el Ministerio de Fomento, el Resumen de los controles efectuados en carretera, por tipo de sanción, son:



Fuente: Ministerio de Fomento.

Por lo que se concluye que las dos violaciones más importantes son el exceso de peso y la alteración de los tacógrafos.

3. SOLUCIONES.

En definitiva, el aislamiento de las conductas atentatorias de la sana competencia deberían contemplar:

- La creación de una nueva conciencia, tanto en las empresas como en los usuarios del sector de transporte, de la necesidad de la estricta observancia de sus normas reguladoras como forma de garantizar una mayor seguridad y competencia dentro de un sector de gran trascendencia en la economía global.
- Estrechar el cerco desde los Servicios de Inspección de transporte de las prácticas vulneradoras de la normativa del sector, reforzando los medios del mismo así como la coordinación y cooperación con los demás cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado que puedan tener contacto con el mismo.
- La coordinación y cruce de datos entre las distintas fuerzas actuantes en el sector y administraciones implicadas que permitan, a través de la detección de aquellas conductas que vulneran la normativa de transporte, identificar y poner nombre a prácticas de competencia desleal o ilícita y su consecuente sanción.
- La homogenización de la normativa entre países del entorno europeo.
- La formación de los trabajadores.

En definitiva, la vulneración sistemática de las normas que rigen la sana competencia del sector parten en el mayor número de ocasiones de la sistemática vulneración de la normativa ordenadora del sector de transporte, por lo que la lucha contra la competencia desleal o ilícita hace necesario un endurecimiento de la actuación inspectora y sancionadora de su normativa sectorial, de la misma manera que la sistemática vulneración de la normativa sectorial por parte de determinadas empresas debería llevar a la intervención de los organismos autonómicos o nacionales a los que se encomienda la vigilancia de la sana competencia a que inicien los correspondientes expedientes.

Ello pasa por el cruce de datos de las administraciones y fuerzas y cuerpos de seguridad implicados, tanto en el ámbito nacional como en el autonómico, la mayor dotación de medios personales y materiales para la lucha contra dichas prácticas y la previsión de una institución sectorial en transporte que asegure la aplicación de su normativa sectorial (igual que la Comisión del Mercado de Telecomunicaciones y la Comisión Nacional de Energía).

4. IMPLICACIONES DE LA REFORMA.

Sin duda, las fuerzas económicas intervinientes en el sector del transporte, deberían ser unas de las más interesadas (junto con la Administración y los consumidores) en poner coto a las prácticas desarrolladas en el mismo y que de manera directa o indirecta producen la quiebra o menoscabo de la libre competencia que debe inspirar el funcionamiento del mercado del transporte, afectando incluso a la seguridad.

Compartiendo ese espíritu nació el denominado **“Código de buenas prácticas mercantiles en la**

contratación de transporte de mercancías por carretera” suscrito por el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las Asociaciones representativas de empresas cargadoras (AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME) al que se permite la adhesión de las empresas de transporte y de usuarios y operadores de transporte de mercancías.

La adhesión al mismo únicamente implica el compromiso de los firmantes de respetar en la práctica cotidiana los principios y reglas que en él se contienen con el objetivo de mejorar su imagen comercial en el mercado, asegurando un desarrollo más fluido de su actividad y elevar su nivel de competitividad y mayor grado de seguridad jurídica en sus relaciones mercantiles.

También el poder ejecutivo viene siendo igualmente consciente de la necesidad de atajar, desde la Administración, aquellas prácticas que distorsionan el mercado, y que también de una u otra forma, inciden en la competitividad del sector.

Desde el Ministerio de Fomento se viene elaborando con periodicidad anual, un plan de Inspección del Transporte por Carretera que refleja, a todas luces, la sensibilidad de la Administración ante la necesidad de mejorar las condiciones de competencia y seguridad en el sector. Para ello, el ejecutivo se orienta hacia la conveniencia de reforzar los servicios de inspección respecto de aquellas infracciones a la normativa de transporte que puedan implicar una perturbación en su ordenación.

Si en el año 2.005 dicho plan prestaba especial atención en materia de transporte de mercancías por carretera al de mercancías peligrosas, a los tiempos de conducción y descanso, a los tacógrafos, a los excesos de pesos y a las infracciones en materia de títulos que habilitaban para el transporte, dicha atención se mantiene para el plan de inspección del 2.006, si bien con mayor conciencia de cómo el incremento de los costes a que está sometido el sector alimenta la aparición de conductas anómalas que tratan de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta y que, además, pueden hacer aflorar bolsas de economía sumergida y competencia desleal en el sector.

5. CONCLUSIONES

Resumiendo todo lo dicho hasta aquí, podemos concluir que:

- El sector tiene un gran peso en la economía gallega.
- Estamos en presencia de un sector muy atomizado, constituido en su mayoría por pequeños empresarios que actúan en el mercado a título individual.
- La falta de formación específica de los trabajadores hace que estos, en algunos casos, trabajen bajo costes sin saberlo, lo que provoca una abundante oferta de servicios y confiere a los cargadores una posición dominante en la negociación del precio de los mismos frente a los transportistas. Asimismo, dicha oferta viene acompañada por una alta exigencia en los servicios contratados y la búsqueda de abaratamiento de costes para los primeros, lo que ha degenerado en la puesta en práctica de conductas vulnerantes de la competencia para tratar de crearse un hueco, o afianzarse en el mercado, incluso a costa de incurrir en infringir otras muchas normas legales, a lo que se une, en muchos casos, una ausencia de cultura de costes en el sector.
- Se han detectado actos de competencia desleal.
- Existen también prácticas vulnerantes de la competencia en las dificultades en el acceso a la actividad.

FUENTES CONSULTADAS:

- España. Ley de Ordenación de Transportes Terrestres 16/1987, de 30 de julio de 1987. *Boletín oficial del Estado*, 31 de julio de 1987, 182/1987.
- España. Real Decreto 1211/1990. Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, de 28 de septiembre de 1990. *Boletín oficial del Estado*, 8 de Octubre de 1990, 241/1990.
- DELOITTE. *Situación Económico-Financiera de las empresas españolas de transporte por carretera durante el período 1998-2002*. [España]: 2003.
- CONSULTRANS. *Estudio Socio-económico del transporte por carretera en España*. [España] 161 p.
- Contabilidad Nacional. INE
- Ministerio de Fomento. Transportes.
- Instituto Galego de Estatística