

**ESTUDO SOBRE O SECTOR DO
TRANSPORTE DE MERCADORÍAS POR
ESTRADA EN GALICIA DENDE
O PUNTO DE VISTA DA COMPETENCIA**

0 PRESENTACIÓN DO INFORME

- 0.1. Consideracións previas
- 0.2. Metodoloxía

1. SITUACIÓN ACTUAL.

1.1. Marco normativo

1.1.1. Marco normativo xeral do sector do transporte de mercadorías por estrada.

1.1.2. Marco normativo xeral de defensa da competencia.

1.2. Características económicas do sector.

1.3. Identificación dos axentes que traballan no sector.

2. PROBLEMAS DO TRANSPORTE DE MERCADORÍAS.

2.1. Identificación das barreiras de entrada ao sector.

2.2. Identificación das prácticas restritivas da competencia.

3. POSIBLES SOLUCIÓNS.

4. IMPLICACIÓNS DA REFORMA.

5. CONCLUSIÓNS.

0. PRESENTACIÓN DO INFORME

0.1. CONSIDERACIÓNS PREVIAS

O presente documento constitúe o informe final sobre a situación actual do sector do transporte de mercadorías por estrada na Comunidade Autónoma galega, dende o punto de vista da competencia, encomendado polo Tribunal da Competencia de Galicia á empresa adxudicataria.

O informe ten como obxectivo presentar os resultados obtidos, as conclusións dos traballos efectuados e as propostas de recomendacións que cremos que poden resultar beneficiosas para o sector.

0.2. METODOLOXÍA

Cómpre comentar aquí, antes de comezar a lectura do informe, as dificultades para demostrar a existencia de determinadas prácticas lesivas á competencia. Para algunhas destas prácticas, como, por exemplo, o non cumprimento das horas regulamentarias de descanso ou outros incumprimentos semellantes, recorreremos ás estatísticas de infraccións do Ministerio de Fomento e da Consellería de Obras Públicas da Xunta de Galicia. Para outras, as non tan fáciles de demostrar xa que son comentarios dentro do sector, simplemente cremos necesario enumeralas.

Malia a dificultade de proba destas prácticas, non é menos certo que, dende os acordos adoptados en outubro de 2005, o propio sector e o Ministerio de Fomento, conscientes desta realidade, veñen mantendo contactos a través da Comisión de Seguimento dos citados acordos, nos que se presenta a necesidade de atallar o seu desenvolvemento.

As táboas e gráficos foron elaborados grazas aos datos obtidos do INE, do Ministerio de Fomento e do Instituto Galego de Estatística. Outros foron de elaboración propia, debido á carencia de datos referidos a Galicia.

1. SITUACIÓN ACTUAL.

1.1. MARCO NORMATIVO.

Di o artigo 38 da Constitución española:

“Recoñécese a liberdade de empresa no marco da economía de mercado. Os poderes públicos garanten e protexen o seu exercicio e a defensa da produtividade, de acordo coas esixencias da economía xeral e, cando corresponda, da planificación”.

Sen dúbida ningunha, é importantísimo o papel que o sector de transporte xoga como motor da economía xeral.

De feito, o crecemento do transporte de mercadorías dentro da UE, cunha taxa do 2,8% anual, axustouse en liñas xerais á tendencia do crecemento económico, que foi do 2,3% de media no período 1995-2004. En liñas globais, o transporte de mercadorías por estrada creceu un 35% no contexto europeo, ao que non se subtrae o sector galego.

A maior parte do transporte da UE realízase por estrada, modo que representa o 44% do total do transporte de mercadorías, e foron a redución do transporte pesado e a importancia crecente dos servizos porta a porta e con prazos moi breves os que contribuíron ao crecemento sostido do transporte por estrada.

Resulta patente que o transporte por estrada é un sector que está moi consolidado, no que España está entre os cinco primeiros países europeos que, en termos de tonelaxe, veñen dominando o sector dende o ano 2004.

En consecuencia, os transportes terrestres por estrada sempre foron un dos sectores normativos que tivo en conta o lexislador, ao ser tradicionalmente obxecto dunha produción dirixida ben a regular aspectos moi concretos del, ben a adaptar o seu réxime xurídico ás circunstancias de todo tipo que ían xurdindo, ás novas técnicas ou ás formas de exercicio desta actividade, e todo iso sendo un sector que tradicionalmente estivo fortemente intervido polos poderes públicos e despois de evolucionar cara a unha progresiva liberalización, auspiciada en gran medida pola integración española na Europa común.

1.1.1. MARCO NORMATIVO XERAL DO SECTOR DO SECTOR DO TRANSPORTE POR ESTRADA

O principal bloque normativo aplicable ao sector do transporte en España, deixando a un lado as normas que respecto do réxime xurídico do contrato de transporte aparecen contidas no Código de comercio, recóllense na **Lei 16/1987 de ordenación dos transportes terrestres** (en diante, **LOTT**) e a súa norma de desenvolvemento, o **Real decreto 1211/1990** polo que se aproba o Regulamento de ordenación dos transportes terrestres (en diante **ROTT**), nadas ambas normas da necesidade de modernizar o réxime xurídico do transporte e poñer fin á obsoleta e dispersa normativa existente ata o momento e que aparecía as máis das veces contida en normas de rango inferior (a do transporte por estrada era do ano 1947), para adaptala ao contexto europeo.

Ambas conteñen normativa comprensiva non só do transporte de mercadorías por estrada, senón tamén de viaxeiros e o realizado mediante ferrocarril.

Malia o esforzo lexislador realizado a través desas dúas normas, o número delas que se aplica dentro do sector do transporte por estrada segue sendo considerable, e iso por mor:

- ➔ da natureza do transporte (de mercadorías, funerario, de mercadorías perigosas, de mudanzas, internacional...);
- ➔ da diversidade das formas de prestación do mesmo (axencias de transporte/operadores de transporte, transitarios, almacenistas/distribuidores, arrendamento de vehículos con ou sen condutor, estacións de transporte, centros de información e distribución de cargas...);
- ➔ da concorrencia con outras normas que, por razóns evidentes, interfíren sobre o sector, e que non poden ser esquecidas (tráfico, circulación e seguridade vial, seguros...);
- ➔ da normativa de acceso ao sector (capacitación profesional, réxime de autorizacións de transporte...) e
- ➔ das derivadas das especificacións técnicas aplicables (en relación aos vehículos, aos pesos e dimensións, aos transportes especiais, ás autorizacións de transporte...) así como, en consonancia co anterior, o réxime sancionador vixente.

Por iso non é posible coñecer a fondo o sector a través da análise exclusiva desas dúas citadas normas, e cómpre recorrer á análise da abundante lexislación existente, tarefa que excede os obxectivos deste informe.

1.1.2. MARCO NORMATIVO XERAL DE DEFENSA DA COMPETENCIA

Sen dúbida, a competencia constitúe un dos elementos consubstanciais ao noso modelo de organización económica por ser instrumento para a eficiencia na asignación de recursos e a consecución do estado do benestar e o lexislador non foi alleo á necesidade de responder regulándoa. Para iso, pretende, por unha banda, garantir unha competencia suficiente (mediante a súa protección fronte aos ataques que poida sufrir) e, pola outra, compatibilizar a súa regulación legal coas demais leis coas que poida converxer na regulación do mercado.

Pero este proceso de sensibilidade fronte á defensa da competencia non é exclusivo do noso Estado, senón que, pola contra, dende a súa creación, as Comunidades Europeas, nas que se habería de integrar España, marcaron esa como unha das grandes políticas que se tiñan que observar, e dende aquela, en moitos aspectos do seu desenvolvemento normativo, o noso lexislador non perdeu de vista o modelo comunitario.

Lei de defensa da competencia. Prácticas restritivas.

Dese espírito xurdiu a **Lei 16/1989, do 17 de xullo, de defensa da competencia**, inspirada nas normas comunitarias de defensa da competencia e cuxa aplicación é compartida polo Tribunal de Defensa da Competencia e o Servizo de Defensa da Competencia canda os seus homónimos nos ámbitos territoriais das comunidades autónomas (en Galicia polo Tribunal Galego de Defensa da Competencia e o Servizo Galego de Defensa da Competencia) conforme na súa articulación cos criterios de conexión e os mecanismos de coordinación, cooperación e información recíproca que establece a **Lei 2/2002, do 21 de febreiro, de coordinación das competencias do Estado e as comunidades autónomas en materia de defensa da competencia**, nacida ao abeiro da sentenza do Tribunal Constitucional nº 208, do 11 de novembro de 1999, que declarou inconstitucional a atribución exclusiva ao Estado das competencias executivas en materia de defensa da competencia.

Non sen dificultade, a citada lei define o que considera como “condutas prohibidas” por constituír a xuízo do lexislador, *acordos ou prácticas restritivas ou abusivas da competencia*, e abórdao no seu artigo 1 dende a perspectiva do resultado ou efecto que esas prácticas poden ter sobre o mercado. Así, delimita como conduta prohibida *todo acordo, decisión ou recomendación colectiva, ou práctica concertada ou conscientemente paralela, que teña por obxecto, produza ou poida producir o EFECTO de impedir, restrinxir ou falsear competencia en todo ou parte do mercado nacional*, e tipifica unha serie de condutas concretas extraídas, sen dúbida, da observación dos mercados e a experiencia acumulada en materia de competencia.

Resulta claro que o lexislador é consciente de que existen partes do sistema económico que son especialmente sensibles á vulneración das regras da sa e libre competencia, a saber:

- ➔ prezos ou condicións comerciais;
- ➔ produción, distribución, desenvolvemento técnico e investimentos;
- ➔ acceso aos mercados ou ás fontes de aprovisionamento e
- ➔ prestacións suplementarias en relación cos contratos sen conexión cos mesmos.

E por iso a Lei de defensa da competencia parte da identificación de tres grandes tipos de prácticas restritivas dela:

- ➔ Os acordos entre empresas (artigo 1)
- ➔ Os abusos da posición de dominio dun ou varios operadores (artigo 6)
- ➔ Os actos de competencia desleal.

No entanto, o lexislador unicamente parece ter intención de intervir, atribuíndolles competencias en tal sentido ao Tribunal de Defensa da Competencia e ao Servizo de Defensa da Competencia que crea esta lei, cando sexan actos que distorsionen *gravemente* as condicións de competencia do mercado e, ademais, *afecten o interese público*.

Canda a delimitación destas condutas ou prácticas, o sistema creado por esta lei complétase cun procedemento de control de concentracións e cun mecanismo de fiscalización dos criterios de concesión das axudas públicas dende a perspectiva da competencia.

Condutas tipificadas na Lei de defensa da competencia.

O espírito inspirador da Lei de defensa da competencia, do 17 de xullo de 1989, é o de garantir a existencia dunha competencia suficiente e protexela fronte a todo ataque que poida resultar contrario ao interese público.

Con tal espírito, o capítulo primeiro da lei establece un sistema de control dos acordos que limitan a competencia no mercado nacional e prohíbe o exercicio abusivo do poder económico así como as condutas unilaterais que por medios desleais poidan falsear a competencia.

Para iso establece un catálogo pechado de condutas que cualifica de PROHIBIDAS por entender que vulneran a libre competencia (artigo 1), para, deseguido, **ESTABLECER EXCEPCIÓNS** de aqueles acordos, decisións, recomendacións e prácticas que:

- ➔ ben se autoricen expresamente mediante unha lei (artigo 2) porque contribúan a mellorar a produción, a comercialización de bens ou servizos ou promovan o progreso técnico ou económico (artigo 3) e sempre que se desenvolvan nos límites que establece a propia LDC
- ➔ ou sexan autorizadas expresamente polo propio Tribunal de Defensa da Competencia (artigo 4) ou polo Goberno (artigo 5) cos mesmos requisitos ca os anteriores.

Do mesmo xeito, **PROHIBE** expresamente a LDC o **abuso de posición dominante** (artigo 6) definindo tal conduta como *a explotación abusiva por unha ou varias empresas da súa posición de dominio no mercado ou da dependencia económica na que se encontren os seus clientes ou provedores*, delimitando a continuación que se entende por abuso para os efectos desta lei, definición que se concentra basicamente nos mesmos comportamentos que se relacionan no artigo 1 como condutas prohibidas por impedir, restrinxir ou falsear a competencia, a saber:

- ➔ imposición de prezos ou condicións comerciais,
- ➔ limitación da produción, distribución ou desenvolvemento técnico inxustificado,
- ➔ aplicación de condicións desiguais en prexuízo de terceiros, e
- ➔ a imposición de aceptación de prestacións suplementarias que non garden relación co obxecto dos contratos;

e ás que hai que lles engadir, para chegar á configuración legal do abuso de posición dominante que prohibe, tres supostos ou condutas máis:

- ➔ a negación inxustificada de produtos ou servizos,
- ➔ a ruptura de relacións comerciais inxustificadas e sen aviso previo, e
- ➔ a obtención baixo ameaza de prezos ou condicións non pactadas.

Respecto da delimitación sobre a posición de dominio no mercado e o seu abuso como conduta vulnerante da competencia, existen diversos pronunciamentos, tanto do TDC como do Tribunal Supremo, que tentaron discernir cales son os parámetros que permiten detectar a súa presenza.

Así, o Servizo de Defensa da Competencia, como órgano instrutor dos expedientes administrativos nesta materia, pronunciouse sobre este extremo considerando que o poder de mercado de cada empresa está relativizado pola potencia económica doutros competidores instalados no mercado con produtos ben situados, polo poder de compra ou porque decaía unha das características esenciais da posición de dominio como é a posibilidade de determinación do prezo. (Acordo do Servizo de defensa da competencia do 27 de abril de 2001). Con motivo do citado expediente, o propio Tribunal de Defensa da competencia pronunciouse respecto diso sinalando que “unha empresa goza de posición de dominio nun mercado cando tivese neste poder económico e independencia de comportamento suficientes como para poder actuar sen tomar en consideración as posibles reaccións dos competidores ou dos consumidores e, deste xeito, ser capaz de modificar no seu proveito o prezo ou outra característica do produto”. Así, cando non existe posibilidade de desenvolver unha política comercial que non teña en conta os competidores e os consumidores, non se pode apreciar a existencia de posicións dominantes nin, xa que logo, de abuso destas posicións. Ademais, tampouco existe abuso cando a negativa a unha subministración se produce ante unha relación comercial nova, que ten alternativas de fornecemento e onde debe presidir o principio de liberdade de contratación.

Tamén o Tribunal Supremo tivo oportunidade de valorar cando se pode dar abuso de posición dominante no mercado. Así, na sentenza do 8 de novembro de 2004, segundo o TS a análise da existencia ou non de posición de dominio require un estudo global do mercado relevante e da posición que cada operador ocupa nel, polo que a existencia doutros provedores dos mesmos produtos non é suficiente para descartar a posición de dominio dunha empresa, como tampouco a negativa de subministración constitúe automaticamente abuso de posición de dominio se está xustificada.

Precisamente a propia natureza do mercado de transporte en Galicia especialmente atomizado, non parece ser o caldo de cultivo máis axeitado para condutas derivadas da posición de dominio no mercado.

Por último, a LDC atribúelle tamén ao Tribunal de Defensa da Competencia o coñecemento dos ACTOS DE COMPETENCIA DESLEAL, sempre que se dean dúas condicións:

- ➔ que distorsionen gravemente a competencia no mercado e
- ➔ afecte con iso o interese público.

Delimitación da competencia desleal: A Lei de competencia desleal.

Consecuente con ese marco normativo xeral de defensa da competencia descrito, e seguindo os pasos legislativos de racionalización da competencia de sectores concretos do mercado (marcas e publicidade), xorde a **Lei 3/1991, do 10 de xaneiro, de competencia**

desleal, que aspira a crear un marco xurídico axeitado para a loita competitiva nos mercados, nacida das novas estratexias comerciais e do perigo que o abuso destas pode supoñer.

Esta norma parte, na identificación dos actos de competencia desleal (e como tales, contrarios á libre competencia), dunha cláusula definitoria xenérica apoiada no concepto da “boa fe” para establecer deseguido unha serie de actos concretos subsumibles no concepto de competencia desleal, a saber:

- actos de confusión ou engano,
- os obsequios, primas e supostos análogos,
- os actos de denigración, comparación ou imitación,
- a explotación da reputación allea,
- a violación de segredos,
- a indución á infracción contractual,
- a violación de normas,
- a discriminación e dependencia económica e
- a venda á perda.

1.2. CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DO SECTOR

Sen dúbida ningunha, o sector de transporte por estrada ten un evidente valor estratéxico e unha grande incidencia na economía nacional.

No ano 1999 representaba o 3,4% do VABpb nacional e no ano 2002 o 3,2% da poboación ocupada nacional, e era ademais o modo máis utilizado de transporte interior de mercadorías. De feito, nese ano o 84,9% da tonelaxe/quilómetro producida realizouse en España mediante transporte de mercadorías por estrada.

Iso implica, sen dúbidas, o dominio absoluto do transporte executado por estrada no noso país na translación de mercadorías.

O sector do transporte de mercadorías en cifras

En España existen un total de 552.737 empresas de transporte de mercadorías por estrada, das cales 35.188 son galegas e distribúense do seguinte xeito:

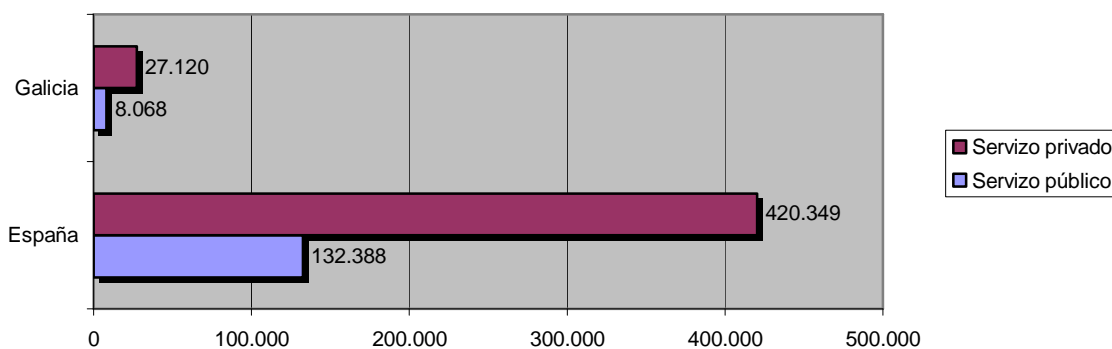
ESPAÑA

Servizo público						Servizo privado			
Pesado	Lixeiro	S. Lixeiro	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

Servizo público						Servizo privado			
Pesado	Lixeiro	S. Lixeiro	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.: Alugamento sen condutor vehículo industrial; A.S.C.X.: Alugamento sen condutor vehículo industrial e turismo).
Fonte: Ministerio de Fomento, xuño 06.



A presenza galega no sector representa o 6,37% do volume de empresas de transporte en España, das que o 77,07% se concentra no desenvolvemento do transporte privado e o 22,93% na prestación de transporte de servizo público (por conta allea).

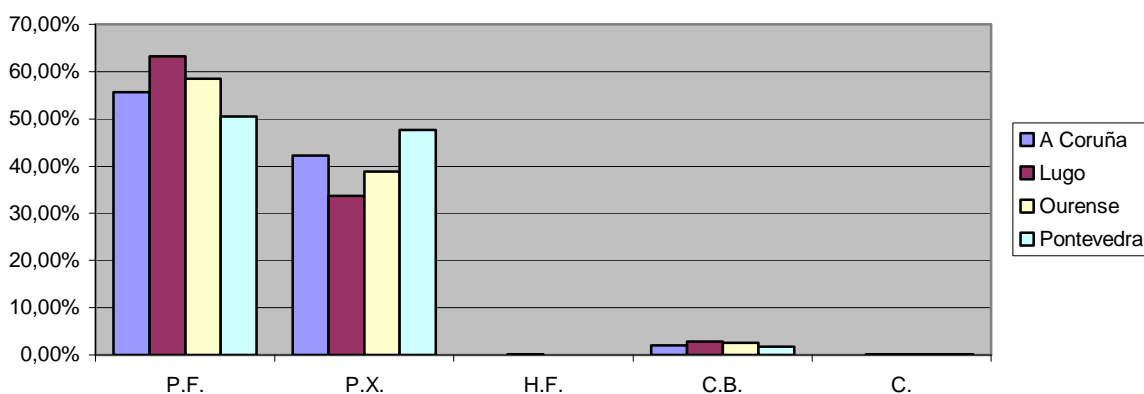
Unha primeira fonte de información que podería botar datos que permitan un mellor coñecemento do sector é a análise da forma empresarial a través da cal se desenvolve a actividade do transporte na Comunidade Autónoma galega.

De acordo coa fonte estatística proporcionada polo Ministerio de Fomento por tipo de empresa e por cada unha das catro provincias galegas, esta distribúese do seguinte xeito:

Distribución por provincia e tipo de empresa.

	P.F.	P.X.	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%
Ouense	58,54%	38,81%	0,02%	2,56%	0,07%
Pontevedra	50,45%	47,62%	0,02%	1,81%	0,11%

(P.F. = persoa física, P.X. = persoa xurídica; H.F. Herdeiros forzosos; C.B. = Comunidade de bens; C = cooperativas). Fonte: Ministerio de Fomento, xuño 2006



Obsérvase pois un maioritario exercicio do transporte a través da forma de empresario individual que representa máis da metade das empresas do sector en todas as provincias, seguido, aínda a distancia, doutras formas societarias.

Esta distancia parece acurtarse máis no caso da provincia de Pontevedra, onde se percibe unha progresión nos últimos anos cara á formación de sociedades, en calquera das súas formas.

Así, a atomización é unha característica común ao sector do transporte de mercadorías por estrada en Galicia, o que comparte co resto de España.

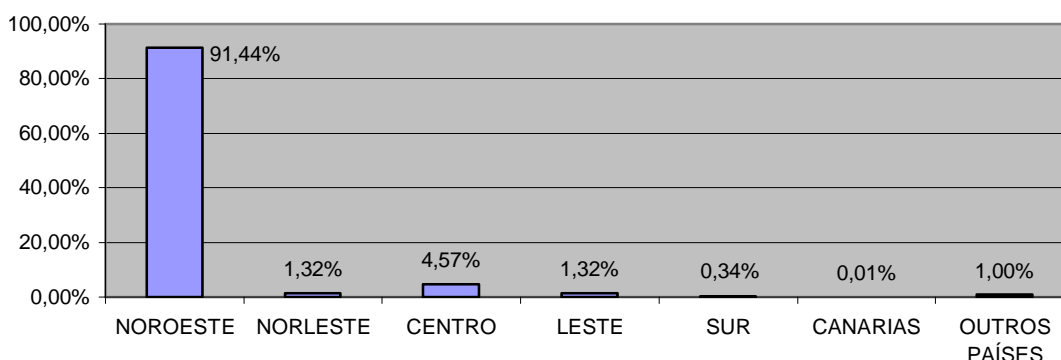
De acordo coas cifras oficiais da Xunta, do total de operadores un 66,8 % posúe un vehículo, e un 82,2 %, dous.

Estas cifras están por riba da media estatal, que para o ano 2004 indican que existía un 63,24 % de operadores cun vehículo e un 87,59 % con dous ou máis, cunha clara pero lenta tendencia á desatomización do sector, e á conversión de empresarios autónomos en sociedades anónimas e sociedades limitadas.

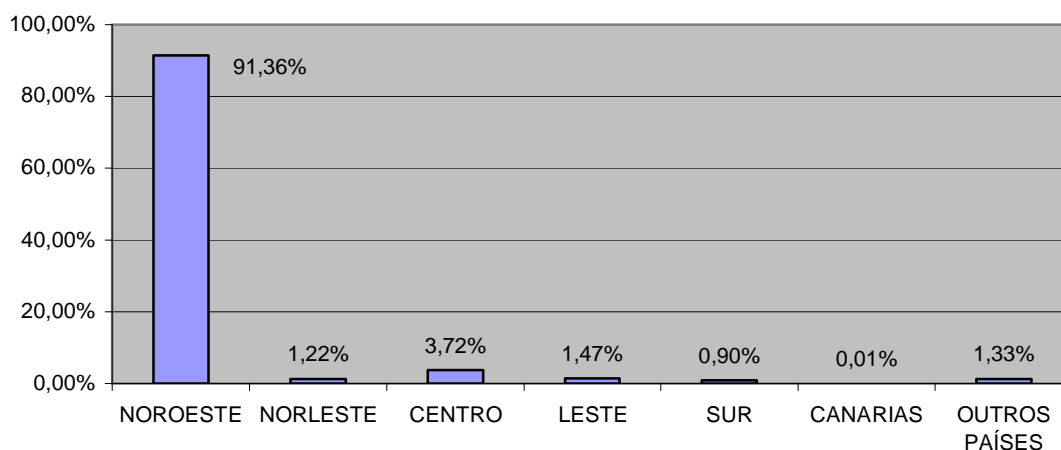
Esta característica provoca unha abundante oferta de servizos, que ademais lles outorga un forte poder de negociación aos clientes, e vén acompañada por unha alta esixencia nos servizos contratados, o que significa unha forte competencia no sector e provoca a diminución dos prezos.

No que atinxe ao destino e procedencia das mercadorías, a práctica totalidade dos transportes son realizados dentro da Comunidade Autónoma. O 90,33% das mercadorías entrantes e o 89,79% das salientes da rexión noroeste, constitúeno movementos dentro de Galicia.

A Galicia, dende



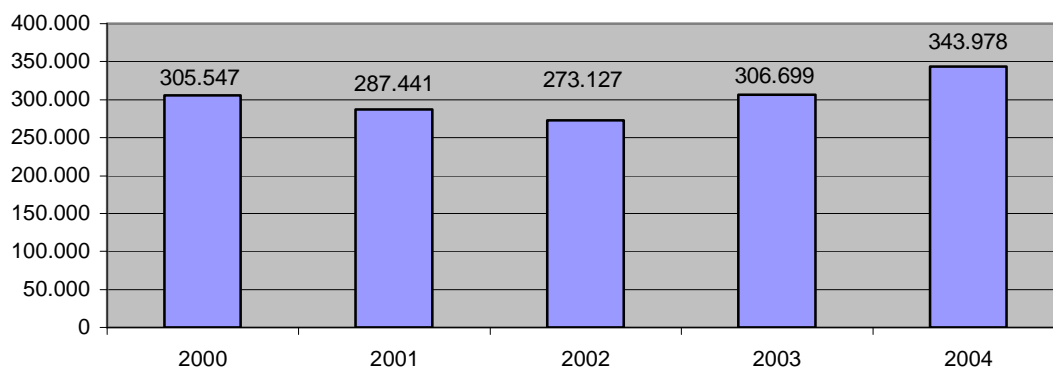
De Galicia, cara a:



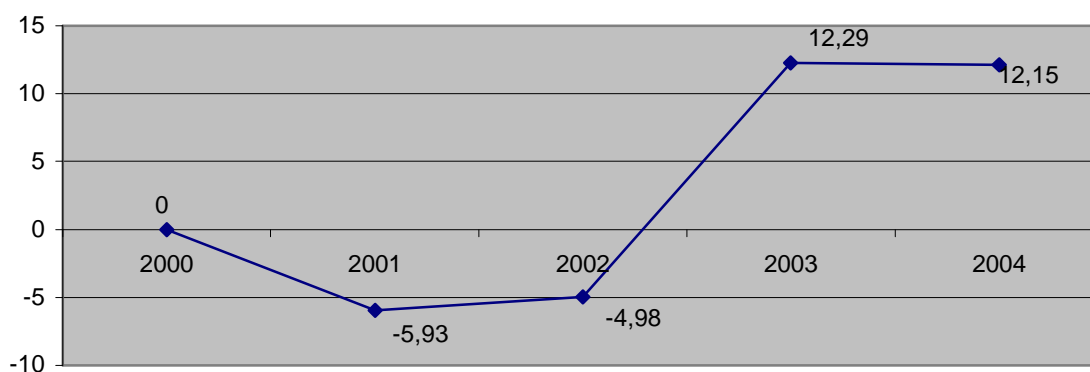
Fonte: Enquisa permanente do transporte de mercadorías por estrada. Ministerio de Fomento. Anuario estatístico de España, INE 2004

A evolución dos vehículos matriculados nos últimos anos, mostra un lento aumento do parque, e unha recuperación respecto dos valores de 2000.

Vehículos matriculados (camións e furgonetas)



Porcentaxe de crecemento respecto ao ano anterior



1.3. IDENTIFICACIÓN DOS AXENTES QUE TRABALLAN NO SECTOR

Como desenvolvemento do contido da LOTT e o ROTT, a Orde ministerial do 25 de abril de 1997 pola que se establecen as condicións xerais de contratación dos transportes de mercadorías por estrada, define o contrato de transporte de mercadorías por estrada, como *aquel mediante o cal unha persoa, física ou xurídica, titular dunha empresa dedicada á realización de transportes por conta allea ou á intermediación na contratación dos transportes, obrígase, en nome propio e mediante un prezo, a realizar, por conta doutra, as operacións que resulten precisas para trasladar axeitadamente unha ou máis cousas dun lugar a outro mediante a utilización de vehículos de tracción mecánica que circulen por estrada.*

Así, pódese falar de distintos axentes que interveñen no ámbito do transporte de mercadorías por estrada que, de xeito breve, nos pode levar a distinguir:

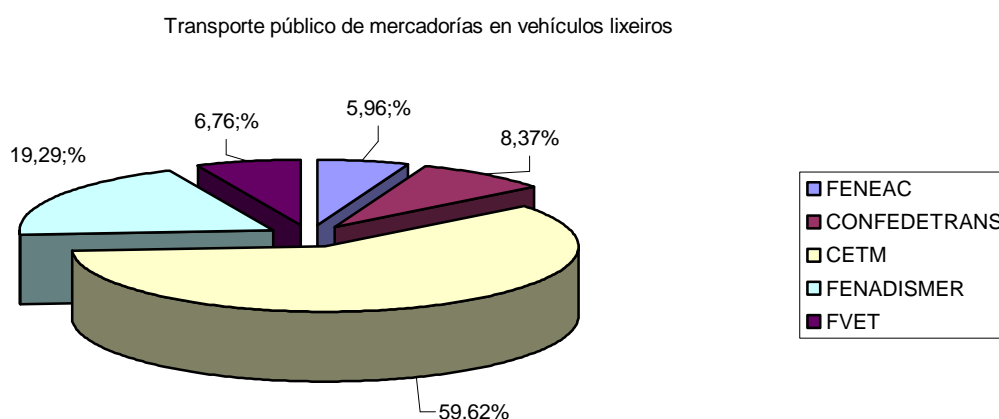
- ➔ O carrexador, entendendo como tal, o transportista que asume en nome propio a obriga de transportar mercadorías dun lugar a outro.

- ➔ O cargador ou remitente, como persoa física ou xurídica que, xa sexa por conta propia ou como operador de transporte, solicita a realización do transporte en nome propio e fronte ao cal o carrexador asume, polo contrato, a obriga de realizalo.
- ➔ O operador de transporte, como persoa física ou xurídica, titular dunha empresa que, xa sexa baixo a configuración de axencia de transporte, almacenista/distribuidor, está habilitado para intermediar na contratación do transporte de mercadorías, e actúa como organización interposta entre os cargadores e os carrexadores que contrata en nome propio tanto cuns como cos outros.
- ➔ O expedidor, como persoa física ou xurídica que materialmente lle fai a entrega das mercadorías ao carrexador para o seu transporte.
- ➔ O consignatario ou destinatario, como persoa física ou xurídica á que o carrexador lle ha entregar as mercadorías obxecto do transporte despois de rematado este.

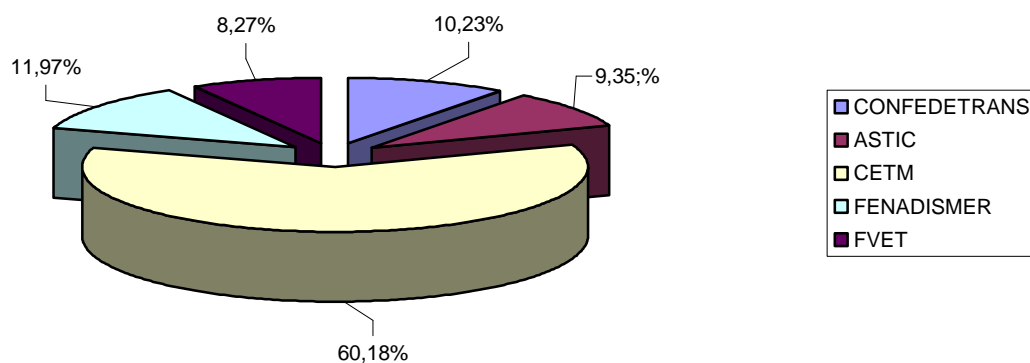
Pois ben, a LOTT prevé expresamente a colaboración coa Administración por parte dos axentes do sector, particularmente das asociacións de transportistas e das actividades auxiliares e complementarias do transporte por estrada legalmente constituídas. O obxectivo desa colaboración é o da ordenación e mellora do funcionamento do sector, para o que se prevé a súa integración no COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE, entidade corporativa de base privada, con personalidade xurídica e cuxa finalidade é a orientación e a harmonización das profesións e sectores do transporte.

Sen dúbida, a análise da composición actual do COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE, pode presentarnos datos que nos proporcionen un mellor coñecemento de quen son na actualidade os interlocutores do sector.

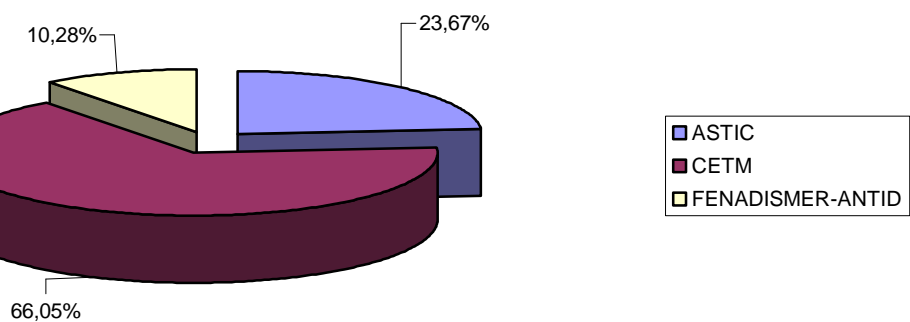
Así, e partindo da perspectiva das empresas de transporte e a súa representatividade:



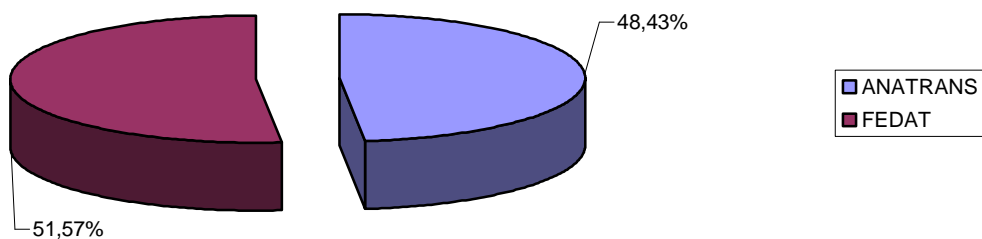
Transporte público interior de mercadorías en vehículos pesados



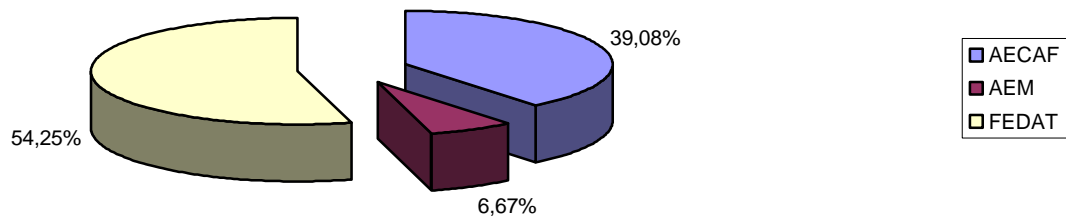
Transporte público internacional de mercadorías



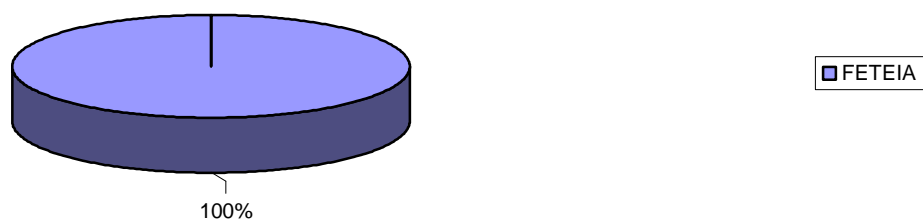
Axencias de transporte de mercadorías de carga completa



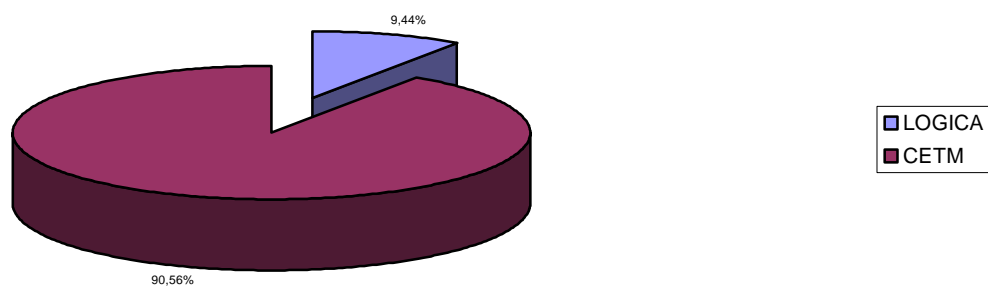
Axencias de transporte de mercadorías de carga fraccionada



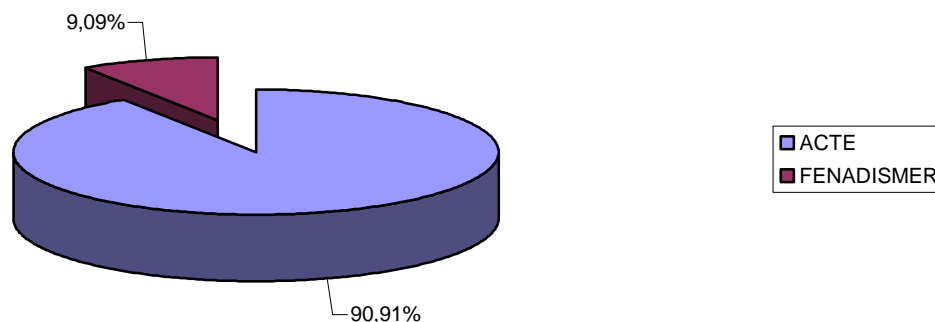
Transitarios



Almacenistas-distribuidores



Estacións de transporte de mercadorías



Elaboración propia consonte a información das asociacións en Internet

A través dalgunhas desas asociacións e confederacións acadan tamén representatividade as empresas galegas do sector, e podemos destacar:

CETM: (Confederación Española de Transporte de Mercancías), agrupa diversas asociacións nacionais e territoriais dos diversos sectores do transporte (loxística, centros de transporte, operadores, cisternas, produtos petrolíferos, mudanzas, carga xeral, gases líquidos e portavehículos). En particular, e en canto á participación das asociacións territoriais galegas na CETM debe facerse mención das asociacións ASETRANSPO (Pontevedra), APETAMCOR (Ourense), ACOTRADES (A Coruña) e TRADIME (Lugo).

Pola súa banda ASTIC está integrada por 350 empresas dedicadas exclusivamente ao transporte de mercadorías por estrada así como outras entidades colaboradoras.

FVET (FEDERACIÓN VALENCIANA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE) carece de presenza galega ao estar constituída en exclusiva por empresas valencianas.

Polo que se refire aos asociados galegos á FEDERACIÓN DE TRANSITARIOS, só se integran nela dúas empresas galegas situadas na Coruña.

Do mesmo xeito, no ROTT está prevista a consulta por parte do Ministerio coas asociacións representativas de cargadores e usuarios, debidamente inscritas, para a elaboración das disposicións e resolucións administrativas referentes ao transporte.

Entre elas debemos facer referencia por subscribiren o denominado Código de Boas Prácticas Mercantís na Contratación dos Transportes por Estrada, ás asociacións:

- ➔ AECOC, que agrupa ao redor dunhas 22.000 empresas en España,
- ➔ AEUTRANSMER (Asociación Española de Cargadores y Usuarios de Transporte de Mercancías) e
- ➔ TRANSPRIME

2. PROBLEMAS DO TRANSPORTE DE MERCADORÍAS.

Dende logo o sector do transporte non é alleo aos embates da competencia, sobre todo se temos en consideración que este sector sufriu un cambio substancial nos últimos vinte anos, nos que se pasou dun sistema de forte nivel de intervención a unha progresiva liberalización.

Esta evolución determinou o afloramento no sector de condutas lesivas para a competencia que antes ou ben non se producían ou ben se desprezaban por consideralas como puramente residuais.

É ese xiro cara a un mercado de transporte practicamente liberalizado o que puxo de manifesto a necesidade de establecer un sistema de control que permita identificar, definir, perseguir e sancionar condutas nas que puidesen incorrer as empresas do sector que, amparándose no marco de liberdade creado e utilizando indebidamente esa liberdade, desenvolvan prácticas cimentadas na competencia desleal.

O lexislador, non sen certa lentitude, tratou de reaccionar fronte ás novas regras de xogo xurdidas dese panorama liberalizador, non só pola necesidade de sancionar en si esas prácticas, senón tamén consciente de que esas condutas poden afectar negativamente, de forma directa ou indirecta, á seguridade no transporte, o que constitúe un custo intolerable en pleno século XXI.

O marco normativo xeral de defensa da competencia e loita fronte á competencia desleal descrito no punto anterior é absolutamente trasladable ao sector do transporte, aínda que non podemos evitar analizar a transposición que o espírito de represión das prácticas lesivas da competencia tivo na lexislación en materia de transporte.

No que atinxe á sensibilidade deste sector concreto do mercado ás prácticas restritivas da competencia, o lexislador, consciente das novas regras de xogo, marcou como imprescindible, nun sector practicamente liberalizado a día de hoxe, que a Inspección de Transporte poida perseguir e sancionar condutas contrarias á libre competencia que as empresas poidan poñer en práctica mediante actos baseados na competencia desleal e que antes non eran valorados.

Con tal espírito, en virtude da **Lei 29/2003 do 8 de outubro sobre mellora das condicións de competencia e seguridade no mercado do transporte por estrada**, acomete unha modificación parcial da LOTT que implica un evidente reforzo da posición e competencias da Inspección de Transporte, particularmente nos termos en que queda redactado o artigo 35.2 parágrafo terceiro, que lle confire ao departamento ministerial competente en materia de transporte o deseño dunha actuación prioritaria nas infraccións que resulten lesivas para a competencia por implicar unha maior incidencia e perturbación na ordenación e seguridade do transporte.

2.1. IDENTIFICACIÓN DAS BARREIRAS DE ENTRADA NO SECTOR

A LOTT e o ROTT esixen, para o desenvolvemento da actividade do transporte, tres condicións básicas que deben estar acreditadas. Cómpre, chegados a este punto, detémonos nelas.

- 1^a) **Capacitación profesional.** Supón a xustificación de estar en posesión dos coñecementos necesarios a través dunha certificación expedida pola Administración para o acceso ao mercado do transporte. Esa certificación debe posuíla o titular da empresa, de ser empresario individual, ou se non dispuxese dela ou fose un

empresario social, posuía unha persoa na empresa que teña a dirección efectiva dela, e establécese un réxime especial de prórroga nese exercicio para os casos de morte, cesamento ou incapacidade física ou legal do titular da empresa. Para a obtención dese certificado existe un exame de acceso, convocado na actualidade unha vez ao ano polas comunidades autónomas onde se transferiran as competencias en materia de transporte (como ocorre en Galicia), de tipo teórico práctico e que abrangue dende temas de dereito mercantil a dereito social pasando polo fiscal, contabilidade, mercadotecnia, primeiros auxilios, seguridade, seguros, etc. Este requisito de capacitación como condición para o acceso ao sector foi suprimido pola Orde do 5 de abril de 1999 da Consellería de Política Territorial, Obras públicas e Vivenda para o transporte para os vehículos de menos de 3.500 Kg. de PMA cun radio de actividade reducido a 100 Km. e sen exceder dos límites territoriais da Comunidade galega debido á escasa incidencia deste tipo de transporte para a Administración como factor distorsionador da competencia.

2ª) **Capacidade económica**, que debe ser acreditada segundo a actividade da empresa dentro do sector (transporte ou axencia) mediante a certificación da existencia dun fondo de reserva por un importe económico variable calculado en función do número de vehículos e o PMA de cada un deles; e

3ª) **Honorabilidade**, consistente na carencia de antecedentes penais por delitos dolosos ou que supoñan accesoriamente a prohibición do exercicio da profesión de transportista, así como a carencia de sancións por infraccións moi graves en materia de transporte ou polo incumprimento grave e reiterado das normas fiscais, laborais ou da Seguridade Social.

Así pois, acreditar unha serie de condicións previamente para acceder ao sector implica o establecemento de filtros ou, cando menos, reflicte o espírito de limitar un ingreso indiscriminado ao mercado do transporte, establecendo unha serie de condicións que constitúen un primeiro obstáculo para o desenvolvemento da actividade e cuxa elisión se converteu nos últimos tempos nun dos focos de fraude que dá lugar a prácticas vulnerantes da competencia.

Réxime de autorizacións de transporte

Do mesmo xeito que se esixe unha serie de requisitos previos ao exercicio da actividade do transporte, relacionados coas condicións persoais e de capacidade económica da empresa, a lexislación tamén establece un réxime de autorizacións de transporte adscrito aos vehículos.

Para a realización do transporte de mercadorías, sexa público ou privado complementario, cómpre que as persoas que pretendan levalo a cabo obteñan previamente a correspondente autorización administrativa que habilite para a súa prestación e que facultará para realizar o transporte cun vehículo concreto, que debe aparecer identificado na propia autorización. Esta autorización documéntase a través da expedición da correspondente tarxeta de transporte, aínda que existe tamén un réxime de excepcións.

A lei imponlles aos titulares das autorizacións de transporte público o cumprimento en todo momento dos requisitos que establece a orde ministerial do 24 de agosto de 1999 que obriga a:

- ➔ Ser persoa física, sen que se poidan outorgar as autorizacións de forma conxunta a máis dunha persoa nin a comunidades de bens, ou ser persoa xurídica que, neste

caso, debe ter a forma de sociedade mercantil, sociedade laboral ou cooperativa de traballo asociado.

- ➔ Ter a nacionalidade dun Estado membro da Unión Europea ou dun Estado non membro ao que, en virtude do disposto nos tratados e convenios internacionais subscritos por España, non lle sexa esixible o requisito da nacionalidade.
- ➔ Cumprir os requisitos de capacitación profesional para o exercicio da actividade do transporte de mercadorías, honorabilidade e capacidade económica.
- ➔ Cumprir as obrigas de carácter fiscal, laboral e social establecidas na lexislación vixente.
- ➔ Dispoñer do número mínimo de vehículos e dun número de condutores, provistos do permiso de condución da clase adecuada, igual ou superior ao dos vehículos de que dispoña a empresa e que deberán figurar no seu cadro de persoal en situación de alta no réxime da Seguridade Social que corresponda.

No caso de inicio da actividade de transporte, a lei é especialmente restritiva no que atinxe á obtención de autorizacións de transporte xa que establece que só se outorgarán autorizacións de transporte público novas a quen non sexa previamente titular doutras da mesma clase e igual ou superior ámbito, cando o solicitante acredite:

a) ser persoa física, sen que se poidan outorgar as autorizacións de forma conxunta a máis dunha persoa nin a comunidades de bens, ou ser persoa xurídica que, nese caso, debe ter a forma de sociedade mercantil, sociedade laboral ou cooperativa de traballo asociado; nacionalidade dun Estado membro da Unión Europea ou dun Estado non membro ao que, en virtude do disposto nos tratados ou convenios internacionais subscritos por España, non sexa esixible o requisito da nacionalidade; capacitación profesional, honorabilidade, capacidade económica, e estar ao corrente no cumprimento das obrigas fiscais, laborais e sociais.

b) que dispón, como mínimo, de:

- ➔ Tres vehículos cunha antigüidade non superior a dous anos, de seren vehículos pesados e ámbito nacional, ou a seis anos, de seren de ámbito local. Estes vehículos deberán sumar conxuntamente polo menos 60 toneladas de carga útil, e, para ese efecto, computaranse as cabezas tractoras polo peso máximo remolcable que teñan autorizado. Cando non fose así, o número de vehículos esixido deberá ser superior.
- ➔ Dous vehículos cunha antigüidade non superior a seis anos de solicitarse autorizacións para realizar transporte en vehículo pesado no ámbito local.
- ➔ Un vehículo que non supere a antigüidade de seis anos, de solicitar unha autorización para realizar transporte en vehículo lixeiro.

Sen dúbida ningunha, iso supón un esforzo económico importante no acceso ao sector, que debe valorarse con carácter previo ao desenvolvemento da actividade.

2.2. IDENTIFICACIÓN DAS PRÁCTICAS RESTRITIVAS DA COMPETENCIA

Como xa se indicou anteriormente no punto 1.1.2, a Lei de defensa da competencia parte da delimitación de tres prácticas que tipifica como restritivas da competencia:

- ➔ Acordos entre empresas (artigo 1)
- ➔ Os abusos da posición de dominio dun ou de varios operadores (artigo 6)
- ➔ Os actos de competencia desleal

Destas prácticas, só se puido comprobar a existencia de actos de competencia desleal.

Como tamén se dixo, as partes do sistema de mercado máis sensibles para ser utilizadas como vía para vulnerar as regras dunha sa competencia e que trataremos deseguido:

- a) prezos ou condicións comerciais,
- b) acceso aos mercados ou ás fontes de aprovisionamento e
- c) violación da normativa relativa á actividade.

a) Prezos e condicións comerciais:

O sistema de prezos no transporte na actualidade é de prezos libres, sen que exista sector nel que estea suxeito a prezos obrigatorios, polo que, en teoría, cada empresario do transporte pode negociar e pactar co seu cliente (cargador) o prezo (portes) que estime conveniente.

O sector do transporte é, por razóns obvias, un dos máis sensibles ás fluctuacións experimentadas polo prezo dos combustibles que veu constituíndo un dos cabalos de batalla dos empresarios pola influencia que ten no custo do transporte, sen desprezar a concorrencia de moitos outros custos directos polo tipo de vehículo, os dos servizos de mantemento e reparacións, seguros obrigatorios, carga fiscal, etc.

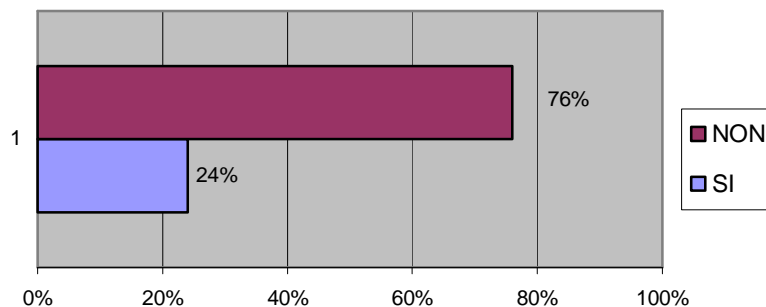
Precisamente os custos aos que esta sometida a empresa han de ser contemplados, como ocorre en calquera outro sector e empresa, na fixación do prezo do servizo, pois só así poderá establecer un prezo, que ao cubrilos, permita obter un beneficio empresarial razoable, obxecto final de toda actividade empresarial.

Neste sentido pode presentarnos datos de interese para comprender como esta na realidade o mercado, o sistema de prezos no transporte a través dos resultados da *Enquisa de prezos do transporte público de mercadorías por estrada* de decembro de 2005 do Ministerio de Fomento, levada a cabo entre empresas de transporte e cargadoras e usuarios de transporte.

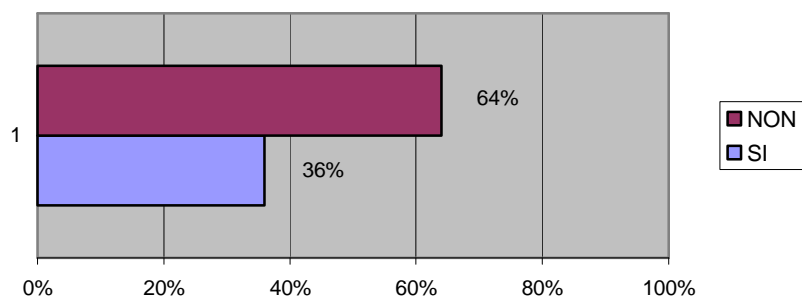
Para efectos deste informe, centrámonos nos resultados obtidos nas empresas de transporte particularmente en Galicia, discriminando os datos obtidos polos demais axentes intervinientes no sector.

Ante estas preguntas, as respostas foron:

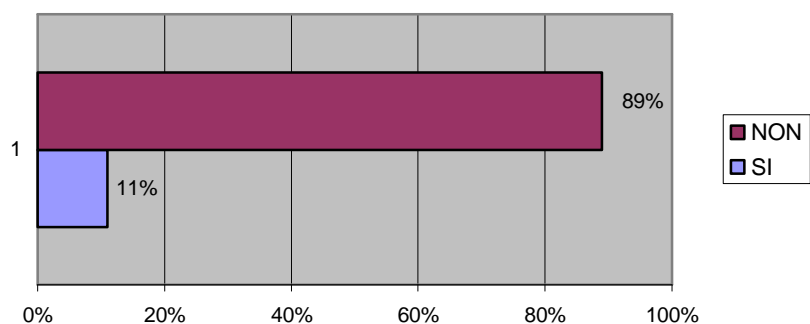
¿Ten subscrito contrato de media ou longa duración con empresas cargadoras e/ou empresas de transporte público por estrada?



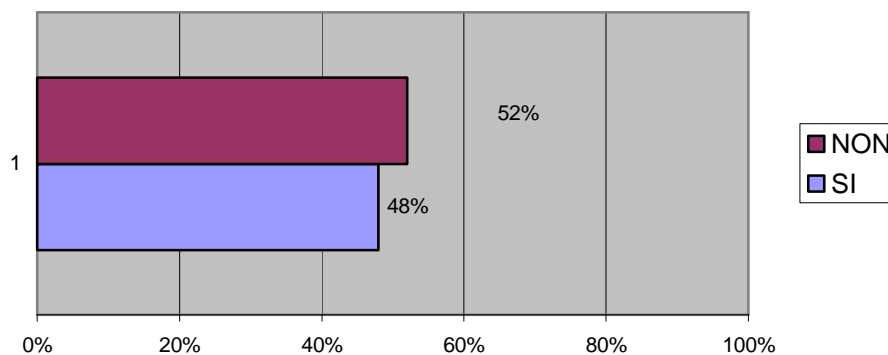
¿Utilizan unha cláusula de revisión automática do prezo do transporte en función do incremento dos custos (gasóleo, etc.) en empresas que teñen subscritos contratos de media ou longa duración?



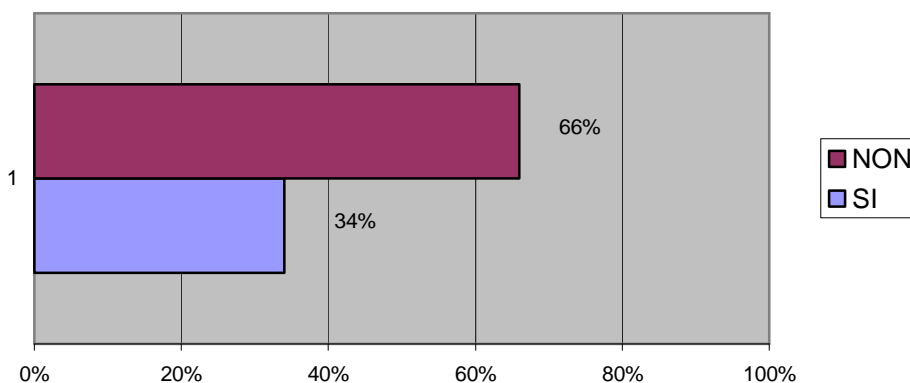
¿Utilizan unha cláusula de revisión automática do prezo do transporte en función do incremento dos custos (gasóleo, etc.) en empresas que NON teñen subscritos contratos de media ou longa duración?



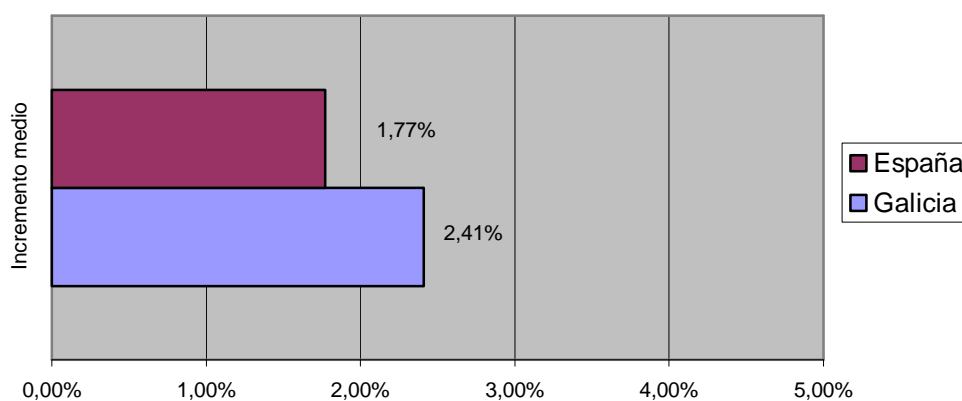
¿Tivo lugar unha revisión de custos con posterioridade á sinatura dos acordos do 18 de outubro de 2005 en empresas que teñen subscritos contratos de media ou longa duración?



¿Tivo lugar unha revisión de custos con posterioridade á sinatura dos acordos do 18 de outubro de 2005 en empresas que NON teñen subscritos contratos de media ou longa duración?



¿Incremento dos prezos despois da sinatura dos acordos do 18 de outubro de 2005?



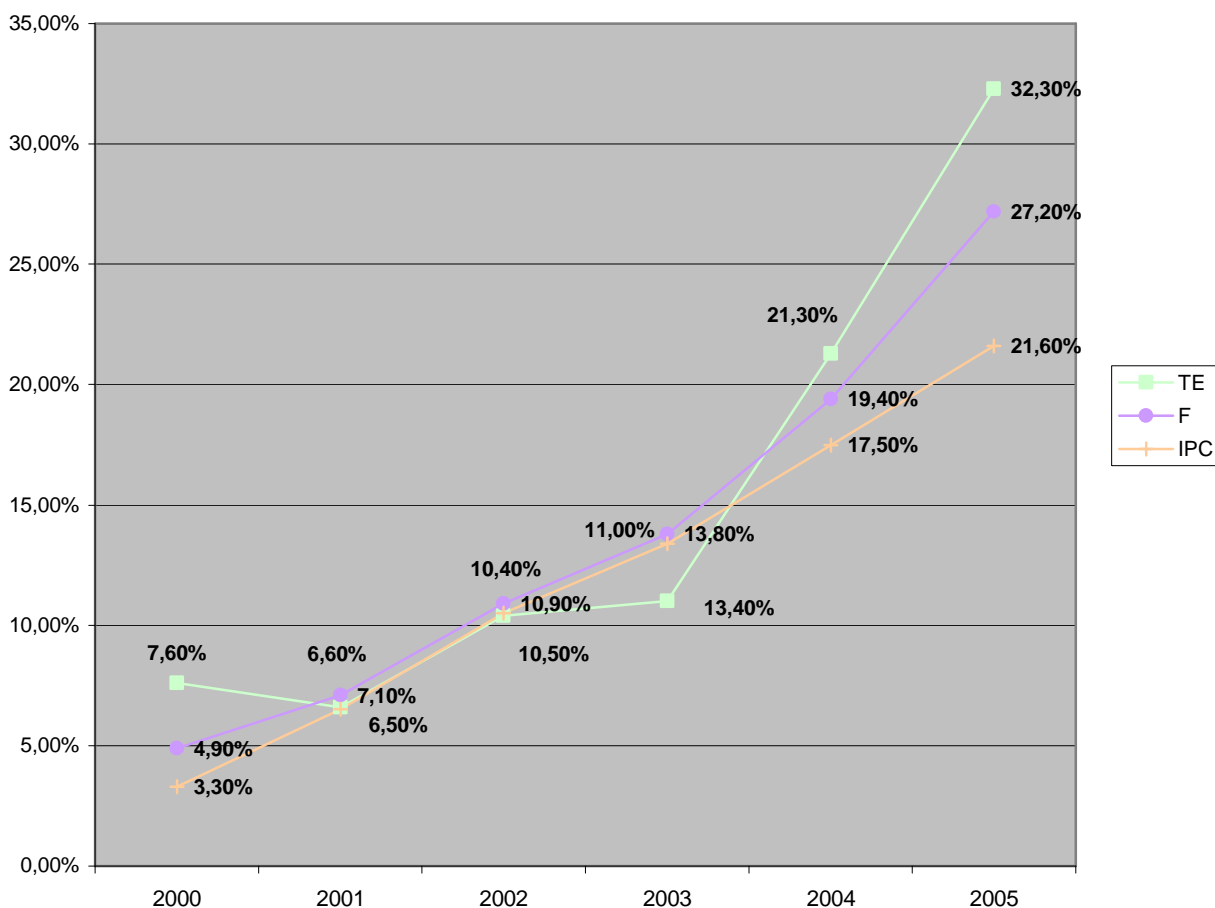
¿Que incremento de prezos se produciu dende o 2004 ata hoxe? (empresas que NON teñen contratos de media ou longa duración): **5,47%**

¿Que incremento de prezos se produciu dende o 2003 ata hoxe? (empresas que NON teñen subscritos contratos de media ou longa duración): **5,90%**

É dicir, temos un sector que non ten contratos subscritos nin cláusulas de revisión dos prezos.

Por outra banda temos os custos que soporta o transporte e cuxa evolución, de acordo cos datos presentados polo observatorio de custos para cada tipo de vehículo, comparándoos coa variación do IPC, son (para simplificar a análise, consideramos só dous tipos de vehículos: o que máis incremento sufriu, o tren de estrada -TE no cadro- e o que menos, a furgoneta - F no cadro):

Evolución de custos respecto ao IPC 2000-2005
(Os valores, indicados en tanto por cento acumulado, son os do IPC e os dos dous tipos de transporte)



Fonte: Observatorio de costes 2005. Ministerio de Fomento.

Confrontando os datos que nos proporciona o propio sector a través da Enquisa de prezos e a evolución dos custos directos soportados, debe concluírse que as empresas do sector

veñen soportando, particularmente entre os anos 2003 a 2004, un incremento imparabile dos custos que soportan e que non se reflectiu na mesma medida no prezo dos seus servizos, como sería lóxico.

Esa situación tentouse paliar, en certo modo, a partir de outubro de 2005, despois de que as empresas adoptasen un política de incremento de prezos que lles permitise aliviar a situación económica á que as estaba abocando o imparabile incremento de custos directos dos vehículos, dos servizos de mantemento e reparacións, dos seguros de automóbiles e do prezo do gasóleo de automoción.

A conclusión que podemos extraer é que estamos en presenza dun sector moi atomizado, constituído na súa maioría por pequenos empresarios que actúan no mercado a título individual e que, por ese motivo, presentan grandes dificultades, polo seu pouco peso, á hora de negociar prezos cos cargadores.

A iso haille que unir unha carencia de coñecementos adecuados en materia de custos, que leva a moitos deles, por imposición dos cargadores, a emprender políticas de prezos absolutamente antieconómicas e que alimentou nestes últimos o desenvolvemento de prácticas vulnerantes en materia de competencia a través da execución de transportes por prezos que, en ocasións, non chegan a cubrir custos, o que poderíamos encadrar dentro do que tipifica a lei como “venta á perda” co fin de captar clientes, non perder os existentes ou de tentar eliminar competidores próximos do mercado, práctica que, aínda que lles pode proporcionar os resultados buscados ou o efectivo a curto ou medio prazo para facer fronte ás súas propias débedas, abócaos a unha situación economicamente insostible na empresa.

b) Acceso aos mercados e ás fontes de aprovisionamento:

A elisión da normativa que establece as restricións para acceder ao mercado do transporte constitúe outra das principais fontes de vulneración da competencia.

Entre as prácticas máis habituais que percibe o sector, poden destacarse dúas: a constitución de pseudocooperativas, e as que denominaremos como pseudoempresas portuguesas.

- ➔ “Pseudocooperativas”. A esixencia, para acceder ao sector, de capacitación profesional no titular da empresa de transporte ou a súa habilitación a través de terceiros coa categoría de xerente, así como a titularidade de determinado número de vehículos canda as súas respectivas tarxetas de transporte e as limitacións na súa adquisición, levaría a algúns empresarios do sector a constituír o que formalmente son Cooperativas de Transporte, ao abeiro da Lei 5/1998, do 18 de decembro, de cooperativas de Galicia.

Esa norma define a cooperativa como unha sociedade de capital variable que, con estrutura e xestión democrática, en réxime de libre adhesión e baixa voluntaria, desenvolve unha empresa de propiedade conxunta, a través do exercicio de actividades socioeconómicas, para prestar servizos e satisfacer necesidades e aspiracións dos seus socios e no interese da comunidade, mediante a participación activa deles, distribuindo os resultados en función da actividade cooperativizada.

Particularmente e no que atinxe ás cooperativas de transportistas, esa lei perfilaas sinalando que se considerarán como tales as que asocian a titulares de empresas do transporte, ou profesionais que poidan exercer en calquera ámbito a actividade do transporte, e teñan por obxecto organizar e/ou prestar servizos de transporte ou ben a realización de actividades que fagan posible este obxecto.

A fraude residiría en que a través da capacitación profesional que lles é proporcionada por unha terceira persoa coa titulación legalmente esixida da que os cooperantes carecen, empresarios individuais subministranlle á pseudocooperativa os seus vehículos e tarxetas de transporte, pero con intención de seguir intervindo no mercado como transportistas individuais.

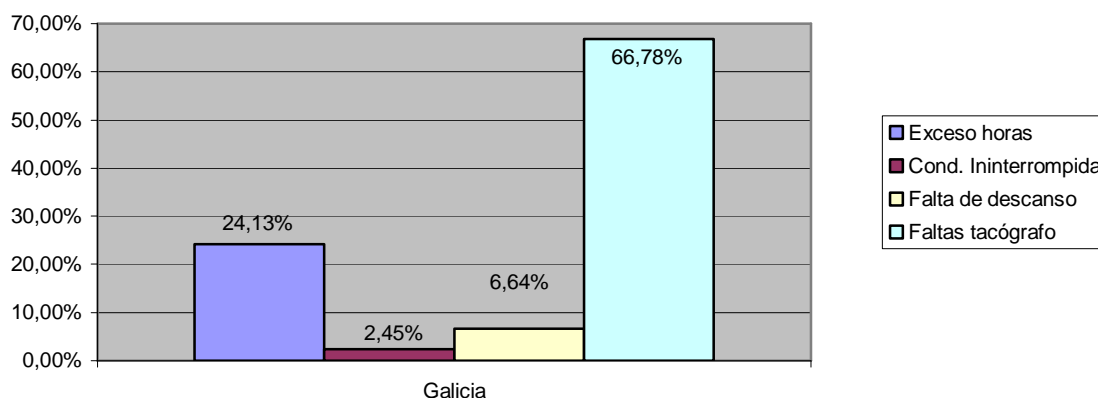
- “Pseudoempresas portuguesas”. Do mesmo xeito, e por facilitalo a súa situación xeográfica, poderían existir empresarios galegos do sector que crearían empresas de transporte en Portugal, por ser a normativa aplicable alí menos restritiva ca a española, cando a realidade é que desenvolven a súa actividade en España e non en Portugal, realizando transportes que hai que cualificar como nacionais.

Un posible reflexo da diferenza normativa entre ambos países antes apuntada é a sinatura no ano 2000 (BOE 281/2001) dun acordo entre España e Portugal relativo á creación dunha “Comisión Mixta no ámbito dos transportes terrestres e as infraestruturas de transporte” que ten, entre outros obxectivos “1. No ámbito dos transportes terrestres: a) **Promover a cooperación na aplicación do acervo comunitario**, no marco dos obxectivos sinalados no artigo 1 do acordo, **en particular nos ámbitos da harmonización fiscal, técnica e social, co obxecto de garantir a igualdade das condicións da competencia;** b) **Promover a cooperación, incluídas accións concertadas de control entre as autoridades dos dous países que teñan competencia, para fiscalizar a normativa no ámbito dos transportes terrestres**”. (Artigo 2 do Protocolo que compón o acordo).

c) Violación da normativa relativa á actividade:

Dentro desta destacamos: excesos de peso, alteración dos tacógrafos e o incumprimento dos tempos de descanso.

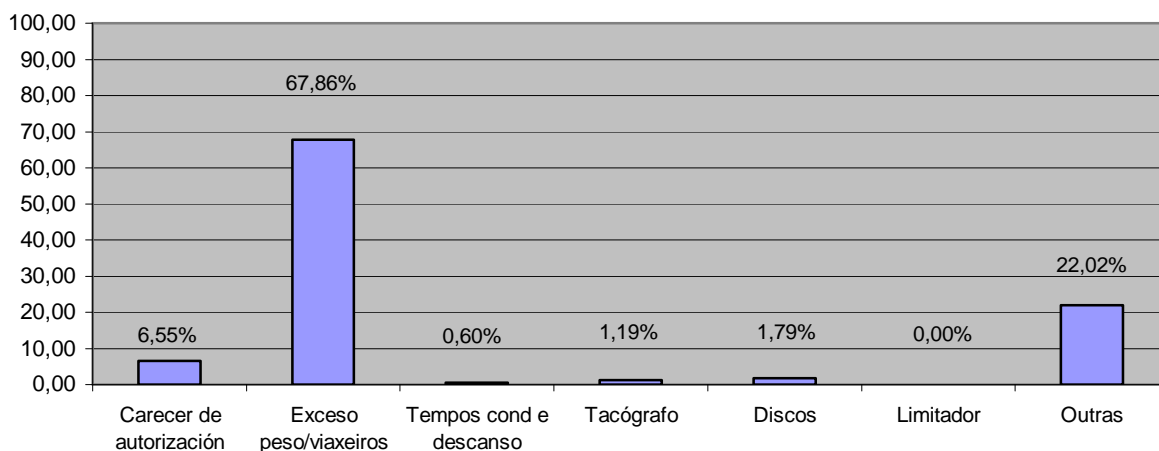
Segundo un estudo de ámbito nacional do Ministerio de Fomento, o 66,78% das infraccións detectadas pola Administración galega no 2004 corresponderon a faltas en tacógrafos.



Fonte: Ministerio de Fomento

E, de acordo co Plan de Inspección 2005, elaborado polo Ministerio de Fomento, o resumo dos controis efectuados na estrada, por tipo de sanción, é o seguinte:

Denuncias (en %)



Fonte: Ministerio de Fomento

Polo que se conclúe que as dúas violacións máis importantes son o exceso de peso e a alteración dos tacógrafos.

3. SOLUCIÓNS

En definitiva, o illamento das condutas atentatorias da sa competencia debería contemplar:

- ➔ A creación dunha nova conciencia, tanto nas empresas como nos usuarios do sector do transporte, da necesidade da estrita observancia das súas normas reguladoras como forma de garantir unha maior seguridade e competencia dentro dun sector de gran transcendencia na economía global.
- ➔ Estreitar o cerco dende os Servizos de Inspección do transporte ás prácticas vulnerantes da normativa do sector, reforzando os medios del, así como a coordinación e cooperación cos demais corpos e forzas de seguridade do Estado que poidan ter contacto con el.
- ➔ A coordinación e cruzamento de datos entre as distintas forzas actuantes no sector e administracións implicadas que permitan, a través da detección daquelas condutas que vulneran a normativa do transporte, identificar e poñerlles nome ás prácticas de competencia desleal ou ilícita e a súa consecvente sanción.
- ➔ Homoxeneización da normativa entre países do contorno europeo.
- ➔ Formación dos traballadores.

En definitiva, a vulneración sistemática das normas que rexen a sa competencia do sector parten, no maior número de ocasións, da sistemática vulneración da normativa ordenadora do sector do transporte, polo que a loita contra a competencia desleal ou ilícita fai necesario un endurecemento da actuación inspectora e sancionadora da súa normativa sectorial, do mesmo xeito que a sistemática vulneración da normativa sectorial por parte de determinadas empresas debería levar á intervención dos organismos autonómicos ou nacionais aos que

lles encomendan a vixilancia da sa competencia a que inicien os correspondentes expedientes.

Iso pasa polo cruzamento de datos das administracións e forzas e corpos de seguridade implicados, tanto no ámbito nacional como no autonómico, pola maior dotación de medios persoais e materiais para a loita contra esas prácticas e pola previsión dunha institución sectorial no transporte que asegure a aplicación da súa normativa sectorial (igual ca a Comisión do Mercado das Telecomunicacións e a Comisión Nacional de Enerxía).

4. IMPLICACIÓNS DA REFORMA.

Sen dúbida, as forzas económicas intervenientes no sector do transporte deberían ser unhas das máis interesadas (canda a Administración e os consumidores) en poñerlles couto ás prácticas desenvolvidas nel e que de xeito directo ou indirecto producen a creba ou o menoscabo da libre competencia que debe inspirar o funcionamento do mercado do transporte, afectando mesmo á seguridade.

Compartindo ese espírito naceu o denominado ***Código de boas prácticas mercantís na contratación de transporte de mercadorías por estrada*** subscrito polo Comité Nacional do Transporte por Estrada e as asociacións representativas de empresas cargadoras (AECOC, AEUTRANSMER e TRANSPRIME) ao que se permite a adhesión das empresas de transporte e de usuarios e dos operadores de transporte de mercadorías.

A adhesión a el unicamente implica o compromiso dos asinantes de respectar na práctica cotiá os principios e regras que nel se conteñen co obxectivo de mellorar a súa imaxe comercial no mercado, asegurando un desenvolvemento máis fluído da súa actividade e elevar o seu nivel de competitividade e maior grao de seguridade xurídica nas súas relacións mercantís.

Tamén o poder executivo vén sendo igualmente consciente da necesidade de atallar, dende a Administración, aquelas prácticas que distorsionan o mercado e que tamén, dunha ou doutra forma, inciden na competitividade do sector.

Dende o Ministerio de Fomento véñse elaborando con periodicidade anual, un Plan de inspección do transporte por estrada que reflicte, de xeito evidente, a sensibilidade da Administración diante da necesidade de mellorar as condicións de competencia e seguridade no sector. Para iso, o executivo oríentase cara á conveniencia de reforzar os servizos de inspección respecto daquelas infraccións da normativa de transporte que poidan implicar unha perturbación na súa ordenación.

Se no ano 2005 ese plan prestaba especial atención, en materia de transporte de mercadorías por estrada, ao de mercadorías perigosas, aos tempos de condución e descanso, aos tacógrafos, aos excesos de pesos e ás infraccións en materia de títulos que habilitaban para o transporte, esa atención mantense para o plan de inspección do 2006, aínda que con maior conciencia de como o incremento dos custos ao que está sometido o sector alimenta a aparición de condutas anómalas que tratan de reducir custos de xeito ilícito ou fraudulento e que, ademais, pode facer aflorar bolsas de economía mergullada e competencia desleal no sector.

5. CONCLUSIÓNS.

Resumindo todo o dito ata aquí, podemos concluír que:

- ➔ sector ten un gran peso na economía galega.
- ➔ Estamos en presenza dun sector moi atomizado, constituído, na súa maioría por pequenos empresarios que actúan no mercado de xeito individual.
- ➔ A falta de formación específica dos traballadores fai que estes, nalgúns casos, traballen baixo custos sen sabelo, o que provoca unha abundante oferta de servizos e que lles confire aos cargadores unha posición dominante na negociación do prezo deles fronte aos transportistas. Así mesmo, esta oferta vén acompañada por unha alta esixencia nos servizos contratados e a procura do abaratamento de custos para os primeiros, o que dexenerou na posta en práctica de condutas vulnerantes da competencia para tratar de crearse un sitio, ou afianzarse, no mercado, mesmo a forza de infrinxir outras moitas normas legais, ao que se une, en moitos casos, unha ausencia de cultura de custos no sector.
- ➔ Téñense detectado actos de competencia desleal.
- ➔ Existen tamén prácticas vulnerantes da competencia nas dificultades no acceso á actividade.

FONTES 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