



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 219

JUSTICIA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ÁLVARO CUESTA MARTÍNEZ

Sesión núm. 12

celebrada el martes 10 de marzo de 2009

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Celebración de las siguientes comparecencias, en relación con el proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. (Número de expediente 121/000011.)	2
— Del señor presidente de la Confederación Española del Transporte de Mercancías (Montero Ruiz). (Número de expediente 219/000161.)	2
— Del señor presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (De la Roza Braga). (Número de expediente 219/000162.)	6
— Del señor director de Logística de Aecoc (Boigues Noguera). (Número de expediente 219/000163.)	9

	Página
— Del señor profesor de la Universidad Carlos III, de Madrid (Llorente Gómez de Segura). (Número de expediente 219/000164.)	11
— Del señor ex director general de Transportes (Cascales Moreno). (Número de expediente 219/000165.)	16
— Del señor representante de la Junta Directiva de la Asociación Progresista Ferroviaria y del Transporte, Aprofet (Ordóñez Fernández). (Número de expediente 219/000166.)	18
— De la señora representante del Comité de la Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías, Confedetrans (Martínez Ramos). (Número de expediente 219/000167.)	20
— Del señor secretario general de la Federación Española de Transitarios, Feteia, (Vicens Matas). (Número de expediente 219/000168.)	22
— Del señor director general de Transportes por Carretera (Sánchez García). (Número de expediente 212/000496.)	28

Se abre la sesión a las nueve y diez de la mañana.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARECENCIAS, EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. (Número de expediente 121/000011.)

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (MONTERO RUIZ). (Número de expediente 219/000161.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión. Quiero dar las gracias a los servicios de la Cámara, a los diputados presentes y, por supuesto, a los comparecientes que nos van a acompañar esta mañana y que, sobre todo, van a ilustrar los trabajos de esta Comisión. Es voluntad de la Presidencia y de la Mesa garantizar que sea una sesión ágil; por escrito ya habíamos comunicado y ya hubo relaciones a través de los servicios de la Cámara de cuál va a ser la mecánica de las comparecencias. Habrá una exposición inicial por el compareciente, de entre 10 y 15 minutos, y a continuación reservaremos un turno muy breve de preguntas para los grupos parlamentarios, dado que los debates o consideraciones de tipo político-jurídico deberán aplazarse para los ulteriores trámites legislativos.

Sin más rodeos, quiero agradecer la presencia de don Marcos Montero Ruiz, presidente de la Confederación Española del Transporte de Mercancías, que nos acompaña en la mañana de hoy y al que le cedo el uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS** (Montero Ruiz): Señorías, quiero agradecer

la oportunidad de poder intervenir ante la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados, para presentar nuestras alegaciones al proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Represento a la Confederación Española de Transporte de Mercancías —CETM—. Brevemente les expongo nuestras principales señas de identidad. En la CETM están integradas ocho organizaciones nacionales, cinco autonómicas y cuarenta y cinco provinciales. Por número de afiliados y vehículos comerciales de transporte de mercancías, la CETM es la mayor organización empresarial al servicio de los transportistas, en España y en Europa. Nuestra organización cuenta con más de 35.000 empresas afiliadas, que disponen de 135.000 vehículos de transporte, proporcionando un empleo directo de más de 240.000 trabajadores. La CETM está presente en todos los foros y organismos de representación empresarial en materia de transporte de mercancías por carretera en el ámbito provincial, autonómico, nacional y europeo. Defendemos los intereses de nuestro sector y colaboramos estrechamente con la Administración y con los agentes económicos y sociales.

Les haré un breve repaso del momento actual que vivimos en el sector del transporte de mercancías por carretera en nuestro país. El transporte de mercancías por carretera genera en España más de medio millón de puestos de trabajo directos y representa el 3,63 por ciento del valor añadido bruto, lo que constituye una de las fuentes de empleo y riqueza más representativas. En la actualidad, más del 85 por ciento de los productos que se fabrican y consumen cada día han sido transportados en un camión. En consecuencia, el éxito de cualquier sector de la economía reside, de una forma cada vez más importante, en la existencia de un transporte de mercancías eficiente, que permita que los consumidores reciban en tiempo y forma su mercancía. En este sentido, un país periférico como España necesita un servicio de transportes flexible, seguro, puntual, que al precio más com-

petitivo haga llegar nuestros productos, frutas y verduras, vehículos, componentes de automoción, productos químicos, textiles, siderurgia, papel, etcétera a los mercados nacionales y europeos. Pero, a pesar de todo, en estos momentos, el sector de transporte de mercancías por carretera está sufriendo una grave crisis coyuntural y estructural de proporciones enormes, que se ocasionó en primer lugar por el brutal incremento del precio del gasóleo, y a continuación por una fuerte caída de actividad motivada por la reducción generalizada del consumo, que hasta ahora había sido uno de los motores de nuestro crecimiento. Además, las reticencias de las instituciones financieras para renovar o ampliar el crédito para circulante y la eliminación de las líneas de descuento, están creando graves problemas de liquidez a las empresas, lo que pone en serio peligro la continuidad del sector. El transporte continúa estando muy atomizado, de hecho, a pesar de los incrementos de los últimos años, en la actualidad la dimensión media es de 3,6 vehículos por empresa y más del 84 por ciento de ellas disponen de menos de cinco vehículos. Según datos del Ministerio de Fomento, las flotas han aumentado un 73 por ciento en los últimos diez años, mientras que las toneladas transportadas sólo lo han hecho en el 24,6 por ciento, y tan sólo el 23 por ciento de los transportes se realizan al amparo de un contrato escrito, el resto lo hacen mediante contratos verbales. En la CETM siempre hemos tenido claro que es absolutamente necesaria la existencia de una ley actualizada sobre el contrato de transportes que regule la ausencia y escasa negociación entre el transportista y su cliente.

Refiriéndome a este proyecto de ley, su origen nace en la solicitud presentada por el Comité Nacional de Transportes por Carretera, donde la CETM tiene representación mayoritaria, recogida en el acuerdo del Consejo de Ministros, de 21 de octubre de 2005, por el que el Gobierno se comprometió a abordar la modificación del Código de Comercio y a la elaboración de un anteproyecto de ley sobre el contrato de transporte terrestre. Con posterioridad, en el acuerdo adoptado con el Comité Nacional de Transportes por Carretera, el 11 de junio del pasado año, el Gobierno se comprometió a aprobar este proyecto de ley, incluyendo una serie de medidas tendientes a reforzar la capacidad de negociación mercantil del sector del transporte, entre las que se incluye la cláusula de actualización del precio de contrato en función del precio del gasóleo y la indemnización por paralización de los transportes de mercancías por carretera, y otras cuestiones de carácter mercantil que previamente se hayan establecido. Se hace referencia al obligado pago del transporte en el plazo de 30 días y a la Ley de Morosidad para que, transcurrido el plazo, devengue el interés legal del dinero. Nos hemos llevado la desagradable sorpresa al ver que este proyecto de ley recoge muy pocas de las alegaciones que hemos hecho, lo que resulta paradójico si consideramos que se presenta a instancia de la petición formulada por las organizaciones profesionales de los transportistas.

El proyecto de ley cuenta con el mayor de los respetos por nuestra parte, pero —en nuestra modesta opinión— es ajeno a la realidad del sector, y no guarda equidad en los derechos y obligaciones de las partes del contrato, ya que protege en exceso al cliente cargador en detrimento del transportista, al que se le incrementa de una forma desproporcionada su responsabilidad. A nuestro juicio, parte de la consideración errónea de que las empresas de transporte de mercancías por carretera están en una posición de dominio frente a sus clientes, cuando la realidad es todo lo contrario. No voy a entrar en detalles puesto que lo tienen en el informe jurídico que han preparado nuestros asesores, pero simplemente quisiera destacarles cuatro aspectos fundamentales de las 35 propuestas de enmienda que en su día les presentamos.

El primero, es el límite de responsabilidad a que se refiere el artículo 57. El proyecto de ley incrementa en más del doble el límite de indemnización, ya que en la actualidad el artículo 23.1 de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, actualizada en el año 2003, fija el límite de responsabilidad en 4,5 euros por kilogramo, y el artículo 57 de este proyecto de ley pretende ampliar este límite de indemnización a los 8,33 derechos especiales de giro, que, al cambio, puede equivaler a unos 10 u 11 euros. No podemos compartir este incremento injustificado puesto que, en primer lugar, nada impide que el cliente, al contratar el transporte, previo pago del correspondiente sobreprecio, haga una declaración de valor para asegurar el valor íntegro de la mercancía en caso de pérdida o avería; y por otro lado, la actualización de la cuantía aplicando el IPC acumulado desde la fecha, que es del 15,4 por ciento, nos llevaría a elevar el límite de la indemnización a 5 euros, pero nunca a duplicarlo.

La exposición de motivos del proyecto de ley justifica este incremento en la necesaria aproximación de nuestra norma con las de otros países de nuestro entorno, cuando lo cierto es que este límite de indemnización resulta desproporcionado con los antecedentes que hemos encontrado; en Gran Bretaña, el límite es de 2 euros por kilo; en Holanda, de 3,4 euros por kilo; un euro por kilo en Italia; y las reglas del transporte marítimo internacional han fijado el límite de indemnización en 2,5 derechos especiales de giro. Por otro lado, la utilización del sistema de los derechos especiales de giro ya nos resulta de difícil seguimiento a los empresarios transportistas, puesto que es un sistema que tiene en cuenta la cotización de distintas monedas, por lo que a nuestro juicio es, cuando menos, de difícil consulta. Podía tener sentido cuando se reguló la Convención CMR para el transporte internacional de mercancías en el año 1956, ya que en Europa no existía una moneda única, pero no ahora, puesto que si el objetivo es el de mantener permanentemente actualizada la cuantía máxima de la indemnización, nada impide que la ley establezca su importe en euros sin perjuicio de que se incluya una habilitación legal que faculte al Gobierno a su actuali-

zación mediante la correspondiente disposición reglamentaria.

En segundo lugar, me referiré a la pérdida de la limitación de responsabilidad del transportista a que se refiere el artículo 62. En primer lugar, cabe indicar que las condiciones inicialmente negociadas en el contrato de transporte solo pueden ser alteradas cuando la pérdida o daño en las mercancías hayan sido causados intencionadamente por el transportista. Consideramos que aun siendo perjudicial para el transportista, en el incremento en el límite de indemnización resulta aún más perjudicial el hecho de que el proyecto señala que el transportista perderá el beneficio de limitación de indemnización cuando el daño o perjuicio a las mercancías haya sido causado intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad. A nuestro juicio, esta última expresión entraña graves perjuicios para las empresas de transporte, puesto que llevada a la práctica puede suponer que en la mayoría de los robos que sufren los transportistas, por la falta de aparcamientos vigilados —dicho sea de paso—, se podía llegar a considerar que ha sido por aparcar el camión en un lugar no adecuado y con existencia de la probabilidad de robo, lo que impediría al transportista invocar la limitación de responsabilidad, teniendo que responder por el valor real de las mercancías. Cabe recordar que las asociaciones de transportistas hemos denunciado en innumerables ocasiones ante las comunidades autónomas, Ministerio de Fomento y Ministerio del Interior y ante las instancias comunitarias la falta de aparcamientos vigilados e incluso la falta de áreas de descanso, lo que obliga en muchas ocasiones a nuestros conductores a hacer los descansos reglamentarios en zonas no adecuadas. En mayo de 2007, el Parlamento Europeo publicó un estudio sobre el tema que lleva por título, *Robo organizado de vehículos comerciales y su carga en la Unión Europea*, en el que se pone en evidencia la avalancha de robos y la inseguridad que estamos sufriendo.

En tercer lugar, me refiero a la garantía de cobro del transportista a que se refiere el artículo 40. El proyecto de ley no recoge una antigua reivindicación del sector como es la regulación del derecho del transportista de retener las mercancías como garantía de cobro, no solo del último porte sino incluso de los transportes realizados con anterioridad. En este sentido, solicitamos simplemente un trato similar al de otras actividades, como el transporte marítimo, para el que los artículos 287 y 288 del actual proyecto de Ley General de Navegación Marítima regulan un derecho de retención y depósito judicial que es similar a lo que nosotros pretendemos. Además, las empresas de transporte de numerosos países de nuestro entorno, tienen recogido este derecho de retención como es el caso de Portugal, Francia, Alemania, Holanda, Italia o Estados Unidos, entre otros. De esta manera, las empresas de transporte de mercancías por carretera veríamos reforzada nuestra posición en el mercado ante lo que, en estos momentos, es un problema

generalizado de demoras en el pago de los fletes como consecuencia de nuestra propia debilidad estructural, a la que me refería al inicio de mi intervención.

Por último, me referiré al tratamiento equitativo del transportista frente al cargador. Quiero insistir en que este proyecto de ley parte de la consideración errónea de que el cliente cargador es la parte débil del contrato y, en consecuencia, a quien se debe proteger en defensa del transportista. Se trata de una consideración completamente contraria a la realidad del sector, donde cada día los transportistas sufrimos las consecuencias de nuestra atomización, del exceso de oferta y de una normativa que nos resta productividad, lo que hace que nuestros cargadores disfruten de una posición de dominio, presionando en el mercado con el objetivo único de reducir el precio del transporte sin contemplar otras garantías serias de capacidad, disponibilidad, calidad del servicio y seguridad. Les expondré brevemente aquellos supuestos en los que consideramos que el cargador tiene un tratamiento privilegiado no justificado: la anulación de los portes; la responsabilidad solidaria de todos los transportistas que hayan intervenido en la cadena de subcontratación, a pesar de que esté identificado perfectamente el transportista responsable del daño; la prescripción; los plazos excesivos para formular reservas y denunciar los daños de las mercancías, entre otros muchos.

Acabo diciéndoles que la CETM defiende al transporte de mercancías por carretera a diario y lo apoya ante las instituciones españolas y europeas con el objetivo final de que se reconozca su aportación como elemento indispensable en el progreso de España y de la Unión Europea, para lo que es absolutamente necesario que existan unas normas de concurrencia que favorezcan el desarrollo de la actividad en unas condiciones económicas y sociales viables para el transporte de mercancías por carretera.

Quedo a disposición de ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a abrir el turno de grupos parlamentarios. Tiene la palabra el señor López-Amor en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Voy a ser muy breve, más que realizarle preguntas al compareciente quiero agradecerle su presencia esta mañana. Ha sido verdaderamente explícito y claro en su exposición y, por tanto, el posicionamiento de la CETM queda absolutamente claro, quien también nos ha hecho llegar las propuestas de enmiendas al proyecto de ley y, por lo tanto, creo que el posicionamiento de la CETM queda claro, no solo en boca de su presidente sino también en el trabajo que ha realizado la asesoría jurídica correspondiente. Tomo buena nota de todas las observaciones que ha hecho y esperemos poder incorporar alguna de sus sugerencias en la tramitación del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Muchas gracias, señor Marcos Montero, por su comparecencia en nombre de CETM para valorarnos el proyecto de ley de contratos de transporte terrestre de mercancías, y agradecerle las aportaciones, que ya constan en forma de enmienda, y que nos entregó el otro día en un encuentro que tuvimos con un grupo de representantes entre los que se encontraba la organización que usted representa. Debo agradecerle también las aportaciones que ha hecho sobre un proyecto de ley que nosotros, en el Grupo Parlamentario Socialista, consideramos que es necesario para el sector. Usted ha hecho una exposición muy rigurosa sobre la situación del sector, la importancia que tiene para la economía española y los puestos de trabajo que genera, el difícil momento por el que atraviesa, al igual que el resto de los sectores, como consecuencia de la crisis económica mundial, que confiemos en que no sea muy larga, aunque las previsiones apuntan a que posiblemente en 2010 tengamos consecuencias derivadas de esta crisis financiera internacional, y las dificultades por las que pasa el sector, que obligan al Gobierno a intentar modernizar su estructura legislativa. En el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que con este proyecto de ley se da ese paso adelante. Desde luego no es la solución definitiva pero es una mejora que se introduce en el proyecto de ley, que puede quedar mejorada también a su paso por las Cortes Generales, y por eso estamos hoy en comparecencia, para intentar recoger a través de las enmiendas aquellas aportaciones que ustedes planteen. Hoy ha hecho una magnífica aportación, de forma muy esquemática, en la exposición que ha hecho.

Yo podría proponerle varias cosas, pero como tenemos tiempo limitado me quedo con una, que es la que más me ha llamado la atención y porque además veo que en el paquete de enmiendas que presentan es a la que dedican mayor profundidad. Es la que hace referencia a la propuesta de reducir el límite de la indemnización por pérdida y daños en la mercancía, que en el proyecto de ley se establece que no podrá exceder de 4,5 euros por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada, que se plantea en el artículo 57. Como proponían en su enmienda, hablan de distintos países de la Unión Europea, concretamente ha hablado de Gran Bretaña, de Holanda y de Italia, que tienen límites inferiores, y así es; pero no es menos cierto que países cercanos a nosotros como Portugal u otros países con transportes muy desarrollados como Alemania, Bélgica o Austria, tienen una cifra similar a la que establece el proyecto de ley de 4,5 euros por kilogramo. Teniendo en cuenta que quizá a corto plazo en la práctica totalidad de los países de la Unión Europea sea esta la cifra que se acomode, ¿no cree más oportuno mantener la misma en el proyecto de ley que plantear, como usted recoge en su enmienda, la reducción?

El señor **PRESIDENTE:** Le damos la palabra al señor Montero.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS** (Montero Ruiz): Gracias por su sensibilidad. Hay dos cuestiones, una se refiere a las unidades de cuenta. En la Europa comunitaria, con moneda única, valdría la pena considerar —y yo espero que ustedes lo hagan— que estemos hablando en euros. Si nos remitimos al año 1959, a los códigos CMR de entonces, cuando había infinidad de monedas y cuando se hablaba de transporte suprainternacional, no merecía la pena contemplarlo. Después, es evidente, y lleva razón, que hay algunos países que pueden tener el tope aproximado a la pretensión del proyecto de ley de 10 u 11 euros; sin embargo, nosotros estamos solicitando con la acumulación de IPC 5 euros, y nos parecería correcto incluso hablar de 6 euros, y a partir de ahí dejar a criterio o a obligación del cargador la necesidad de asegurar las mercancías por el exceso, para evitar que muchas veces estemos llevando seguros obligatoriamente por encima de lo que necesitamos en un momento de crisis. Si se nos obliga a asegurar 11 euros por kilo, cuando llevemos un producto que valga 2 euros, estamos con un seguro supervalorado en sus pretensiones e innecesario. Por el contrario, si ponemos 5 ó 6 euros, como un tope que entendemos correcto, estamos hablando de un camión de gran tonelaje de 24 ó 25 millones de las antiguas pesetas, 1.000 pesetas por kilo, y sería bastante sensato, y la obligación del cargador, en su caso, si quiere correr, lleve una mercancía, asegure el valor de la mercancía, que lo pueda hacer el transportista con el sobreprecio que valga. Es mejor hacerlo eventualmente que no suscribir pólizas anualmente con el coste innecesario que se soporta muchas veces.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Montero, muchas gracias. Vamos a proceder a la siguiente comparecencia. Quiero, no obstante, aprovechar para agradecer su aportación en esta Comisión. Lo digo con carácter general, tanto a usted como al resto de los comparecientes, aunque parezca que hay poca concurrencia en la sala porque en la mañana de hoy hay una actividad intensa en toda la Cámara. Quiero que sepan que la razón de estas comparecencias fundamentalmente es la de ilustrar los trabajos de los ponentes. Los ponentes de los grupos mayoritarios están en la sala y, por lo tanto, nada de lo que usted diga pasará desapercibido para el trabajo legislativo. Aparte de esto, existe una documentación permanente de todo lo que aquí se exponga, su reflejo en el «Diario de Sesiones» y en otro material que queda también al servicio de la Comisión. Les agradecemos también las aportaciones que, como ampliación de su intervención por escrito, nos vayan haciendo, lo que también va a redundar en el trabajo de los legisladores. Una vez más les reitero el agradecimiento del Parlamento español por su presencia.

El señor **PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE MER-**

CANCIÁS (Montero Ruiz): Con su permiso, presidente, quiero agradecer al Grupo Parlamentario Popular y al Grupo Parlamentario Socialista la interpretación favorable que se desprende de las palabras que he percibido en cuanto a la mejora de la ley. Estamos defendiendo la ley, la pedimos nosotros; es una ley obsoleta y anticuada de la que estamos partiendo y tendrá todo el respeto, todo el afecto y la mejor aportación que pueda dar el sector del transporte para hacer la mejor ley posible.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a suspender un minuto la sesión y la reanudamos para dar lugar a la siguiente comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA (DE LA ROZA BRAGA) (Número de expediente 219/000162.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se reanuda la sesión.

Quiero darle la bienvenida, no solamente por razones de paisanaje como asturianos, sino porque quiero agradecer muy especialmente también la comparecencia y la presencia entre nosotros de don Ovidio de la Roza Braga, presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera. Sin más rodeos, agradeciéndole una vez más su presencia, le cedo el uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA** (De la Roza Braga): Señor presidente, señorías, quiero agradecer en nombre de todas las organizaciones pertenecientes al Comité Nacional de Transportes poder intervenir en esta Comisión de Justicia para presentar nuestras alegaciones al proyecto de ley sobre el contrato de transporte terrestre de mercancías de tanta importancia para nuestro sector, un sector de gran importancia económica tanto en España como en la Unión Europea. En mi intervención, lógicamente, van a ver una enorme similitud con la del anterior compareciente, y esto no es porque se haya copiado absolutamente nada, sino porque la CETM es parte —junto con otras organizaciones— de ese comité que, sin duda alguna, ha hecho un trabajo arduo en todas las propuestas de enmiendas que ha presentado a este proyecto de ley, que tienen ya por escrito y que conocen incluso en intervenciones directas con miembros de nuestro comité.

El Comité Nacional de Transportes por Carretera es una entidad corporativa de naturaleza privada, regulada en los artículos 58 y siguientes de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, como cauce de participación integrada del sector en el ejercicio de las funciones públicas. Nosotros lo llamamos nuestro parlamento, y nunca mejor dicho que delante de nuestros parlamentarios españoles. En el seno del Comité están representadas todas las empresas de transporte de toda dimensión, como también las denominadas actividades auxiliares y

complementarias del mismo: agencias de transporte, transitarios y almacenistas distribuidores. Todos y cada uno de ellos con sus particulares intereses y puntos de vista acerca de cuáles son los intereses generales del sector. No obstante, el funcionamiento del comité, como entidad, suele ser el de la búsqueda del acuerdo y el consenso permanente; no se logra siempre, pero es una buena muestra de esta forma de obrar el documento que ha sido presentado con la posición unánime del sector acerca del proyecto de ley del contrato de transportes que motiva esta comparecencia.

Quiero subrayar que el proyecto de ley del contrato de transporte terrestre es fruto del compromiso adquirido por el Gobierno en el marco de los acuerdos adoptados con el Comité nacional en octubre de 2005. En el acuerdo, firmado el 18 de octubre, dentro de las actuaciones del Ministerio de Justicia, el Gobierno se comprometió a modificar la regulación del contrato de transportes contenido en el Código de Comercio del año 1885 para adaptarlo a los tiempos actuales. Esta necesidad en la práctica se hacía tanto o más acuciante atendiendo a la fragmentación de la normativa vigente, que regulaba, incluso de manera contradictoria, el contrato de transporte. Ahora bien, existían dos normas que, siendo sin duda mejorables, ofrecían una regulación actualizada y pormenorizada de la relación mercantil. Me estoy refiriendo a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como las condiciones generales de contratación reguladas por Orden Ministerial de 25 de abril de 1997. Tanto una norma como la otra fueron objeto de recientes actualizaciones, y así la LOTT fue modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transportes por carretera, incluso el reglamento de desarrollo de la misma fue modificado por Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre. Del mismo modo, la orden ministerial reguladora de las condiciones generales de contratación, fruto del acuerdo entre el Comité Nacional de Transporte con las asociaciones cargadoras más representativas, es decir, con sus clientes, ha venido siendo actualizada fruto del consenso entre ambas partes interesadas, datando esta última actualización del 23 de julio de 2008. Con este panorama normativo, insistimos en la necesidad de actualizar el Código de Comercio, en mayor medida con una exigencia práctica derivada del inveterado hábito judicial de rechazar los contenidos específicos de la Ley de ordenación de los transportes terrestres por reputar la norma a derecho público, y en su defecto, despreciar las condiciones generales de contratación en razón de su rango normativo como orden ministerial. Concienciados todos de la necesidad de innovación, no tiene, sin embargo, mucha justificación la escasa acogida por parte de los redactores del proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de las observaciones efectuadas al citado proyecto por parte de los principales destinatarios de la norma. Tampoco tiene mucha explicación el desapego en la redacción final del proyecto de ley de las

normas que de manera más actual regulaban sujeto a desarrollo, incluso de aquellas que son producto del pacto de todos los agentes como las condiciones generales de contratación. En cambio, se ha empleado como referencia el proyecto del Convenio CMR, y no olvidemos que es un convenio del año 1956, con unas circunstancias de transporte absolutamente diferentes a las que actualmente estamos prestando estos servicios, incorporando este proyecto elementos extraños a nuestra órbita jurídica, tal y como brevemente intentaré explicar en algún punto concreto.

Por otro lado, la regulación que del contrato de transporte se realiza en este proyecto parte de una cierta medida proteccionista hacia el usuario cargador de transporte —ya dicho por el anterior compareciente—, que es tenido como un consumidor cuando la realidad de la práctica diaria ofrece una relación mercantil entre empresas, en la que es precisamente la cargadora la que se encuentra en situación de imponer las condiciones del contrato a su transportista, quien en la mayor parte de las veces no le queda otro remedio que aceptar, siendo esta falta de autonomía del transportista para negociar las condiciones contractuales la que ha venido motivando los diferentes acuerdos con los cargadores y la modificación de las condiciones generales de contratación.

Entrando ya en algunos puntos concretos de nuestro informe, remitido ya a esta Comisión, en el artículo 47, sobre los supuestos de responsabilidad, en los que queremos incidir, se estima mercancía a los efectos de determinar la responsabilidad de los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiese sido aportado por el cargador. Se ha pedido la eliminación de esta mención del artículo de los contenedores considerando que el peso de un contenedor, de los que habitualmente se emplean en operaciones de intermodalidad, suele ser alrededor de 4 toneladas de peso máximo, mientras que su precio de mercado oscila entre los 600 y 1.200 euros. Atendiendo al criterio establecido por el artículo 57 del proyecto, como cálculo de límite de responsabilidad, la cantidad a la que debería atender el portador por pérdida o avería del contenedor, sería absolutamente desproporcionada con relación al valor real del mismo.

El artículo 57, sobre los límites de indemnización. Estamos interesados en que permanezca el actual límite de indemnización en 4,5 euros por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada, e igualmente que se siga empleando el mismo patrón o unidad de medida, desechando el empleo de las unidades especiales de giro. En primer lugar, entendemos que la magnitud de los derechos especiales de giro no resulta práctica puesto que no todo el mundo conoce su cotización. En el CMR tuvo su sentido puesto que es un tratado internacional, y cuando se firmó, todavía no se había unificado la moneda en el espacio de la Comunidad Económica Europea. En la actualidad, tenemos una moneda única y

resulta más cercana al ciudadano la magnitud de los euros.

El aumento de indemnización para transporte nacional es desproporcionado, habida cuenta de que se duplicaría el riesgo que deben asumir los transportistas sin contraprestación económica, toda vez que las condiciones de mercado, en el que existe un exceso de oferta de transporte, hacen muy difícil trasladar este incremento de coste a la empresa cargadora, por lo que, finalmente, las empresas de transporte terminarían por asumir el riesgo, lo que —salvando las distancias— es como si a una compañía de seguros se le obligara a duplicar la suma asegurada de la póliza sin poder incrementar la prima del seguro. Por otro lado, las primas de las pólizas del seguro se incrementarían notablemente, calculamos que en un 60 por ciento con respecto a las actuales del capital asegurado.

El anterior compareciente ya puso algunos ejemplos de cuál era el límite de responsabilidad en países como Gran Bretaña, Holanda o Italia, y también haciendo una referencia en transporte marítimo en el apartado a) del artículo 11 de la Ley de Navegación Marítima, del 22 de diciembre de 1949, modificada por el Convenio de Bruselas y los protocolos de 23 febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1969, establece un límite a la indemnización de 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Las Reglas de Hamburgo elevaron este límite en indemnización a 835 unidades de cuenta y 2,5 unidades de cuenta por kilogramo.

Artículo 62, sobre la pérdida del beneficio de limitación. Se ha pedido que se suprima del artículo la expresión «actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad», dejando tan sólo la expresión «intencionadamente». Este precepto crea un concepto jurídico que no tiene precedentes en el ordenamiento jurídico español y que puede suponer importantes daños para el sector del transporte al ampliar la responsabilidad del transportista en supuestos hasta ahora no contemplados, ya que el artículo 62 del proyecto señala que el transportista no podrá beneficiarse del límite de responsabilidad cuando la pérdida, el daño o retraso hayan sido causados por el porteador o por sus auxiliares, dependientes e independientes, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad. Con ello, se pretende incorporar el concepto de culpa equiparable al dolo, contenida en el artículo 29 del CMR. La doctrina acerca de tal concepto ha interpretado que hasta ahora, en nuestro ordenamiento jurídico, no existe esta categoría y no cabe equiparar la negligencia grave al dolo, por lo que la redacción propuesta en el artículo 60, que incluye la actuación de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad, carece de antecedentes legales en nuestro ordenamiento jurídico; y, de nuevo, su introducción supondría ampliar los supuestos en que el transportista no pueda aplicar el límite de indemnización, lo que implicaría elevar su responsabilidad sin ningún tipo de

contraprestación, causando un grave quebranto a las empresas de transporte y entrañando una mayor inseguridad jurídica para el transportista.

Concepto de carga fraccionada, artículos 20.i) y 37 del proyecto. También se ha reclamado la conservación en la regulación del contrato de transporte el concepto de carga fraccionada, tal y como se contempla en la actual LOTT, no debiendo ser sustituido por el término paquetería, tal y como aparece, entre otros, en los artículos 20 y 37 de proyecto. Todo ello en orden a velar por el rigor técnico de la ley. Se considera necesario conservar la tradicional distinción entre carga completa y carga fraccionada, tal y como hace la LOTT, principalmente en sus artículos 22.3 y 121.4, distinción sobradamente desarrollada a nivel doctrinal y jurisprudencial, y de pleno conocimiento de los principales destinatarios de la norma. El término paquetería, que ya aparecía en la exposición de motivos de la LOTT con relación a las actividades auxiliares y complementarias del transporte como acepción vulgar de carga fraccionada, es un concepto extraño que puede dar lugar a equívocos al identificarse de manera inmediata con alguna modalidad específica de transporte, no coincidente con lo que hoy se entiende por la carga fraccionada.

Carga y descarga, artículo 20 del proyecto. Cuando se habla de los sujetos obligados a hacer la carga y descarga, se pide que se hable de porteador efectivo en los siguientes términos. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de estos, serán por cuenta respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador efectivo antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías. Con ello se pretende asegurar que quien asume esta obligación excepcional sea precisamente quien se obligue a ello, sin que pueda venir vinculado por decisión de un tercero.

Paralizaciones, artículo 22 del proyecto. El proyecto omite el 25 por ciento de incremento en la cuantía de las paralizaciones en el segundo día. Con ello se ajusta la fórmula del cómo fue establecido en el acuerdo del 11 de junio entre las asociaciones del Comité y el Gobierno, sin el añadido que se produjo en el acuerdo con los cargadores, también firmado por la ministra de Fomento en representación del Gobierno que, aunque se firmó el mismo día, se redactó después que el anterior, a diferencia de otros supuestos, como el cálculo del plazo del pago, en que se ha preferido la fórmula acordada con los propios cargadores.

Por último, quisiéramos que se tuviera en cuenta reforzar la garantía del cobro. Frente a la seguridad de cobro de los servicios de transporte, aumentados últimamente por la situación que tenemos, es necesario introducir garantías y plazos de los mismos para evitar la morosidad endémica de este sector. Se ha expuesto ya alguna fórmula y sin ninguna duda están recogidas en los escritos que hemos remitido.

Con esto voy a dar por terminada mi intervención. Quedo a disposición de sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quiero agradecer la presencia de don Ovidio de la Roza, presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera, para ilustrarnos acerca de la opinión de su organización sobre el proyecto de ley del contrato de transporte de mercancía por carretera. Creo que ha coincidido en gran parte de su exposición con don Marcos Montero Ruiz, el anterior compareciente, y ha hecho unas aportaciones novedosas en cuanto a dicha comparecencia. Tomo buena nota y le agradezco de nuevo su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor De la Roza, quiero agradecerle en nombre del Grupo Parlamentario Socialista las aportaciones que ha hecho esta mañana, y también en el trámite de enmienda, al proyecto de ley.

No voy a entrar en el ámbito de las valoraciones de cada una de las enmiendas, porque eso será motivo de debate y votación en la correspondiente comisión, cuando toque, y todavía estamos pendientes de ese proceso, pero confío en que la inmensa mayoría de los grupos parlamentarios estemos de acuerdo en buscar fórmulas que permitan que este proyecto de ley salga adelante con el mayor consenso posible. La mejor prueba de este convencimiento es que ya en el trámite de enmiendas de totalidad ningún grupo parlamentario ha presentado enmiendas de este tipo. Como usted bien decía, este proyecto de ley es fruto del acuerdo que se cerró con el Ministerio de Fomento, con la Dirección General de Transportes por Carretera, el 18 de octubre, y es absolutamente necesario llevar a cabo un esfuerzo legislativo por modernizar las caducas leyes que configuran la actual regulación del sector; algunas de ellas son de la época del Código de Comercio, de 1885, y otras están básicamente muy fragmentadas y obligan a que España, como país, y las Cortes españolas soberanas busquen una adecuación de esa modernización de la estructura legislativa.

Me voy a quedar con algo que me parece importante de las reflexiones que usted ha hecho y que le agradezco, porque han sido muy exhaustivas. Es que, efectivamente, el proyecto de ley, en lo sustancial, para el Grupo Parlamentario Socialista, para usted y para todos los comparecientes, porque lo recoge la propia introducción, se adapta a los convenios internacionales, básicamente al CMR, al Convenio Internacional de Transporte de Mercancías por Carretera; también a las reglas uniformes del CIM. Pero quiero decir, y así lo dice el propio proyecto de ley, que no es menos cierto que no se limita —y

lo digo porque el anterior compareciente ha hecho mucha referencia a esto— a recoger el CMR, sino que el proyecto de ley, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista, presenta otras soluciones muy distintas y dispersas —en las que no voy a entrar— a muchos de los problemas que tiene y que ofrece hoy el sector, desgraciadamente. Por tanto, creo que no sería bueno que quedara la sensación entre los grupos parlamentarios que el proyecto de ley solamente se limita a recoger aquellas disposiciones que recoge el CMR. No, las recoge, pero además da otras muchas soluciones a otros muchos problemas que ustedes, como expertos profesionales del sector, reconocen que es necesario abordar. Desde el modesto punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista, el proyecto de ley, aun pudiéndose mejorar, y por eso estamos aquí, en el trámite parlamentario, recoge ambas cosas: el CMR, como modelo, pero también otras disposiciones necesarias que hay que incluir en la futura ley, cuando quede aprobada. Quiero aclarar ese aspecto, para que no quede la sensación de que simplemente se ha recogido el CMR, sin más, porque eso no es así, puesto que se aportan otras muchas partes, que son más positivas para mejorar el sistema legislativo de regulación que ustedes tienen en el sector.

Termino agradeciéndole nuevamente sus palabras y su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor De la Roza.

El señor **PRESIDENTE DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA** (De la Roza Braga): Efectivamente, el proyecto es mucho más, sin ninguna duda, y nosotros enmendamos o pretendemos mejorar algunos aspectos, porque para nosotros es una oportunidad única. Mejor lo saben ustedes que nosotros, una ley, y más de estas características, no se cambia cada cuatro días; de hecho la última duró más de un siglo. Por eso, nosotros, valorando en positivo el conjunto del proyecto, introducimos estas enmiendas, porque tenemos la absoluta certeza de que puede ser para el sector del transporte una herramienta legislativa, incluso hasta de mejor ordenación y de mayor eficiencia del sector. Es una oportunidad que no queremos que se desaproveche y, aparte de agradecer el interés que se está demostrando con nuestra presencia aquí, os pedimos que se puedan mejorar aquellos aspectos que no solamente van a hacer bien al sector, que lo hará, sino para el conjunto de la economía, dada la importancia en el sistema económico que tiene nuestra actividad.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos al presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera, don Ovidio de la Roza, su comparecencia y vamos a llamar a continuación a don Enrique Boigues Noguera, director de Logística de AECOC; lo digo así porque en la docu-

mentación que nos han transmitido no nos han traducido las siglas y no quiero inducir a error a sus señorías.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE LOGÍSTICA DE AECOC (BOIGUES NOGUERA)**. (Número de expediente 219/000163.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comparece don Enrique Boigues Noguera, al que cedo el uso de la palabra.

El señor **DIRECTOR DE LOGÍSTICA DE AECOC** (Boigues Noguera): Señor presidente, señorías, la primera aclaración, Aecoc es un acrónimo que se refiere a la Asociación Española de Codificación Comercial.

Voy a hacer una breve introducción sobre lo que es Aecoc, que es una organización que agrupa a más de 24.000 empresas, ya estaremos cerca de las 25.000. Es una de las mayores asociaciones empresariales de nuestro país y única en que fabricantes y distribuidores están trabajando constante y conjuntamente para mejorar el sector, a fin de aportar mayor valor al consumidor. En Aecoc, de estas empresas, formamos grupos de trabajo y comités, con el objetivo y misión de buscar oportunidades de mejora en toda la cadena para aportar al final, como decía, valor al consumidor.

Nuestras consideraciones sobre el proyecto de ley van a ser muy breves, concisas y claras. El proyecto de ley introduce la facultad del porteador de retener las mercancías que se le han confiado para su transporte y entrega al destinatario, sin necesidad de constituir el depósito judicial de la mercancía una vez surgido el impedimento previsto en la norma. Esta facultad de retener la mercancía da la opción al porteador de constituir el depósito de las mercancías prescindiendo del control de un órgano judicial o junta arbitral de transporte, requiriéndose solo dicha intervención oficial para la venta judicial —o simultáneamente venta judicial y depósito, otra opción que tiene— de las mercancías, es decir para su regeneración. Esta facultad del porteador para retener las mercancías prescindiendo del órgano judicial o junta arbitral se indica en los artículos 31.2 y 44.1 del proyecto de ley de contrato de transporte. Tal situación vulnera los principios de igualdad y el derecho de tutela judicial efectiva, contemplados en los artículos 14 y 24 de la Constitución española. Esta novedad de retener la mercancía sin control o verificación inmediata por organismo oficial introduce un elemento de inseguridad en la relación contractual del transporte terrestre, al conferir a una de las partes un poder de interpretación unilateral del contrato y disposición sobre mercancías ajenas que quebranta el principio de igualdad y reciprocidad contractual, como el de seguridad en el tráfico mercantil. El porteador no necesita la garantía de la posesión de la mercancía para ejercer su derecho de privilegiado, que ya se contempla en la ley vigente, porque el depósito judicial de la mercancía satisface los mismos fines de seguridad.

Se plantean también aquellos casos donde el impedimento está causado por un agente intermediario que tiene funciones de cargador ante el transportista efectivo y, sin embargo, el perjuicio de la retención de las mercancías recae sobre el propietario de las mismas, que actúa correctamente en sus obligaciones contractuales como cargador ante el agente intermediario. Por ello el proyecto debe ofrecer mecanismos de cobertura jurídica y mayor claridad en su interpretación. Cualquier transportista puede acudir a la junta arbitral sin abogados ni procurador. La Junta Arbitral del Transporte es el órgano institucional que sustituye a los juzgados y tribunales en las reclamaciones de sus competencias. La actividad de transporte terrestre cuenta en nuestro país con un procedimiento y red de almacenaje específico que garantiza la constitución de los depósitos tras verificarse los impedimentos que legalmente determinan la constitución del depósito de mercancías, garantizando también la audiencia del demandado.

El proyecto de ley fija en diez días el plazo de tiempo para solicitar la enajenación de las mercancías a la autoridad judicial desde el momento del depósito o retención particular de la mercancía por el porteador; en el resto de los supuestos queda al criterio del porteador, según lo dispuesto en el artículo 62 del Código de Comercio, donde se aplica el mismo plazo de diez días cuando hay ausencia o concreción legal del plazo. Se trata de adecuar una regulación de 1885 a la actualidad, donde los plazos son reducidos y los procesos en los que se desarrolla el transporte son de corta duración, a partir de vehículos rápidos, seguros y eficientes, así como la aplicación de elementos de comunicación como el teléfono móvil, Internet o GPS. Partiendo de esta base, la adecuación de la regulación debería estar en línea con la reducción de los impedimentos y plazos, que deberían reducirse y no aumentarse como se refleja en el proyecto de ley. La reducción de los impedimentos y plazos vendría justificada por la realidad del transporte actual; hoy en día se tienen eficaces sistemas de comunicación, los sistemas de información y camiones rápidos; un camión hoy puede atravesar España en 16 ó 17 horas, tiempo que, en otros modos de transporte, en el siglo XIX, resultaban semanas. La realidad del transporte presente no requiere de plazos largos como procedimientos inseguros, tal como plantea el proyecto de ley de transporte. La inseguridad jurídica puede darse en pequeños cargadores, sobre todo. En Aecoc, más del 80 por ciento son pequeñas empresas agroalimentarias, con muy pocos recursos, y pueden darse situaciones en las que se tergiversa el contenido de la ley y se pueda producir hasta un fraude de ley por coacción. Tenemos ejemplos recientes y yo pido que tengan esto en cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a la Asociación Española de Codificación Comercial y en concreto a su representante hoy aquí, don Enrique Boigues Noguera, director de Logística. Sin más rodeos le dejo

el uso de la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, al señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió quiero agradecer la presencia del señor Boigues Noguera. Conocemos lo que es Aecoc, conocemos que es una asociación, además, con más de 24.000 asociados, que tiene su sede en Cataluña —un saludo especial en este caso desde nuestro grupo—, y agradecemos muchísimo la presentación que nos ha hecho. La Comisión de Justicia nos había hecho llegar ya el guión de su intervención y esto nos es útil a los parlamentarios, especialmente en un día como hoy, que van a finalizar los plazos de enmiendas a este importante proyecto de ley. Es interesante que quienes conocen directamente el sector nos hagan llegar estas propuestas por escrito y que hayamos tenido la oportunidad, en esta Comisión de Justicia, de conocer de primera mano qué es, desde la experiencia en el sector, aquello que ustedes entienden que, sin romper la ley, la mejorarían. Por tanto, les damos la enhorabuena por su presencia, por su contribución, y les adelantamos que intentaremos ser sensibles desde Convergència i Unió a las propuestas que han hecho. Yo, incluso, quería detenerme en lo siguiente: cuando ustedes, por ejemplo en el artículo 31, hacen algo que es poner tan solo una palabra, incluir fehacientemente en ese apartado 1, ¿por qué lo hacen? Porque ustedes quieren conseguir que la comunicación que realiza el porteador garantice en todo momento su existencia como su contenido, de ahí incluir fehacientemente. Pues esto va en la línea que se les pide en el Congreso de los Diputados, que es que nos hagan aportaciones constructivas, que no rompen la ley pero que sí pueden conseguir al final una mejor aplicación de la misma por parte de los operadores jurídicos y por parte también de quienes, como ustedes, la van a vivir cada día en esa asociación de fabricantes y distribuidores que Aecoc en este caso simboliza.

Termino diciendo en nombre de Convergència i Unió que no le haré ninguna pregunta, que simplemente le agradecemos su comparecencia y le mostramos la sensibilidad de nuestro grupo hacia sus propuestas.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quiero agradecer a don Enrique Boigues Noguera su presencia en el Congreso de los Diputados de España esta mañana. Creo que sus aportaciones, como todas, han sido interesantes, interesadas desde su punto de vista, como son todas las que aquí se producen, en el mejor sentido de la palabra y entre comillas. Me ha llamado la atención una cosa en la que no ha coincidido con los otros dos ponentes, que estaban de acuerdo con un cierto derecho de prenda, con una cierta retención de la mercancía por

parte del transportista en algunos supuestos tasados, y usted considera que eso viola principios claros de nuestra Constitución, como el principio de la tutela judicial efectiva. Es una opinión que de alguna manera se separa de las dos anteriores que hemos escuchado esta mañana y que tiene que tener un fundamento, no solo el expositivo enunciado por usted, sino alguna profundidad mayor que la que en principio aparece. Por tanto, le rogaría que muy brevemente se refiriera a este principio al cual usted se opone.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Agradezco la comparecencia al señor Boigues en esta Comisión de Justicia para exponernos su punto de vista sobre un proyecto de ley, y yo me alegro que hasta ahora todos los comparecientes han valorado positivamente, independientemente de las matizaciones que cada uno, desde su defensa de intereses, quieran llevar a cabo.

No quiero entrar mucho en profundidad, pero me gustaría que me aclarara algo que ha manifestado, también para enriquecer nosotros, a través de las aportaciones que ustedes hacen, aquellos conceptos que tenemos dudosos. Uno de ellos es con relación al artículo 44. Usted habla de que, en los casos de impedimento al transporte y a la entrega al porteador, sea cual sea el caso, no pueda descargar ni depositar la mercancía salvo intervención judicial. Yo le pregunto, ¿no cree usted que, de aceptarse lo que usted plantea se obstaculizaría mucho la actividad del porteador? Me refiero, como digo, al artículo 44, que, por otra parte, es acorde con el artículo 16.2 del CMR, en cuyo espíritu está basado el proyecto de ley. ¿No cree usted, insisto, que el planteamiento que ustedes hacen podría obstaculizar mucho la actividad del porteador, si se llevara a cabo en los términos que ustedes consideran en su enmienda?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Boigues Noguera.

El señor **DIRECTOR DE LOGÍSTICA DE AECOC** (Boigues Noguera): Creo, señor Jané, señor López-Amor y señor De la Encina, que las dos preguntas que me hacen van ligadas a lo mismo. El transportista, en la ley vigente, tiene el privilegio de retener las mercancías, y esto no lo discutimos, que quede claro, y puede continuar reteniéndolas, pero siempre con una intervención de un órgano judicial o de las juntas arbitrales. Pero la nota nueva que aparece en este proyecto es que él puede retenerlas sin hacer el procedimiento o el depósito hasta el momento en que tiene que enajenarlas. En ese periodo, y paso a contestarles, puede transcurrir diez días, que también es un tiempo largo, porque esos diez días ya aparecían en el Código de Comercio. También se podían acortar, porque el transportista lo que quiere es menos

impedimentos, mayor agilidad y que le reparen el daño causado. El hecho de solicitar un depósito ofrece las mismas garantías que tiene ahora el transportista en cuanto a lo que es el derecho de prenda o el derecho de retención, permanecen las mismas garantías si va a una junta arbitral, sigue igual. En este caso lo que ganamos es que el demandado pueda tener esa seguridad jurídica, esa cobertura, para poder emprender el procedimiento, pero si dejamos transcurrir al albur del transportista, diez días con una mercancía, estamos perdiendo dinero, porque la mercancía está detenida. Además, surgen una cantidad de dificultades e ineficiencias que se pueden evitar. Si lo aceleramos, mucho mejor. Nosotros, en Aecoc, somos los primeros que estamos en contra de todo tipo de morosidad, pero creemos, como ya he dicho antes, que estamos dando una cobertura que puede traer graves consecuencias; así ha ocurrido históricamente para las pequeñas empresas y pequeños fabricantes, para el artesano, para el pequeño agricultor. Y eso, señorías, es lo que tienen ustedes que tener en cuenta. Yo no estoy generalizando en lo que es el sector, porque hay organizaciones muy profesionales y transportistas muy profesionales que, afortunadamente, están en el sector y están representados por personas que han hablado antes que yo. Sin embargo, hay unas minorías con un dominio sobre el tema del transporte y sobre el sector —y repito— que coaccionan, y, si continúa esto, vamos a procurar dar una cobertura a estos señores. Y veremos por dónde sale; hay un riesgo, evidentemente.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos su comparecencia, señor Boigues, sus aportaciones y la ampliación que por escrito nos ha hecho, no le quepa duda de que van a ser estudiadas y analizadas por todos los ponentes en los trámites parlamentarios posteriores.

— **DEL SEÑOR PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD CARLOS III, DE MADRID (LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA)**. (Número de expediente 219/000164.)

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia de don Carlos Llorente, profesor de la Universidad Carlos III, de Madrid. Le invito a que ocupe su plaza en la mesa de la Comisión. Quiero darle la bienvenida, profesor Llorente, agradecerle su presencia y decirle que estamos muy interesados en escuchar su exposición. Tiene la palabra.

El señor **PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD CARLOS III, DE MADRID** (Llorente Gómez de Segura): Señores y señoras diputados y resto de comparecientes, el agradecimiento y el honor es mío al poder estar aquí, con ustedes esta mañana, para exponerles, muy brevemente —porque tengo diez minutos de exposición para pasar a las preguntas—, mi opinión sobre este proyecto. Lo hago, por supuesto, en condición de profesor de universidad, pero también lo hago en condi-

ción de abogado especialista en el sector del derecho del transporte; en ambas condiciones voy a hablar.

Como impresión general del proyecto, yo les diría —y coincido en esto con el resto de los comparecientes— que es un proyecto necesario. No voy a decir que sea un proyecto oportuno, porque si uno consulta la definición de la palabra oportunidad en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, dice lo siguiente: que se hace o sucede a tiempo a propósito y cuando conviene. Este proyecto convenía hace quince años, o veinte, si se me apura, pero esta es la oportunidad en este momento, la necesidad de este proyecto, y por tanto, desde ese punto de vista, lo apoyo. Creo que el proyecto ha seguido un procedimiento de elaboración adecuado, y en esto tengo que poner de manifiesto, por mi condición de académico, el trabajo encomiable de la Comisión General de Codificación. Este es un proyecto que trae causa de un anteproyecto de ley de una sección especial de la Comisión General de Codificación, en la que ha habido creo que una composición muy adecuada de representantes, porque han estado presentes tanto representantes de la Administración, que me consta que gozan de muy altas cualificaciones en esta materia, como representantes del sector académico. Si algún pero le podría poner a la composición de la comisión es que no haya habido representantes del sector jurídico o de la práctica profesional, como sí ha sucedido en otros proyectos del mismo ámbito. Pero, en realidad, creo que el trabajo que ha salido del anteproyecto está muy solidificado y es muy solvente técnicamente. También creo que ha sido correcta la elección de los modelos de política legislativa que se han utilizado para este proyecto, el CMR y las reglas Cotif-CIM ferroviarias.

La elección no ha sido demasiado complicada, porque, si se conoce un poco el sector, se observará que en el resto de los países de la Unión Europea se ha hecho lo mismo, se ha cogido el CMR como modelo, en algunos casos como modelo de incorporación directa a la legislación; en Austria, por ejemplo, han dicho en una ley: a partir de este momento se aplicará a los transportes internos el CMR, sin ningún discurso. En otros países lo que se ha hecho es una aplicación indirecta o una adopción indirecta de este texto del CMR, como se ha hecho aquí. Esto tiene unos riesgos, evidentemente, porque la adaptación nacional de un texto internacional a veces plantea problemas, y probablemente algunas de las cosas que se pueden mejorar en el texto provienen de esa adaptación interna. En todo caso, creo que los modelos son correctos en su elección. El CMR, a pesar de que se ha insistido esta mañana en que es de 1956, la verdad es que es un convenio que no ha planteado ningún problema, creo que es de los convenios internacionales más queridos por su longevidad y por lo bien que ha funcionado hasta ahora; ha funcionado muy bien en países mucho más modernos en el sector del transporte que España. Por lo tanto, yo no le pondría ninguna pega técnica a la adopción del CMR como tal, creo que se ha mantenido muy bien, siendo

modificado solamente en una ocasión, para cambiar el patrón franco-oro por los derechos especiales de giro, y se está intentando modificar ahora el artículo 5 para adaptarlo a la carta de porte electrónica. Esto significa que funciona muy bien, lo que nos falta es cultura de CMR y probablemente en eso tengamos que crecer. Tener cultura de CMR significa aprender cómo se ha aplicado el CMR en otros países europeos y extraer la jurisprudencia nacional de otros países europeos a la práctica del CMR jurisprudencial en España, a partir de los próximos años en su derivación en este proyecto de ley. También hay que decir, en todo caso, que mi impresión particular es que la regulación del contrato de transporte necesita un tratamiento en el plano del derecho comunitario, y esto es algo que vamos a tener que ver pronto; es decir que, si tenemos una unidad de mercado en el sector del transporte en Europa, necesariamente tendríamos que tener una unidad de tratamiento jurídico de esta materia. Por lo tanto, yo veo en el horizonte, en la lontananza, una posible regulación por vía de reglamento de la regulación del contrato de transporte de mercancías en el resto de Europa.

Esto como aspectos generales del proyecto. En cuanto a mis recomendaciones sobre el contenido del proyecto, creo que hay un aspecto que destaca como manifiestamente mejorable en el proyecto, y es el tratamiento de los sujetos del transporte. Este es un aspecto que se regula en los artículos 5 y 6, el artículo 5 sobre los intermediarios del transporte en particular, y el artículo 6 sobre la subcontratación del transporte o la figura del porteador efectivo. Con respecto a los intermediarios, lo que se establece en el proyecto —en el artículo 5— es que, si contratan transporte, obligatoriamente han de hacerlo en nombre propio. Aunque la exposición de motivos dice que este tema ha sido debatido durante décadas en nuestro ordenamiento, y tienen razón, la propia exposición de motivos luego dice que se va a seguir apoyando la normativa que ya está vigente; incluso se cita el artículo 379 del Código de Comercio, de 1885. Es incoherente decir que se quiere dar una solución que cambie y al final adoptar la solución que todavía está. Mi sugerencia es que no es el proyecto de ley de contratos de transporte terrestre el lugar adecuado para regular la figura de los intermediarios de transporte. Este es un tipo de empresario que necesita una revolución autónoma y distinta en otro marco. Y esto es lo que se hace en toda Europa, no es una cuestión que se me ocurra a mí por prurito intelectual; en todos los países europeos hay regulación del contrato de transporte terrestre y del contrato de intermediación en el transporte, se le llame como se le llame. No es el lugar una ley de transporte terrestre, porque los intermediarios del transporte, los transitarios de la agencia de transporte, se dedican a intermediar en relación con todos los modos de transporte, no solamente la carretera. Por lo tanto, a mí me parece que sería prudente dejar este artículo fuera del proyecto y abordar seriamente, con las asociaciones del sector, que

creo que están interesadas en esta cuestión, un proyecto específico de regulación de la figura de los intermediarios del transporte.

Con respecto a la figura de la subcontratación, los portadores efectivos, el artículo 6, la exposición de motivos habla de verdadera innovación. Lo que no sé es qué ha sucedido, porque se ha producido un cambio entre el texto que figura en el anteproyecto y el texto que ahora figura en el proyecto de ley, pero se ha mantenido la explicación en la exposición de motivos, diciendo que era una verdadera innovación, cuando ha habido un recorte del régimen que se aplica a la subcontratación. E insisto, no lo entiendo, porque precisamente ahí tenemos un modelo que no es el CMR, porque el CMR no regula esta cuestión, pero sí otros convenios internacionales que regulan desde hace ya mucho tiempo la figura del porteador contractual y porteador efectivo, y lo que teníamos que haber hecho, como se hizo en el anteproyecto de ley, es copiar lo que dicen esos otros convenios, que lo dicen muy bien y con una doctrina y una práctica de aplicación jurisprudencial muy consolidada en otros países. Yo lo que haría simplemente es retomar la regulación del anteproyecto de ley en esta figura y, además, sacar el artículo 6 de donde está y pasarlo a un capítulo posterior, donde se regulasen las figuras de colaboración de transportistas.

Hay otra norma que creo que hay que mejorar y hay que cambiar, que es el artículo 1.2, sobre el ámbito de aplicación de la ley. Es una norma que, por un lado, no está contemplada en el anteproyecto y, por otro, es incorrecta desde un punto de vista del derecho internacional privado, porque, tal y como está su redacción actual, va a impedir la aplicación de esta ley a determinados supuestos de transporte internacional sometidos a derecho español. Ese artículo dice que la ley se aplicará a los transportes que tengan su origen y destino dentro del territorio español y, si se lee desde una perspectiva y uso internacional privatista, se verá que si un juez francés tiene que llegar a aplicar el derecho español en un litigio y los puntos de origen y destino no están dentro del territorio español, se va a encontrar con que en España no tenemos regulación de esta materia. Es un defecto que se puede modificar.

Otras cuestiones —y ya muy brevemente— que yo comentaría sobre el proyecto de ley. Yo modernizaría la terminología. A mí siempre me ha gustado la expresión porteador, sin duda porque llevo 20 años dedicándome a esto, pero me parece un poco caduca; simplemente la cambiaría por la expresión transportista. Por hacer referencia a las cuestiones que más se han debatido, la cuestión del derecho de retención o derecho de prenda. Yo creo que el proyecto, actualmente, en su regulación del derecho de retención es correcto y es suficiente, pero tampoco veo mal que se regule un derecho de prenda siempre que se busque un equilibrio efectivo de las posiciones de las partes. Creo que es más una cuestión de decisión técnica, teniendo en cuenta que el derecho de prenda está regulado también en otros ordenamientos

jurídicos y, particularmente, en el derecho alemán, que es también donde se ha buscado inspiración para este proyecto de ley. Por lo que respecta a los límites de indemnización, no voy a entrar en la cuantía. Aquí se ha dicho que hay algunos países en los que las cuantías de las indemnizaciones son más bajas; también es cierto, por ejemplo, que son más altas en el transporte aéreo internacional y en el transporte ferroviario, incluso en las reglas Cotif-CIM se habla de 17 derechos especiales de giro; es una cuestión puramente económica en la que no quiero entrar, pero que tiene su importancia. Sí que apoyaría la sustitución de la unidad de cuenta derecho especial de giro por los euros, porque el derecho especial de giro está pensado especialmente para situaciones internacionales cuando se sustituyó al franco-oro y se entiende que, en países que tienen divisas distintas, haya necesidad de buscar una unidad de cuenta única, pero cuando tenemos una moneda, además, europea, como el euro, más fácilmente comprensible y entendible por nuestros transportistas, yo simplemente dejaría la referencia al euro.

Suprimiría también la regulación del contrato de mudanza. Perdonen que sea tan abrupto y que lo diga de esta manera, pero lo suprimiría. No creo que sea esta ley el lugar donde regular el contrato de mudanza, que se define además como un transporte. En realidad, una mudanza implica transporte, pero lo más importante de la mudanza no suele ser el transporte, sino precisamente el cuidado que se tiene en las operaciones de embalaje, desembalaje, montaje y desmontaje. En el CMR no se regula el contrato de mudanza, aunque se intentó, y la razón que se dio fue ésta, que no era la regulación del contrato de transporte el lugar idóneo para algo tan específico como la mudanza. Otra cuestión que me gustaría apuntar es que, en la disposición derogatoria, se sigue manteniendo la vigencia de la orden ministerial de 25 de abril de 1997, que regula las condiciones generales de la contratación; aunque, efectivamente, luego se dice que se presentará por la Administración un nuevo proyecto de condiciones generales. Esta orden ministerial, con estas condiciones, si se mantienen, hasta que haya una nueva regulación que la sustituya, generará problemas, porque se trata de unas condiciones generales que en su día se hicieron como un pastiche entre lo que decía el Código de Comercio, lo que decía el CMR y alguna innovación. Yo creo que si derogamos la orden ministerial y nos damos un poco de prisa para regular esta cuestión *ex novo*, tendremos un poco más de motivación para hacerlo, porque la orden ministerial es una norma que ha sido muy criticada desde el punto de vista técnico y poco aplicada por lo que cuentan los tribunales.

Esto es básicamente lo que tengo que decir. Hay, evidentemente, cuestiones de matiz y puntualizaciones mucho más intensas, pero, desde este punto de vista, me limitaría a decir lo que he dicho.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorente. Y en nombre del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar quiero agradecer la presencia en la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados del profesor Llorente. Agradezco también la exposición que nos ha realizado, creo que es útil y que, a pesar de que no viene con un documento de enmiendas adjunto, de su exposición se desprenden enmiendas concretas que podrían enriquecer la nueva normativa que —y coincido con él— es una nueva normativa que, en general, merece un aprobado, una valoración positiva, pero que es una normativa que deberá enmarcarse en la realidad de una Unión Europea sin fronteras y donde, evidentemente, el contrato de transporte debe ser un contrato uniforme en los distintos países que integran esta realidad, que ya en el ámbito del mercado es común, que es la Unión Europea. Yo coincido en ese diagnóstico inicial de que la perspectiva comunitaria europea nos va a llevar a una norma homogénea entre los distintos países para regular esta figura. He apuntado una enmienda, que espero que aún estemos a tiempo de redactar, porque creo que finaliza hoy el plazo de enmiendas al articulado; es el hecho también de modernizar alguna terminología. Es verdad, en cuanto a los que no estamos dentro de la terminología de transportes, a mí, por ejemplo, me gusta más hablar del transportista que del porteador. Es más moderno, se entiende más en las generaciones actuales, aunque, en el ámbito del contrato de transporte, el porteador se conoce quién es y tiene un asentamiento incluso histórico. Pero es cierto que sería una terminología más adecuada a los tiempos de pleno siglo XXI hablar del transportista y no tanto del porteador. Ha hecho usted una referencia a los artículos 5 y 6 y me ha despertado alguna duda en el sentido de que si aquello que hace referencia al intermediario lo sacamos del proyecto de ley, no sé hasta qué punto no entraríamos en algún vacío normativo; repito que se puede sacar de este proyecto de ley y regularlo en una pieza legislativa independiente, pero no sé hasta qué punto esto podría crear un vacío normativo. Le quería exponer esta reflexión. Al igual que cuando nos ha hablado del artículo 6, de trasladarlo a otro capítulo, pero no sé si exactamente con la misma redacción o con otra tinta.

Finalmente, cuando usted aludía, y es verdad que se aplica poco, a la orden ministerial de 25 de abril de 1997, me da la impresión de que en la derogatoria se quieren evitar situaciones no previstas, cerrar el sistema y evitar vacíos normativos. Si directamente acogemos su petición y la derogamos, tampoco sé si no entraríamos en algún aspecto de vacío normativo. He entendido que decía: se darán también más prisa en realizar la legislación nueva; pero créame, en esta casa, incluso con las mayorías parlamentarias —que nadie sabe hoy muy bien qué mayorías hay—, no es tan fácil modificar normas o

realizar cambios normativos. Me ha quedado también esta duda, si le hacemos caso y yo ahora llamo a los servicios del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió y les digo que preparen una enmienda, una disposición derogatoria, y derogamos ya totalmente la orden ministerial. No sé, si esa enmienda después se aprobara en esta Cámara, si esto tendría algún efecto jurídico de situación no regulada de manera adecuada por no tener prevista esta situación.

Profesor Llorente, gracias por su comparecencia y en nombre de Convergència i Unió le mostramos nuestra voluntad de colaborar en todo aquello que pueda ser mejorar este proyecto de ley. Bienvenido al Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Agradezco la intervención y la asistencia esta mañana en esta Comisión de Justicia del profesor Llorente para hablar del contrato de transporte de mercancía por carretera. Sus opiniones, que son académicas, son dignas de tenerse en cuenta y seguro que, en el plazo que hay hasta el cierre de enmiendas y en la tramitación del proyecto de ley, algunas de sus sugerencias pueden ser incorporadas. Creo que la opinión de personas expertas, todas las que han pasado por aquí esta mañana, es digna de encomio; si en todos los proyectos de ley hubiera este tipo de comparecencias, seguramente se enriquecerían todos los proyectos de una forma clara, nítida y rotunda.

No quisiera entrar en el tema que ha mencionado mi compañero, el señor Jané, pero yo opino exactamente lo contrario. Yo creo que cada sector y cada profesión, y el lenguaje español, tienen ya un clasicismo en el tema del transporte y a mí me gusta mucho más porteador que transportista. Claro, cuando hablamos de la estiba no tenemos por qué hablar de la carga o la descarga, de la estiba o la desestiba, son palabras que ya pertenecen al acervo jurídico cultural de nuestro Código de Comercio y de nuestras leyes mercantiles.

Yo echo en falta —y aprovecho la ocasión, aunque el profesor Llorente es una persona independiente, que no representa a ningún sector, ni siquiera al ministerio en cuanto facedor del anteproyecto— la versión del cargador profesional en las comparecencias. Aprovecho esta oportunidad para decirlo, ya sé que es muy tarde, pero seguramente un porcentaje importante del transporte de mercancías por carretera lo constituyen mercancías, por ejemplo, como los vehículos. Seat o Renault fabrican una serie de coches que hay que llevar posiblemente a países de Europa, de Europa del Este, y de toda España, y son contratistas importantes de transporte, son cargadores importantes y, por tanto, esa opinión que era interesada y profesional la vamos a echar de menos aquí. Es verdad que el proyecto de ley establece un cierto proteccionismo en garantizar los derechos del usuario del transporte, pero hay usuarios que tienen incluso hasta

más potencia que los transportistas, y hay que buscar un equilibrio regulador entre una parte y la otra del contrato de transporte. Yo creo que hay algunas instrucciones que a lo mejor no deberían desaparecer y que hay que buscar un equilibrio. Hacer una lectura simplista y rápida, favoreciendo al cargador del transporte porque sí, no es una razón; hay que buscar ese equilibrio en todo el trasfondo del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias por su comparecencia y por su brillante, esquemática e interesante exposición, profesor Llorente. Válgame Dios, señor López-Amor, se ha referido a la independencia del profesor Llorente y su actitud de imparcialidad. Su grupo parlamentario ha sido el que ha propuesto su comparecencia, el Grupo Parlamentario Popular; yo no tenía el placer de conocerle, y, sinceramente, me alegro mucho de su comparecencia porque ha hecho una intervención rigurosa. Me quedo básicamente con dos o tres aspectos que ha señalado y que me parecen muy importantes para todos los grupos parlamentarios. Usted, profesor Llorente, desde esa independencia y esa docencia que ejerce, además de la especialización que tiene en los temas de transporte como abogado, ha calificado el proyecto como necesario, como adecuado, como solvente técnicamente. Son aspectos que los grupos parlamentarios que no somos expertos en estas materias básicamente recogemos de ustedes, los expertos o profesionales que nos han acompañado esta mañana, recogemos aquellas sugerencias que consideran más oportunas. Trasladarnos que el proyecto de ley es necesario, adecuado, técnicamente solvente y que usted lo apoya desde esa docencia que ejerce nos parece que es importante y que nos debe tranquilizar de cara a que todos tengamos claro que, después de un periodo de elaboración de la Comisión de Verificación de un proyecto tan técnico como este, nos llega a las Cortes españolas para el debate un proyecto que todos los que han intervenido hasta ahora califican de bueno; y usted, como docente, lo califica como bueno y como técnicamente solvente.

Respecto a las enmiendas que se pueden o no plantear, creo que esas enmiendas, que se plantearán en su momento y para las que hoy se cierra el plazo, son importantes todas y cada una de ellas, pero son menores en relación con el fondo del proyecto de ley que compartimos todo el arco parlamentario. Esto es algo que nos satisface a todos los grupos parlamentarios y que debe hacer que este proyecto tampoco se demore mucho en su aprobación. Hoy estamos hablando del transporte de mercancía terrestre pero también el proyecto de ley tiene una parte enfocada al ferrocarril, como consecuencia de la aprobación en 2003 de la Ley del Sector Ferroviario, y que necesita trasponer determinadas normativas que tienen que entrar en vigor antes del mes de

julio, por lo que no deberíamos demorar en exceso el debate en la Comisión de Justicia para su trámite posterior en el Senado y su devolución al Congreso para su entrada definitiva en vigor.

Termino diciéndole que he recogido algunos aspectos que usted ha planteado, relativos especialmente al artículo 1.2; además, estoy básicamente de acuerdo en lo que ha hecho referencia, la supresión de este punto. También nos quedamos con la idea de modernizar algo la terminología, pero, al estar basado en el CMR, también conserva esa terminología. Me parece que es una reflexión acertada la que usted ha planteado al decirnos que quizá falta cultura CMR para valorar en un futuro; eso lo dirá el tiempo y que ese tiempo nos posibilitará una mejor valoración, si cabe, de la que tenemos hoy sobre el proyecto de ley. Agradezco sus importantes aportaciones y muchas gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Llorente.

El señor **PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD CARLOS III, DE MADRID** (Llorente Gómez de Segura): Agradezco todos los comentarios y me voy a centrar en las preguntas que me ha formulado el señor Jané; básicamente todas tienen que ver con el miedo a que haya un cierto vacío legislativo por alguna de las propuestas que yo he hecho.

Con relación al artículo 5, en la parte que se refiere a los intermediarios del transporte —porque hay otras partes del artículo que no tocaría, lo que quiero proponer es que se analice independientemente la figura de estos intermediarios—, yo no veo que se produzca un vacío si tenemos en cuenta que el propio proyecto de ley ya contempla las figuras del porteador contractual y porteador efectivo. El porteador contractual es aquel que asume la responsabilidad del transporte frente a su cliente y ese empresario puede ser perfectamente un transportista en el sentido estricto o una agencia de transporte. Es decir que, si en la práctica entendemos que porteador o transportista es quien asume la responsabilidad el transporte, lo haga o no con sus propios medios, ese tratamiento que ya hay del fenómeno de la subcontratación, que es lo que hacen realmente los intermediarios de transporte, estaría cubierto. Lo que sucede es que a los intermediarios del transporte hay que darles un trato legislativo específico en todas las cuestiones a las que se refiere su trabajo profesional. Los intermediarios del transporte no solamente intervienen en la contratación del transporte desde el punto de vista jurídico, sino que realizan un montón de actividades complementarias y auxiliares del transporte que requieren regulación. Esos son los aspectos de la regulación de los intermediarios del transporte que yo creo que deberían tener un tratamiento autónomo.

Del artículo 6, sobre la figura de los porteadores efectivos, lo que yo he dicho es que creo que el tratamiento de esta figura en el anteproyecto de ley es mucho más

correcto que el que actualmente figura en el proyecto de ley, y que por tanto lo que habría que hacer es volver a la regulación del anteproyecto de ley y no situarla en un artículo 6, en el que están las disposiciones generales, sino situarla en un capítulo, al final, que regule todos los fenómenos de colaboración entre transportistas, incluyendo, por un lado, el transporte que se llama sucesivo o cumulativo y el transporte con subcontratación.

Con respecto a la derogación de orden ministerial de 1997, entiendo que haya un temor a que durante unos meses quede huérfana de regulación esta materia, pero mi impresión como profesional del derecho es que los jueces no han aplicado nunca esta orden, por lo menos en lo que yo he visto, y ya tengo 20 años de experiencia en el sector; si desaparece una orden ministerial de esta naturaleza un periodo de seis meses, difícilmente va a provocar graves cambios en la situación. Lo que sí que hay que hacer es regular las condiciones generales de la contratación teniendo en cuenta el nuevo marco legislativo, que es el proyecto de ley que en su caso se aprobará, con la nueva terminología y con los nuevos conceptos que se proponen.

Creo que respondo directamente a las preguntas, agradezco los comentarios de todos los diputados y una vez más reitero mi agradecimiento, porque me han dado la oportunidad de estar con ustedes y de hablar de este proyecto, que, aunque es una cosa pequeña, en el mundo de uno, profesional una vez en la vida le toca hablar de estas cosas y para mí ha sido un honor y un placer. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su comparecencia al profesor don Carlos Llorente.

Quisiera, antes de dar la palabra al siguiente compareciente, hacer una breve precisión a los miembros de la Comisión, que también sirve para los comparecientes. Si algún compareciente quiere ampliar su punto de vista por escrito, no duden en dirigirlo a la Presidencia de la Comisión, que lo pondremos a disposición de los ponentes, para que sea tenido en cuenta en los trabajos profundos, de estudio, por parte de la ponencia y de la propia Comisión. En segundo lugar, si cualquier grupo considerara insuficientes estas comparecencias y quisiera ampliar, para sondear el punto de vista de algún colectivo, asociación o experto, sin necesidad de hacer una comparecencia formal para no paralizar el proceso legislativo, esta Presidencia también se pone a su disposición para tener las reuniones que sean precisas en paralelo a la tramitación de la ponencia.

Hechas estas manifestaciones voy a llamar, porque ya está en la sala y aunque vayamos adelantando las previsiones horarias —cosa que en el Parlamento siempre es bueno— a don Fernando Cascales, ex director general de Transportes, a quien damos la bienvenida y agradecemos su comparecencia.

— **DEL SEÑOR EX DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (CASCALES MORENO).** (Número de expediente 219/000165.)

El señor **PRESIDENTE**: Está ante nosotros don Fernando Cascales, ex director general de Transportes, al que reitero el agradecimiento. También pongo en conocimiento de SS.SS. que en la documentación consta por escrito lo que va a ser objeto de su intervención, para mayor ilustración, y le agradecemos este esfuerzo. Sin más rodeos le damos el uso de la palabra.

El señor **EX DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Cascales Moreno): Presidente, señorías, queridos amigos, intervengo para informar del proyecto de ley de contrato de transporte terrestre de mercancías, del que yo creo que debe resaltarse, en primer lugar, que ha tenido, tanto en sus estudios preliminares como en su redacción, un alto grado de participación, también de las propias federaciones empresariales de transporte.

La realidad es que no se suscitan, por lo que yo he visto en el sector con referencia a este proyecto de ley, grandes cuestiones sustantivas. Creo que una de las virtudes que indudablemente se pueden destacar es que concilia unanimidad en cuanto a no solo la procedencia del mismo, sino al contenido del propio anteproyecto, lo cual creo que es altamente destacable. A mi juicio, este proyecto legislativo manifiesta una serie de virtudes que son esenciales, fundamentalmente las siguientes: implantar una uniformidad normativa en relación con la ordenación del control de transporte terrestre de mercancías y su régimen de responsabilidades, en sus ámbitos internacionales e internos, al trasladar al nacional el ordenamiento jurídico contenido por lo que se refiere al transporte por carretera en el Convenio de Ginebra, regulador del contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) así como en cuanto al transporte ferroviario, la Convención de Vilnius, Cotif, completadas por las reglas CIM. En segundo lugar, que regula de forma detallada el contrato de transporte terrestre de mercancías, completando de forma congruente las sumisiones existentes en los anteriores convenios, es decir, no solo se trata de trasladar esta normativa internacional al ordenamiento interno, sino, a su vez, de rellenar todos los huecos y todas las sumisiones que estas convenciones tienen. En tercer lugar, y a mi juicio muy importante —no sé si ha sido destacado en anteriores intervenciones—, establece un régimen de responsabilidad mercantil subjetivo, muy poco objetivo, lleno de seguridad jurídica en el que existen para que las responsabilidades y culpa de hecho causantes coincidan, sin la existencia de elementos probatorios, claros, de la prueba fundamentalmente, que perturben su claridad, equidad y justicia. Es decir, se hace coincidir la culpa del hecho causante, sea por dolo o negligencia, con la persona a quien se declara responsable.

En especial, por lo que al transporte de mercancías se refiere, también creo que es ponderable positivamente que, junto con la reducción genérica del contrato de transporte unitario, se regulen especialidades relativas a otras clases de transportes como son transportes de animales vivos, transportes sucesivos, transporte multimodal, transporte de mudanza, etcétera. Por lo demás, es apreciable que finalmente el proyecto no contemple el contrato de transporte terrestre de viajeros, por cuanto que esta es una materia que, además de no conciliar ninguna uniformidad de criterio, en el momento actual está pendiente de regulación por las instituciones comunitarias. No obstante todo lo anteriormente expuesto, creo que pueden existir una serie de propuestas de mejora que en ningún caso, de no ser aceptadas, iban a perturbar la bondad del proyecto, proyecto que, como antes ha dicho el profesor Llorente, es necesario y técnicamente solvente. Indudablemente se ha hecho un trabajo muy bueno. Estas medidas de mejora, fundamentalmente y por sujetarme al tiempo de que se dispone, son las siguientes, de forma sucinta: el apartado 2 del artículo 1, en cuanto al ámbito de aplicación, estimo que es congruente con la propia finalidad del proyecto, que no es otra sino otorgar uniformidad normativa en los ámbitos nacional e internacional, que se añada en este apartado el apropiado párrafo que ordene que la ley se hará también aplicable a los contratos en los que los convenios internacionales, como el CMR, se remitan a la legislación aplicable al contrato o a la del tribunal que conoce del asunto en la aplicación de la normas sobre el conflicto de leyes. De esta forma se puede decir que nunca habrá un problema de aplicación normativa y que esta ley tendrá una aplicación universal, sin perjuicio de cuando se aplique el CMR porque así sea de aplicación.

En segundo lugar, el artículo 5, en cuanto a la contratación del transporte en nombre propio, me parece que es una materia sobre la que todos los comparecientes van a disertar. Coincido con el profesor Llorente en que, de suprimirse lo relativo a la exigencia de la contratación en nombre propio en todos los casos de intermediación del transporte, no existiría, por las mismas razones que él ha aducido, ningún vacío legal, que en todo caso esta es una materia que sobrepasa el contenido del CMR y que entiendo que es una limitación que no debería establecerse por ley, por cuanto que, en definitiva, nos estaría limitando en la futura regulación, no ya de todos estos intermediarios del transporte o auxiliares, los mismos asuntos relativos a la colaboración entre transportistas, sino que fundamentalmente todo lo que es la materia del operador logístico, que sin duda debe unificar todas las anteriores figuras y debe ser objeto de una futura y nueva regulación que se adapte a los criterios actuales de modernidad. Por tanto, creo que en el apartado quinto, en lo relativo a la contratación en nombre propio, esta limitación debe ser suprimida, sin perjuicio de que se añada una disposición final que contemple la obligato-

riedad, para que, de modo reglamentario o por un texto irse estos apartados de esta disposición. Ya se dirá lo que tenga que decirse cuando se regule el contrato tipo de transporte terrestre de viajeros, bien a nivel interno o bien por las instituciones comunitarias.

En cuanto a la disposición final tercera, entrada en vigor, el plazo de tres meses estimo que es demasiado escueto para la labor de información que debe hacerse desde la Administración de todo lo que significará esta ley. Indudablemente, esta labor de información no se podrá hacer hasta que la ley no esté promulgada y publicada en el «Boletín Oficial del Estado». Quizás no sería desacertado un plazo de nueve o doce meses. También hay que tener en cuenta que esta ley obligará a una adaptación en una materia que es muy importante, los seguros de transporte, que parece ser que ha sido bastante olvidada u omitida en toda la tramitación de este proyecto. La materia del seguro del transporte terrestre, en este caso mercancías, está indisolublemente unida a la materia del contrato de transporte terrestre. Teniendo en cuenta que el seguro del contrato de transporte terrestre es objeto de una regulación muy dispersa y que no existe una única norma que lo regule, sería también positivo que a la vista de todas las modificaciones sustantivas que se producen en cuanto a los sistemas de responsabilidad en esta ley, hubiera mínimamente un artículo —no digo ni siquiera un capítulo— que regulase los principios y parámetros fundamentales de acuerdo con el contenido de esta ley en orden al contrato de transporte terrestre, y una vez así, quizá mediante una disposición final, se debería contemplar que reglamentariamente se regule de una forma unitaria y completa el seguro del contrato de transporte terrestre de mercancías porque, como he dicho, la actual normativa está dispersa y además no se adecua ni está pensada en modo alguno para el contenido de este precepto.

No me voy a referir a mejoras técnicas de redacción por falta de tiempo, salvo en dos puntos: el apartado 2 del artículo 2, en tanto que hace referencia al derecho comunitario, cuando dice que el contrato de transporte se regulará por los preceptos de esta ley y el derecho comunitario. Es sobrante la referencia al derecho comunitario porque la supremacía de este derecho es evidente.

Por último, discrepando de todos los intervinientes anteriores y posiblemente posteriores, yo creo que se debe mantener la terminología de porteador y nunca la de empresa de transportes, porque entre otras muchas cuestiones hay muchos casos en los que hay una tercera persona que no es empresa de transportes, pero que está asumiendo la posición del porteador. Me parece mucho más lógico y congruente que solo se utilice la terminología de porteador y nunca la de empresa de transportes precisamente por este equivoco que se puede producir. En el proyecto de ley están claros los supuestos en que otras terceras per-

sonas que no sean empresas de transporte asumen la posición del porteador.

Señor presidente, espero haberme podido sujetar al tiempo de que dispongo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Por los grupos parlamentarios? Señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Solo quiero agradecer la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: En nombre de nuestro grupo quería agradecer a don Fernando Cascales, viejo amigo y compañero, su comparecencia esta mañana aquí. Creo que sus aportaciones han sido verdaderamente ilustrativas, incluso nos las ha dejado por escrito para todos los grupos parlamentarios, y muchas de sus sugerencias van a ser tenidas en cuenta en la tramitación de este proyecto de ley. Con la calidad que tiene don Fernando Cascales, con su experiencia como director general de Transportes y como especialista y funcionario del cuerpo de inspectores de transporte, creo que sus sugerencias no solo tienen un fundamento de buen jurista, sino que suponen la aportación de la práctica implementada con sus conocimientos jurídicos. Por tanto, quiero agradecer a don Fernando sus aportaciones y su participación aquí.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, si desconecta el teléfono, tiene la palabra el señor De la Encina. **(Pausa.)** Tiene la palabra el señor Quijano.

El señor **QUIJANO GONZÁLEZ**: Agradecemos su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Con el agradecimiento también del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra por si quiere añadir alguna consideración más el señor Cascales —vamos bien de tiempo—, siempre estaremos deseosos de escucharle.

El señor **EX DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Cascales Moreno): Como se ha dicho antes, deseo que este proyecto vea la luz lo antes posible. Felicito a todos los que han trabajado en él porque es un muy buen proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos las gracias al señor Cascales. ¿Está en la sala el señor Ordóñez? **(Pausa.)** Como no se halla presente, vamos a hacer un receso. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR REPRESENTANTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACIÓN PROGRESISTA FERROVIARIA Y DEL TRANSPORTE, APROFET (ORDÓÑEZ FERNÁNDEZ).** (Número de expediente 219/000166.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión. Tenemos entre nosotros a don José Luis Ordóñez Fernández, miembro de la Junta Directiva de la Asociación Progresista Ferroviaria y del Transporte, a quien también damos la bienvenida. Tiene la palabra.

El señor **REPRESENTANTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA ASOCIACIÓN PROGRESISTA FERROVIARIA Y DEL TRANSPORTE, APROFET** (Ordóñez Fernández): Señor presidente, señorías, les hablo —como ha dicho el señor presidente— desde la Asociación Progresista Ferroviaria y del Transporte y desde las plataformas ciudadanas en defensa del ferrocarril, es decir desde el voluntariado cívico impulsor de un transporte sostenible. En el proyecto de ley que nos ocupa, nosotros hemos encontrado algunas anomalías, como el artículo 38, sobre revisión del precio del transporte de mercancías por carretera en función de la variación del precio del gasóleo. Nos preguntamos por qué queda excluido el transporte por ferrocarril. O como la disposición adicional quinta, modificando el artículo 90.2 de la Ley del Sector Ferroviario, en un aspecto exclusivamente referido a los viajes de personas; o como la disposición final segunda, estableciendo reglas para el transporte de personas con contratación por asiento.

Dejando a un lado las disposiciones, aunque mostrando asombro por la falta —nos parece— de rigor y transparencia en la actividad legislativa, nos centramos en el artículo 38. El reparto modal del transporte terrestre de mercancías en España es —y voy a dar unos datos en los que ayudo en parte al ferrocarril porque no llega a lo que voy a decir—: la carretera, 96 por ciento; ferrocarril, 4 por ciento. Como digo, este 4 por ciento es siendo indulgente con el ferrocarril. ¿Por qué esta diferencia tan grande? Porque se está actuando con la consideración general de que la carretera es el modo de transporte universal y actuar con ese criterio lleva a tomar al ferrocarril como un elemento menor, de poca importancia. La cuota del ferrocarril se situaba en Europa, en este terreno del que estamos hablando, en el 20 por ciento en 1970 y ahora registra el 8 por ciento, eso sí, con una ligera y esperanzadora subida en los últimos tiempos. Uno de los intentos de racionalizar este reparto, el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea, de 2001, propone una redistribución de los flujos fijando como objetivo mínimo alcanzar un 15 por ciento de cuota modal para el ferrocarril. El Gobierno de España combatió las propuestas del libro blanco, incluso en la situación singular de que la comisaría de Transporte de la Unión Europea era una persona española perteneciente a su misma organización política. Al asumir el primer semestre de 2002 la Presidencia de la Unión Europea, el mismo Gobierno siguió

combatiendo el libro blanco basándose en el gran número de camiones existentes en España. Ahora, unos pocos años después, en plena crisis, ha bajado de forma significativa la actividad del transporte por carretera hundiendo en la miseria a gran parte de las personas que conducen camiones. ¿Qué se estaba salvando entonces en 2001 y 2002? Evidentemente no se estaba salvando a las personas que viven trabajando en los camiones, pues ante el primer desajuste de la actividad se han quedado en paro. Lo que se estaba haciendo entonces era tratar de prolongar la forma de vida: producción, distribución y consumo, que más beneficia al 20 por ciento de la sociedad, aquella parte que dispone del 80 por ciento de la riqueza. Por este mismo motivo y en estos momentos, la sociedad española no está aprovechando las ventajas aportadas por la euroviñeta. Pero, señorías, la función del transporte es crear accesibilidad en el territorio para facilitar el alcance de los bienes, servicios y contactos por parte de todas las personas; crear accesibilidad sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria; lograr la máxima accesibilidad con la mínima movilidad. Sabemos que el camión tiene motor diesel y usa como combustible el gasóleo y que el tren de mercancías tiene locomotoras con motor diesel y usan como combustible el gasóleo. El transporte, en su conjunto, consume el 60 por ciento del petróleo utilizado como fuente energética, dejando aparte el que se usa en la industria química. Los vehículos con motor de combustión interna son responsables del 94 por ciento de las emisiones generadas por el transporte de gases de efecto invernadero, los causantes del cambio climático, pero el motor de explosión es muy ineficiente, aprovecha solo entre el 15 y el 40 por ciento de la energía contenida en el combustible.

Reflexionemos sobre algunos aspectos esenciales del transporte de mercancías por carretera y su comparación con el ferrocarril. El camión contribuye en gran medida al cambio climático, donde es 5,3 veces más impactante que el tren. Estos datos están elaborados tomando como fuente un documento llamado *Costes externos del transporte: estudio de actualización*, hecho por una consultora suiza y por el Instituto del Transporte de la Universidad alemana de Karlsruhe en octubre de 2004. En España, los camiones generan el 47 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono, el llamado CO₂ de la carretera. El camión participa de forma destacada en la contaminación del aire, que tantos problemas de salud provoca. El asma no es por culpa de las gramíneas, es por culpa de la suciedad que tenemos en el aire que respiramos. Es un gran emisor de partículas y de dióxido de nitrógeno (NO₂), dos de los contaminantes más problemáticos. En contaminación del aire, el camión es 5,2 veces más dañino que el tren. El camión es causa primordial del gran número de accidentes existentes en el transporte; en este campo el camión es 150 veces más perjudicial que el tren. El camión es causa destacada del ruido, de la contaminación acústica, provoca 2,3 veces más ruidos que el tren. El camión es causa fundamental

de la congestión, junto a los automóviles. El tren es un gran descongestionador de calles y carreteras, y los impactos ambientales y sociales negativos del transporte terrestre, carretera y ferroviario se provocan en un 97,8 por ciento en la carretera y solo en un 2,2 por ciento en el ferrocarril.

Por otro lado, hemos de tener en cuenta que las actuales formas de vida no son generalizables a los 6.700 millones de personas que habitamos el planeta, por tanto no son sostenibles. Es sostenible aquello que es universalizable, aquello que se puede extender a todas las personas y a todos los territorios y países. Además, las personas no deben verse desfavorecidas por el lugar geográfico en el que viven. Hoy día, la calidad de vida está amenazada, entre otras cosas, por la elevada concentración de la actividad económica y la población en determinadas áreas, las de las grandes aglomeraciones urbanas, y por la política de construcción de infraestructuras para el transporte que en los tres últimos grandes planes españoles —el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, el Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007 y el Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020, ahora vigente— está orientada con fuerte intensidad a la generación de grandes aglomeraciones y, por tanto, a la desertización del resto del territorio. Lo que corresponde es impulsar el transporte sostenible con los modos a pie, en bicicleta y en tren como columna vertebral del sistema multimodal e integral de transporte. Con la consideración de sistema multimodal queremos significar que todos los modos y medios de transporte tienen algún cometido en el conjunto del sistema, a pie, en bicicleta y en tren normal, como modos y medios fundamentales, y el automóvil, moto, camión, autobús, avión, tren de alta velocidad, como modos y medios complementarios. Utilizamos la expresión de ferrocarril normal dado que la denominación convencional se dice de una persona, de una actitud o una idea poco original y acomodaticia, y lo acomodaticio es un concepto muy alejado del papel primordial que el ferrocarril ha de jugar en el sistema multimodal e integral del transporte. Con la consideración de integral señalamos que el sistema de transporte ha de coordinar todos los modos y medios de forma que los complementarios sirvan para reforzar la actividad de los fundamentales, que las tarifas y los horarios generen coherencia, disponibilidad, fiabilidad y calidad de transporte, permitiendo a las personas y a las empresas cargadoras, usuarias del sistema, concebir la logística completa de cualquier viaje o traslado de mercancías, aunque el viaje esté compuesto de varias etapas y se sirva de varios modos y medios de transporte para realizar el desplazamiento.

El sistema de transporte ha de tener carácter universal y ser público, garantizando el servicio a todas las personas a un precio asequible, independientemente de su situación geográfica, de su poder adquisitivo, de su

género, de su edad. Con la denominación de servicio público se hace referencia a aquellas actividades que asume el Estado en razón del carácter esencial que representan para la comunidad. El servicio público imprime un criterio de interés general que lo diferencia nítidamente de las actividades de interés privado. También es necesario tomar en consideración el final del petróleo barato. Ha comenzado el agotamiento físico de este recurso energético. Su encarecimiento reducirá el consumo, pero incrementará el precio del transporte. Por tanto, es necesario promover otras fuentes de energía, energías renovables tecnológicamente probadas como es el caso de la energía solar fotovoltaica, donde, por ejemplo, falta apoyo a las instalaciones de carácter municipal de este tipo. La electricidad se debe generar cada vez más partiendo de fuentes renovables, y el ferrocarril es una de las mejores formas de utilizar la electricidad en el transporte.

En conclusión, el transporte ferroviario de mercancías ha de subir a una cuota mínima del 15 por ciento en una primera etapa, con la finalidad de alcanzar más adelante el 30 por ciento. A la carretera aún le quedará el 70 por ciento, que no es una cifra baladí. Señorías, les deseo un buen trabajo en ese camino.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra a los grupos parlamentarios, dos precisiones, la primera, para decirle que esta comparecencia garantiza precisamente la transparencia del proceso y del método legislativos. Lo pongo en su conocimiento porque es una manera de establecer los vínculos del trabajo parlamentario con todos los sectores; de todo lo actuado y de todo lo que quede por actuar habrá siempre publicidad y máximo conocimiento y extensión y desde ese punto de vista quiero dejar claro que el proceso legislativo de esta Cámara es siempre transparente. En segundo lugar, esta comparecencia se produce a petición de Esquerra Republicana-Izquierda Unida- Iniciativa per Catalunya. El señor Llamazares me hizo saber que iba a intentar estar presente dentro de esta mañana, que es agitada y que exige la celebración simultánea de varias comisiones. Si llega antes de que acabe el trámite, le daré uso de la palabra, si no, la damos por celebrada. Ahora, sin más rodeos, le doy la palabra al resto de grupos parlamentarios. El señor López-Amor no desea intervenir. Tiene la palabra el señor Quijano en nombre del Grupo Socialista.

El señor **QUIJANO GONZÁLEZ**: Deseo agradecer la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradecemos su comparecencia. Como no ha llegado la siguiente comparecencia, de momento, suspendemos la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DE LA SEÑORA REPRESENTANTE DEL COMITÉ DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS, CONFEDETRANS (MARTÍNEZ RAMOS).** (Número de expediente 219/000167.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión. Se encuentra con nosotros doña Amparo Amaya Martínez Ramos, miembro del Comité de la Federación Española de Transporte Discrecional de Mercancías (Confedetrans), quien nos va a proporcionar documentación de su intervención a los efectos de ampliar los trabajos, de la que haremos distribución a todos los miembros de la Comisión y, por supuesto, a los ponentes. Agradeciendo su presencia y su comparecencia le cedemos el uso de la palabra.

La señora **REPRESENTANTE DEL COMITÉ DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS, CONFEDETRANS** (Martínez Ramos): Gracias a la Presidencia y al resto de miembros de la Mesa. Señorías, invitados e invitadas, estoy aquí en representación de Confedetrans, como bien ha dicho el señor presidente, miembro del Comité Nacional del Transporte, y representamos básicamente a pequeños y medianos transportistas autónomos. En cuanto a datos de la realidad del sector, más del 80 por ciento de los transportistas son autónomos, estamos hablando de que algo más de un 53 por ciento dependen en exclusividad de un solo cliente y en torno a casi un 80 por ciento con carácter estable, por lo que se puede hablar de una fuerte dependencia del transportista frente a las empresas cargadoras. Aproximadamente un 25 por ciento de los contratos se reflejan por escrito; el resto se basa en una relación no reflejada a través de un documento contractual.

A nuestro juicio la presente ley debe ser una oportunidad para la Administración en el sentido de tomar una postura decidida en pos de la ordenación y la regulación del sector; en tanto en cuanto el transporte de mercancías es un servicio público, el papel de la Administración debe ser preponderante y debe dotar de condiciones mínimas de seguridad y garantía frente a la posición en estos momentos de desequilibrio de las partes en la relación contractual, en que la capacidad de negociación de las partes viene reflejada por un desequilibrio en perjuicio del transportista, evitando con ello lo que entendemos como posiciones dominantes en estos momentos en cuanto a esa capacidad de negociación.

Con respecto al objeto del contrato de transporte, si bien como servicio y actividad está intervenido por la Administración en todo lo relativo a tiempos de conducción y descanso, régimen de autorizaciones, sanciones, etcétera, ello contrasta con la falta de atención a la otra pata del objeto del contrato, el tema del precio, que queda en una desregulación absoluta. Por eso, propugnamos la necesidad de recuperar la capacidad de regulación del mercado por parte del Estado para garantizar

y proteger fundamentalmente la defensa de la productividad.

En cuanto a las diferentes iniciativas en este sentido, las propuestas de nuestra confederación —que luego aportaremos por escrito—, en el artículo 39, van en el sentido de que cuando las partes no hayan fijado previamente un precio del transporte subsidiariamente se atienda al usual en el momento de recepción de la mercancía y, en su defecto, como viene recogido en la orden ministerial de condiciones generales de contratación, teniendo como referencia el Observatorio de costes. En relación con la cláusula de revisión del precio del transporte en función de la variación del gasóleo o la otras iniciativas tendentes a luchar contra la morosidad, en tanto en cuanto este tipo de iniciativas no tengan carácter obligatorio, van a carecer de éxito si se dejan al albur de la capacidad negociadora de las partes, ya que hemos hablado de que existe una situación de desequilibrio entre las mismas en perjuicio del porteador, del transportista.

Con respecto al régimen jurídico de la ley, apostamos por la necesidad de recoger expresamente el carácter subsidiario de aplicación de la LOTT y de sus normas de desarrollo con relación a las condiciones generales de contratación, que es algo en lo que todo el sector está de acuerdo, en aras de dar seguridad jurídica y de un desarrollo más pormenorizado en lo concreto. Sobre el incremento de la responsabilidad del porteador, rechazamos dicho incremento. Entendemos que si estamos en una regulación mercantil del contrato a través del derecho privado, que básicamente se rige por un régimen dispositivo, ello choca con el carácter imperativo del capítulo V del proyecto cuando habla de la responsabilidad del porteador, que establece el carácter imperativo; por lo tanto pensamos que hay una incongruencia en ese sentido. Como ejemplos concretos a lo largo del articulado, se le impone, por ejemplo, la carga de la prueba, salvo en situaciones muy excepcionales. Se incrementan los límites de la indemnización, se recogen 8,33 derechos especiales de giro, que es un término ampliamente desconocido que hace referencia fundamentalmente al CMR, pero nos estamos encontrando que es necesario adaptarlo a la unidad de moneda del euro y mantener el 4,5 por ciento de indemnización teniendo como referencia esa moneda, porque también estamos hablando de un contrato de ámbito nacional y entendemos que es una unidad de cuenta más conocida.

En relación con el artículo 60, para comunicar averías y pérdidas no manifiestas defendemos el plazo de veinticuatro horas frente a siete días, de cara a evitar indefensión y porque entendemos que es más viable y real vista la situación del sector. También proponemos la supresión de los términos «temeridad» y «conciencia de su probabilidad» en el artículo 62. La culpa del transportista ya es muy gravosa y no se debería ceñir al dolo, lo mismo que recoge la legislación mercantil vigente y sectorial. En cuanto a la carta de porte, en el artículo 10, tenemos una propuesta de adición de un punto 6

siguiendo la equiparación del CMR para dar garantías al porteador. Con respecto a la carga y descarga, en el artículo 20, proponemos expresamente una exclusión de dichas tareas por parte del conductor en determinados supuestos, de cara a dar cumplimiento a tiempos de conducción y descanso, temas de seguridad laboral y de viabilidad y en cuanto a prevención de riesgos laborales. **(El señor vicepresidente, Seco Revilla, ocupa la Presidencia.)** En el apartado relacionado con las paralizaciones, artículo 22, proponemos ampliar la protección no solamente a los supuestos de carga y descarga que aparecen recogidos sino también en otros ámbitos de responsabilidad civil. De alguna manera, lo que pretendemos es que a nivel de los tribunales de Justicia haya una homogeneidad, porque en estos momentos hay tribunales que solo aceptan certificados de paralización en relación con supuestos de carga y descarga y, sin embargo, hay otros que los aceptan en otro tipo de responsabilidad civil, como accidentes, por ejemplo. Debe haber un criterio más homogéneo. Como fórmula para calcular las paralizaciones, proponemos la utilización del referente al salario mínimo interprofesional frente al Iprem, con un índice corrector de un 3 frente al 2, fundamentalmente basado en el carácter indemnizatorio que tiene que tener dicha fórmula, junto a lo que tiene que ser como carácter disuasorio. Sobre el apartado de contratos continuados, artículo 43, tiene que tener una mayor claridad y seguridad jurídica, entendiéndolo que en todo caso la extinción del contrato debe ser por mutuo acuerdo de las partes, y si una de ellas lo resuelve unilateralmente, que conlleve la consiguiente indemnización por daños y perjuicios, como digo, para dotar de una mayor claridad y seguridad jurídica. Referente al artículo 37, vemos necesario que no se considere mercancía al contenedor, en tanto en cuanto el peso del mismo incrementaría de una manera muy importante la responsabilidad. Estamos hablando de un contenedor de unos 40 pies, con un peso de unas 3 toneladas. Si se considera mercancía en este tipo de supuestos, lo incrementaría de una manera muy importante.

Estas son las valoraciones que hacemos sobre este proyecto de ley de una manera muy general. No obstante, aportaremos a la Presidencia una fotocopia de las propuestas más detalladas y más motivadas para su traslado a los diferentes grupos parlamentarios.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Turno de intervenciones y preguntas de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra el señor López-Amor por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Muy brevemente, deseo agradecer a doña Amparo Amaya su comparecencia aquí esta mañana, sus aportaciones han sido muy claras y esperamos que nos proporcione ese documento, porque siempre será útil a la hora de confeccionar y de ultimar este proyecto de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Quijano.

El señor **QUIJANO GONZÁLEZ**: Igualmente, deseo agradecer la comparecencia y hacer una única consideración en la medida en que quizá pueda estar aclarada en la documentación escrita que nos proporcione posteriormente y en todo caso a lo largo de los trámites que ahora se inician. Hasta la aprobación del proyecto de ley tendremos ocasión de pormenorizar y profundizar en ello. En conjunto me han parecido interesantes las observaciones que hace, pero me producen la necesidad de una reflexión de conjunto. Percibo que en el sector hay una cierta demanda de seguridad jurídica y de armonización normativa teniendo en cuenta que es un sector en el que hay normativa internacional que convive, y a veces no se complementa bien, con la legislación nacional. Para alcanzar esas dosis de armonización y seguridad a veces no hay más remedio —lo digo desde el punto de vista técnico-jurídico— que traer a la legislación nacional conceptos que están muy consolidados en la normativa internacional, lo que a veces genera una cierta falta de encaje o de comprensión de esos conceptos porque no tienen tradición en el derecho nacional, pero este es un fenómeno que nos está pasando a diario con la trasposición de normas comunitarias y seguramente en este sector algunos conceptos traídos de la CMR al proyecto pueden generar esa confusión o insatisfacción en materias de responsabilidad. Conceptos como el de temeridad en efecto no son tradicionales en el derecho español, pero son norma ya de aplicación cotidiana en el ámbito internacional. Tendremos que ver hasta dónde queremos armonizar para que haya más claridad normativa y más seguridad jurídica de manera que luego no resulte una aplicación diferenciada en tramos nacionales de un transporte internacional frente a transportes interiores sometidos a distinta normativa, lo cual genera esta cierta sensación de inseguridad, pero si queremos una buena dosis de armonización y seguridad, habrá que hacerlo trayendo, sin perjuicio de aclararlos, incorporarlos debidamente o matizarlos, conceptos que nos pueden parecer un tanto extraños, pero que están ya generalizados en los convenios internacionales y que, de hecho, se están aplicando en ese ámbito.

Esta es la reflexión teórica que me ha suscitado su intervención, sin perjuicio de que las cuestiones concretas que plantea me parecen en muchas cosas razonables y tendremos ocasión en el seno de la ponencia y de la Comisión de analizarlas, incluido el tema de las cuantías de la unidad de medida de la indemnización por pérdida de carga, que comprendo que genere una cierta inquietud y que deberá ser examinado al detalle. En todo caso, muchas gracias por la información que nos ha proporcionado, quedo a la espera de la información escrita que nos facilite.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Tiene la palabra la señora Martínez Ramos para que conteste a las preguntas o formule alguna otra consideración.

La señora **REPRESENTANTE DEL COMITÉ DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS, CONFEDETRANS** (Martínez Ramos): Muchas gracias al señor López-Amor, representante del Grupo Popular, y también al señor Quijano, representante del Grupo Socialista. Estamos de acuerdo en que es necesaria una armonización de la legislación internacional en todo lo relativo al CMR, pero lo que entendemos también es que se tiene que conjugar con la legislación actual a nivel estatal y por eso comentaba en una de las partes de la intervención, cuando hablaba del régimen jurídico, que en aquellos aspectos que no recoja la ley, subsidiariamente, de una manera expresa, se recoja en dicho texto la remisión a la legislación actual, a la LOTT o a la normativa de desarrollo, todo ello con independencia de que el resultado de este proyecto tenga también la virtualidad de armonizarse a nivel internacional con la normativa existente, pero, en todo caso, existe la necesidad de conjugar ambos ámbitos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Damos las gracias a doña Amparo Amaya Martínez Ramos por su comparecencia, sus aportaciones y su disertación.

Suspendemos brevemente la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS, FETEIA (VICENS MATAS).** (Número de expediente 219/000168.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Reanudamos la sesión.

Tenemos con nosotros a don Manuel María Vicens Matas, secretario general de la Federación Española de Transitarios —Feteia—, que tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS** (Vicens Matas): En primer lugar, me gustaría agradecer al presidente de esta Comisión, don Álvaro Cuesta, del Grupo Parlamentario Socialista, y al representante del grupo de Convergència i Unió, don Jordi Jané, que hayan hecho posible esta comparecencia nuestra aquí. También con carácter introductorio, me gustaría dar algunas referencias acerca de lo que es la Federación Española de Transitarios y de lo que es un transitario. En cuanto a la Federación Española de Transitarios, es una federación que agrupa a 18 asociaciones territoriales y que, en conjunto, cobija a unas 700 empresas transitarías. Por las manos de estas

empresas, directa o indirectamente, pasa alrededor del 70 por ciento del comercio exterior de nuestro país. Un transitario es una empresa de servicios que organiza en el ámbito internacional el transporte de mercancías por cualquier modo o vía de comunicación y presta además otros servicios complementarios, como los servicios aduaneros y fiscales relativos al IVA y, además, contrata al transportista o transportistas más adecuados para realizar el transporte.

En relación al proyecto de ley sobre contrato de transporte terrestre Feteia pide exclusivamente la modificación del apartado 2 del artículo 5 del proyecto. Este apartado 2 dice: Las empresas transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transporte, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratar el transporte en nombre propio. La modificación consistiría en la supresión en el texto del contenido que va desde las palabras «los operadores» hasta que «intermedien habitualmente en su contratación», de manera que el citado apartado debería quedar redactado como sigue: Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, sólo podrán contratarlos en nombre propio. Esto tiene una explicación, que, tanto los transportistas como estas personificaciones de derecho privado, en rigor, son transportistas y no intermediarios en el transporte. Esta sería la única variación que nosotros proponemos en el precepto, debiéndose recordar que el apartado 1 del propio artículo dice que los contratos de transporte de mercancías se presumen celebrados en nombre propio y que únicamente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa en el momento de contratar, lo que quiere significar que la contratación de los transitarios y de los intermediarios a que nos acabamos de referir, para que no se efectúe en nombre propio, debería mediar acuerdo entre las partes, y además dicho acuerdo constar expresamente en el momento de contratar, pues, en otro caso, insistimos, la contratación se entenderá realizada en nombre propio y el transitario asumirá, por el hecho de haber contratado en nombre propio, unas responsabilidades propias de los transportistas.

Esta modificación que propone Feteia, es de todo el párrafo, pero Feteia, naturalmente, vería satisfechos sus intereses con que se quitara la palabra «transitarios» del apartado 2. Se funda en las siguientes motivaciones. La primera de estas motivaciones es la libertad de contratación que establece el artículo 1.255 del Código Civil, que dice que los contratantes de las partes podrán pactar las condiciones y los pactos que tengan por conveniente siempre que no sean contrarios a la ley, a la moral y al

orden público, en este caso al orden público económico. Obviamente, este precepto es un reflejo del artículo 38 de la Constitución, que habla de libertad de empresa en la economía de mercado, y no hay economía de mercado, señorías, sin libertad de contratación. Por tanto este es un argumento de peso, que además hace rozar el precepto en problemas de constitucionalidad, porque no hay duda de que esta imposición —que luego veremos que no tiene una justificación objetiva, necesaria y razonable— no se acomoda al citado artículo 38 de la ley fundamental.

El segundo motivo en que se basa la pretensión de Feteia de que se modifique el citado apartado se extrae de la exposición de motivos de la propia ley, que dice querer clarificar el ordenamiento jurídico en lo que se refiere a la posición de los transitarios, pero lo hace por la solución simplista y, a mi juicio, carente de rigor, que es simplemente equiparar la figura de los transitarios con la de los transportistas, con lo cual se borra cualquier diferenciación entre ambas figuras, que técnicamente deben tener su propio juego al servicio de la libre economía y de cuantos intervienen u operan en el mercado. Y esto es lo que no hace el proyecto de ley al equiparar los transitarios y los comisionistas de transportes con los transportistas contractuales, es decir, no con aquellos que realizarán materialmente el transporte, sino con aquellos con quienes el contratista lo contrata, pasando por alto algo muy importante en el derecho, que es que el estatus de cualquier interviniente en un contrato solo puede provenir de su consentimiento y de su libre voluntad, no debe ser impuesto por ninguna ley, excepto cuando existan circunstancias excepcionales, que en este caso, señorías, no concurren. Es decir, que desde el punto de vista técnico-jurídico no se detecta ninguna razón de peso para no mantener junto a la figura del transportista material o efectivo, o incluso el transportista contractual, la figura del transitario, con toda la versatilidad que es inherente a la misma, y que se erige en uno de los pilares de la libertad de contratación. Cosa distinta es que en el mismo contrato de transporte el transportista promete un resultado —es un contrato de obra, como la erección de un edificio— y los riesgos de ese contrato recaen sobre el transportista; en el contrato de servicios de los transitarios sólo se promete un servicio, es un arrendamiento de servicios —no ningún resultado— consistentes en la coordinación del transporte, en su planificación y en la búsqueda, en su caso, del transportista más apropiado, del modo de transporte más conveniente y en la contratación de ese transportista. Y ello con el objetivo de que las mercancías lleguen a su destino en el mínimo plazo, con el mínimo riesgo y al menor coste posible. Por tanto, mezclar ambas figuras, una especie de *totum revolutum*, desde el punto de vista estricto de la técnica jurídica no es apropiado, es muy simple decir: como no queremos distinguir entre ambas figuras, las refundimos en una sola. Técnicamente esto no debe ser así, y no ha sido así en nuestro ordenamiento jurídico desde siempre.

Otra razón es la reivindicación para los transitarios del mismo nivel competitivo de que gozan sus colegas en otros países, principalmente en Holanda, en Alemania y en Inglaterra. Nosotros hemos notado que desde la entrada de España en la Unión Europea estamos perdiendo negocio, y estamos perdiendo negocio porque tenemos unas rigideces de mercado que no las tienen aquellos países; consiguientemente, para los transitarios e incluso para los transportistas nacionales que suelen contratar a los transitarios, el hecho de que nuestras empresas tengan la mayor libertad posible, similar a la que tienen las empresas holandesas, las inglesas, las danesas, y en general las del norte de Europa, es un input positivo para nuestro comercio y que, sin duda, va a favorecer al conjunto del sector. Pero les diría más, incluso en Francia —el hecho de que el comisionista tenga que asumir las responsabilidades de los transportistas con quienes haya contratado proviene del código de comercio francés y del *Commissionner de Transport*, así nos lo han ido explicando en las facultades de Derecho— ahora eso no es así, porque el artículo L132 del nuevo Código de Comercio nos dice que el comisionista responde de las averías o pérdidas de mercancías y efectos si no hay estipulación contraria en el contrato o fuerza mayor, y la jurisprudencia de aquel país, con un criterio amplio, dice que este artículo se aplica, no sólo a las faltas propias del comisionista, es decir, al no haber elegido al transportista más conveniente o al haber realizado un contrato de transporte en mala técnica, sino también a las de los transportistas con quienes hubiese contratado, y eso lo dice la *Cour de Cassation* de Francia en unas sentencias recientes, del año 97, del 1 de julio, y también una corte de apelación, la de Aachen, lugar donde hay muchos transportes, el 12 de julio del año 2005.

Otra razón es la adaptación de la actividad transitaria vinculada al transporte terrestre a un contexto como el de la actual Unión Europea, que nada tiene que ver con el de la época en que se dictó el Código de Comercio del año 1885, y en el que, desgraciadamente, a nuestro juicio, se basa la versión original del artículo 5, apartado 2 de la ley al imponer a los transitarios la obligación de contratar en nombre propio. No me voy a extender, es obvio que las circunstancias de un país en que vamos de Barcelona a Madrid en dos horas y cuarto, en donde estamos todos conectados por Internet, no son las mismas que las de la época del Código de Comercio, en la cual para ir de Madrid a Zaragoza, incluso en ferrocarril, se tardaba más de tres horas.

Una razón es también la supresión de los costes de la ineficiencia que supone la existencia de un doble seguro para la misma responsabilidad, la de transportistas, que, de aprobarse el artículo 5 del proyecto de ley en su redacción original, tendrán que seguir contratando tanto los transitarios como transportistas contractuales, como los transportistas materiales o efectivos. Naturalmente el transitario, si además de su propia responsabilidad, por el hecho de contratar en nombre propio tiene que

asumir la responsabilidad como transportista, tendrá que cubrir con un seguro esa nueva responsabilidad, y el transportista también, con lo cual nos encontraremos con dos seguros para unos mismos hechos y para una misma responsabilidad.

También, el ajuste de esta forma de contratar que nosotros propugnamos a lo que ya se viene permitiendo en una materia tan sensible para los intereses públicos como es la aduanera y la fiscal del IVA, en la que se permite a los representantes aduaneros, ya están actuando así los transitarios, que puedan actuar bajo cualquiera de las dos modalidades de representación, la directa, en nombre y por cuenta del cliente y la indirecta, en nombre propio aunque por cuenta del cliente, y esto lo dice el artículo 5.2 del Reglamento 2913 del año 1992 del Consejo, del 12 de octubre, por el que se aprueba el Código Aduanero Comunitario y el artículo 11.1 del Reglamento 450/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, por el que se establece el Código Aduanero Modernizado; y también lo dice la normativa sobre el IVA a la importación que, como es lógico, contempla ambas modalidades de representación, y así lo dice el Real Decreto 1889/1999, de 13 de diciembre y la Orden de 9 de junio de 2000, y la Resolución del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de 12 de julio de 2000. De manera que nos encontraríamos con que en el aspecto del transporte el transitario tenga que contratar en nombre propio, mientras que en un aspecto tan trascendente, tan importante y tan sensible para el interés general como el aduanero y fiscal, pueda actuar en nombre y por cuenta de su cliente. Es una dicotomía que, en rigor, carece de sentido.

Razón es también la mejora en el precio y en la oferta de servicios que, con toda seguridad, reportará beneficiosas consecuencias para el comercio exterior de España, toda vez que es indudable que el coste de actuar en nombre propio es siempre superior para los transitarios al de actuar en nombre y por cuenta del cliente, entre otras razones por la antes apuntada de que dicha forma de contratar exige a su vez el contratar un doble seguro. Además, y esto es importante, en el supuesto de daños o retrasos ocurridos durante el transporte el cargador tendrá que accionar frente al intermediario y este, a su vez, repetir frente al transportista material o efectivo causante del daño o de la demora, dándose lugar también con ello a un doble litigio sobre unos mismos hechos y unas mismas responsabilidades, con el consiguiente incremento de gastos. Es cierto, y no tengo inconveniente en reconocerlo, que existe alguna jurisprudencia que permite al cargador o expedidor accionar contra el intermediario por responsabilidad contractual, y al mismo tiempo contra el transportista material o efectivo por responsabilidad extracontractual, ya que en caso de que el intermediario actúe en nombre propio no existe una relación contractual entre el cargador o expedidor y el transportista material. Pero también les tengo que advertir que esta jurisprudencia no es general, y que, en cualquier caso, esa forma de accionar complica el planteamiento

de los asuntos y aumenta los honorarios de los profesionales que intervienen en los mismos, con los consiguientes costes tanto para los transportistas, costes adicionales naturalmente, como para los transitarios.

La adecuación de la contratación a las necesidades o preferencias de los usuarios, dado que las empresas suelen tomar sus decisiones sobre la base de lo que más conviene a sus intereses, y puede ser bueno que el transportista material o efectivo sea, como suele ser, una empresa solvente y conocida por parte del cargador y que este pretenda ahorrarse el sobrecoste que suponga el que el transitario tenga que actuar en nombre propio.

La mejora en todos los órdenes de la información y de las comunicaciones, así como la creación de un espacio jurídico europeo coloca a los transportistas materiales efectivos al alcance de los cargadores, lo que no ha ocurrido en 1885, aquí hay que citar el Reglamento 593/2008, de 17 de julio, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales, que ha sustituido al Convenio de Roma de 1980, en el cual se contemplan las obligaciones dimanantes del contrato de transportes y se nos dice que en defecto de pacto la ley aplicable será la del domicilio del transportista, la del domicilio del cliente, la del lugar de carga o la del lugar de descarga, y el Reglamento 44/2001, de 22 de diciembre, del Consejo, relativo a la competencia judicial y al reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que dice que las resoluciones judiciales dictadas por un juez competente serán ejecutorias en cualquier país de la comunidad. Por lo tanto nos encontramos que hay un espacio jurídico europeo que pone a los transportistas, a los transitarios y a los cargadores al alcance unos de otros sin ninguna dificultad, lo que no existía en el año 1885. Pero es que, además, a los transportistas materiales hoy, a diferencia de lo que ocurría en 1885, se les exigen unas condiciones de profesionalidad y de solvencia que antes tampoco se exigían, y que a mí me consta por ciencia propia que desde el más pequeño al más grande, a la empresa más importante, todos ellos las cumplen. De lo que se deduce que los intereses de los cargadores no necesitan de la singular protección que se les quiere otorgar en el proyecto de ley, y que por ello la regulación que se efectúa no está justificada, tanto más si se tiene en cuenta que el perjuicio que genera al libre juego del mercado es muy superior al pretendido beneficio que pudiera reportar a los cargadores y a la sociedad en su conjunto. Aquí me permitirán, además, señalar la abolición que propone mi federación de la restricción a la competencia que supone obligar a los transitarios a actuar en nombre propio. Si no se produce, se trata dicha restricción a la competencia de una medida que carece de las indispensables condiciones de necesidad y proporcionalidad que viene exigiendo tanto la jurisprudencia comunitaria como la del Tribunal de Defensa de la Competencia español, como ahora la Comisión Nacional de la Competencia. Pues bien, en este caso la necesidad no

se ve por ningún lado, puesto que siempre existirá el mecanismo alternativo, respetuoso con la libertad de pactos, de que cuando efectivamente sea verdaderamente indispensable y convenga a los intereses de las partes se adopte, de común acuerdo, la contratación en nombre propio. Y carece de proporcionalidad en tanto que los intereses de los cargadores no han de prevalecer sobre la libertad de mercado, máxime teniendo en cuenta, como ya he dicho, que se puede alcanzar el mismo fin sin imponer ninguna restricción al juego de la libre oferta y demanda, de cuyo juego es de la única condición de la que habrá de deducirse, o no, la necesidad o conveniencia de que el transitario asuma o no frente a su cliente la posición de transportista.

Naturalmente, la libertad de pactos en el aspecto de que se trata no impediría que determinadas empresas, o incluso colectivos de empresas, decidiesen actuar en nombre propio, esto es, bajo la modalidad de representación indirecta, por entender que esta forma de contratar afirma más clara y rotundamente su condición de empresa de transporte frente a su potencial clientela, pero de aquí a exigir que quienquiera que contrate el transporte tenga que actuar en nombre propio media un verdadero abismo y nos permitirán, señorías, que digamos que carece de sentido y de rigor técnico. No hay ninguna duda, además, acerca de que la libertad de contratación que se reclama para los transitarios es una medida de infraestructura jurídica que mejoraría muy sensiblemente nuestro comercio internacional y la posición competitiva de España en un mercado prácticamente globalizado como el actual. Volvemos a recordar que por manos transitarias pasa más del 70 por ciento del comercio exterior y que tiene una facturación por servicios, excluidos los gastos de transporte, de cerca de 15.000 millones de euros en el conjunto de las 700 empresas que forman parte de nuestra federación, que, en conjunto, ocupan una superficie de almacenes de más de 2.500.000 metros cuadrados y que tienen un volumen de oficinas, en conjunto, de aproximadamente 300.000 metros cuadrados. Por tanto se trata de empresas, como ya he dicho al principio, con un peso muy importante en nuestro panorama económico y, sobre todo, con una gran incidencia en el comercio internacional. Además, apoyar a esas empresas dejándolas actuar libremente a la hora de pactar sus condiciones de servicio constituye, a nuestro juicio, un presupuesto ineludible para no retroceder en la balanza por servicios vinculada a nuestro comercio internacional; ya les he dicho antes, señorías, que ya se nos va negocio hacia Holanda, Inglaterra y Dinamarca, sobre todo hacia Holanda y Dinamarca, y eso de alguna manera se ha de contener dando a los transitarios españoles la posibilidad de contratar con la mayor flexibilidad posible y, naturalmente, dentro de la ley.

Por último, la modificación que se propone desde esta federación hace conveniente la enmienda de que Feteia ha tenido conocimiento que ha sido presentada por el Grupo Popular sobre adición al texto del proyecto de ley de una disposición adicional que regule, aunque sea muy

sucintamente, la figura del transitario, especialmente en lo que atañe a su responsabilidad cuando no asuma la posición de transportista, es decir, por sus actos propios, que básicamente consistirán, como también he dicho, en la organización, elección y contratación del transportista material o efectivo que deba realizar el transporte.

En definitiva, señorías, nosotros entendemos que con la modificación que se propone, que, insisto, podría quedar exclusivamente reducida a eliminar del texto de la ley la palabra «transitarios», haremos un gran servicio a nuestro comercio internacional, pondremos a nuestras empresas transitaras al mismo nivel que sus competidoras europeas, ya que hoy hay una competencia feroz para el mercado de transportes y los grandes perjudicados suelen ser los propios transportistas, y por tanto es necesario que a estas empresas que están al acecho de todo el negocio del transporte internacional les demos la mayor comodidad legal posible para que puedan actuar de acuerdo con los intereses de sus clientes y de acuerdo con las exigencias del mercado.

Muchas gracias señores, señoras diputados y vicepresidente de la Comisión de Justicia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Muchas gracias señor Vicens. Para iniciar el turno de intervenciones y preguntas tiene la palabra el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), como solicitante de esta comparecencia. Tiene la palabra la señora Riera.

La señora **RIERA I REÑÉ**: Muchísimas gracias a don Manuel Vicens Matas, secretario general de la Federación Española de Transitarios, por su comparecencia ante esta Comisión, que entendemos importante que conste, así como el resto de comparecencias, ante el debate que se está iniciando en relación al proyecto de ley de contrato de transporte terrestre de mercancías.

Ante este proyecto de ley somos conscientes de las modificaciones necesarias que deberán introducirse y que nuestro grupo parlamentario intentará introducir y procurar a través de las enmiendas que presentemos y que recojamos escuchando a los distintos afectados y al conjunto del sector. En este sentido, hemos recogido las enmiendas que la Federación Española de Transitarios ha presentado. Reconocemos el papel de los transitarios en el comercio, reconocemos el papel de la federación española y el trabajo de su presidente Enric Ticó y, sobre todo, hemos de ser muy conscientes de la importancia de los transitarios en el comercio, en la competitividad y en el crecimiento, y en el contexto actual más que nunca. Somos también conscientes de la necesidad de ganar en eficiencia en el sector, y es en este marco donde creemos que hemos de acelerar todas las reformas que sean necesarias para generar un crecimiento competitivo, y también hemos de ser capaces de romper con las rigideces —a las que usted hacía referencia— que puedan afectar a la actividad comercial, como es el caso que nos ocupa, y puedan afectar también a la competi-

tividad del sector y del mercado. Asimismo —y usted también ha hecho referencia a ello— hemos de acelerar en lo posible una mayor unificación a nivel europeo y evitar el riesgo de pérdida de competitividad de nuestro sector frente a otros países de la Unión Europea. Estos son objetivos por los que hemos de trabajar y que el proyecto de ley ha de incorporar a través de las modificaciones que sean oportunas. A todos estos aspectos usted ha hecho referencia en su exposición, que volvemos a agradecer, y que creemos, repito, importante ante esta Comisión.

El momento económico es especialmente delicado y su excepcionalidad requiere trabajar en medidas de corto plazo pero también en medidas de medio y largo plazo, y hemos de trabajar en reformas y hemos de trabajar en unas leyes que respondan, con más necesidad que nunca, a los criterios de ganar en productividad en nuestro sistema, en competitividad y en eficiencia, yo creo que son tres criterios muy importantes que afectan al sector que hoy nos ocupa, que afectan al conjunto del sistema productivo, que afectan al comercio y, sobre todo, a los servicios y a los productos. Hemos, entre todos, de generar un comercio competitivo en productos y servicios, en calidad, con marcas que permitan la diferenciación, que es el valor añadido de nuestro crecimiento, y en precio, y a todo ello entendemos que el proyecto de ley ha de responder, y a estos criterios serán a los que respondan las enmiendas que nosotros presentemos y las que ustedes presentaron serán recogidas. Por último, algo a lo que usted hacía muy bien referencia, necesitamos del comercio exterior; actualmente el comercio exterior es el que nos permite minimizar en parte la delicada situación de la demanda nacional, y es por ello que aún se hace más evidente la necesidad de este comercio competitivo y la necesidad del comercio exterior en nuestro crecimiento y en nuestra competitividad.

Agradecemos al señor Vicens la comparecencia, reconocemos el trabajo de la federación, de su presidente, de su junta, para el conjunto del sector y agradecemos también todas las aportaciones al proyecto de ley que la federación ha hecho y hará en el futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Agradecemos la presencia de don Manuel Vicens, secretario general de la Federación Española de Transitarios, que ha tenido una intervención brillante, que ha empezado un poquito regular, porque ha agradecido a todos los grupos menos al mío su comparecencia aquí esta mañana, pero luego lo ha arreglado de alguna manera, y tengo que decir que ha sido una intervención muy brillante, porque desde el punto de vista jurídico hace falta diferenciar tan claramente como usted lo hace la figura del transportista y la del transitario. La figura del transitario es una figura de honda tradición jurídica, práctica y efectiva en nuestro

sistema jurídico y en nuestra práctica económica desde hace, diría yo, algunos centenares de años, por lo tanto violentar el proyecto de ley de tal manera que suprima de golpe y porrazo la figura del transitario, cuando sigue sobrevolando en otros *corpus* legislativos me parece que sería un olvido del ministerio, que seguramente dará las instrucciones al grupo que le apoya para que esto sea corregible; creo que la importancia del transitario es grande, y no hace falta volver a insistir en los argumentos que se han empleado no solo por parte de don Manuel Vicens, sino por la compañera del grupo de Convergencia, que yo no voy a repetir por no ser reiterativo, pero yo creo que es una gran figura, y que hay que darse cuenta de que aquellos países que tienen un sector industrial menos potente, quizás por sus dimensiones territoriales, como son Dinamarca, Holanda, etcétera, son los que más desarrolladas tienen estas figuras de comercio de intermediación, en donde se está jugando con pequeños conceptos jurídicos en los que sin ninguna duda podemos llegar a un acuerdo entre todos porque seguro que todos buscamos lo mejor para este país y lo mejor para nuestro proyecto de ley, que es lo que nos ocupa desde un punto de vista más modesto. En este sentido creo que los transitarios son una figura que hace mucho por el comercio, que no lo encarece como se puede demostrar donde hiciera falta, y que además dota al comercio exterior de una seguridad jurídica que de otra manera no tendría. Creo que todas estas figuras están ya acrisoladas por el paso del tiempo y supondría un error monumental llevarlas a un terreno en el que no se sientan cómodas, y por eso las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular van en este sentido. Creo que el artículo 5 se puede perfectamente mejorar o suprimir y desde luego instamos desde aquí al Gobierno, a través del grupo que lo apoya, a regular la figura del transitario para hacer una puesta al día, pero la puesta al día significa, no romper con el pasado, sino enriquecer el pasado para construir el futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Quijano.

El señor **QUIJANO GONZÁLEZ**: Muchas gracias al compareciente por la calidad jurídica de su intervención, sin perjuicio de que tenga aspectos discutibles, que creo que en efecto los puede tener. Yo creo que recibimos una buena información con estas comparecencias sobre las determinadas posiciones que pueden existir en aspectos concretos, y ahora se iniciará la tramitación parlamentaria en la que mi grupo, como no puede ser de otra manera, estará dispuesto a atender argumentaciones razonables y a buscar los mayores acuerdos posibles teniendo en cuenta que se trata de cuestiones que pueden tener algún otro tipo de repercusión económica, quizás menos política, pero que sobre todo tienen un calado técnico, donde siempre debe ser posible encontrar la solución más razonable. Aprovechando la intervención

me gustaría pedir que no cundan la alarma ni el pánico, la figura del transitario no desaparece, está mencionada en la ley, lo que se está discutiendo es en qué calidad contrata, no su existencia, son dos cosas, me parece, distintas. En relación con el tema de en qué calidad contrata es donde puede haber estos aspectos discutibles; hasta donde yo alcanzo a percibir, en la figura del transitario hay una carga de lo que históricamente fue el comisionista del transporte, al que se consideró siempre como un comisionista de garantía, en el sentido de que respondía por el buen fin del transporte ante aquel con quien contrataba, sin perjuicio de que luego tuviera acción interna de responsabilidad contra el transportista efectivo cuando este fuera el causante de los daños. Lo digo porque este juego jurídico está bastante generalizado en el ámbito mercantil. No es extraño ni peculiar para este supuesto. Esta idea de comisión de garantía está en el ámbito de los contratos en el mercado de valores, en el de las agencias de viaje, en el del seguro, etcétera, y permanece en todos ellos, porque siempre se entendió que era una cierta garantía específica para el contratante, al que se le ofrecía un servicio y no tenía por qué saber ni controlar quién efectivamente lo iba a prestar. Que se pueda introducir, como parece que se ha introducido en el derecho francés, algún tipo de flexibilización en el asunto eso será lo que haya que discutir en el trámite oportuno, pero me parece que no se debe presentar como algo extraño, anormal o extraordinario algo como la comisión de garantía, a diferencia de las comisiones civiles donde no se daba esta figura, como un elemento de seguridad en el tráfico en el ámbito mercantil. Lo digo porque este es el sentido histórico que tenía siempre la comisión de garantía aplicada en distintos ámbitos. Espero que, tranquilizada la alarma sobre lo que en el fondo estamos discutiendo, que es un problema de quién responde del buen fin de un contrato en función de la cualidad con la que haya contratado y no de la existencia de la figura, tendremos ocasión de discutir técnicamente todos esos pormenores.

Agradezco otra vez la comparecencia y la información que se nos ha precisado en ella y al posterior debate parlamentario me atengo. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): ¿Señor López-Amor?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Una pequeña matización. Estoy de acuerdo. Lo que veníamos a decir, quizá me he explicado mal, es que la posición de *dealer*, la posición de contratar en nombre propio debe quedarse a la libre voluntad de las partes, no establecerla con carácter general como el régimen normal, salvo que se pacte lo contrario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Gracias por su matización. Doy la palabra al señor Vicens,

para que conteste las preguntas y las observaciones que se le han formulado.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS, FETEIA** (Vicens Matas): Comienzo por el Partido Popular, ya que antes no lo ha citado por omisión. Lo he dicho con relación a una enmienda, que me parece muy oportuna. Le diría que tiene usted toda la razón y, efectivamente, contratar o no en nombre propio supone la subsistencia o no de la figura, porque en el momento en que a usted le dicen que asume las responsabilidades del transporte, ya me dirá qué diferencia hay entre un transportista y un transitario. Le diré también que esta comisión de garantía está completamente obsoleta. Era, como antes he dicho, lógico pactarla en 1885 cuando, insisto, todavía no llegábamos a Barcelona, me parece que la MZ todavía no llegaba a Barcelona, llegaba a Zaragoza, tres horas y pico de ferrocarril. No había la información que ahora tenemos. Había un telégrafo únicamente en las estaciones de ferrocarril. Por lo tanto, que en aquel momento la persona que contratase con el cargador asumiese esta comisión de garantía tiene una explicación. Hoy, en el siglo XXI, donde usted coge el ordenador y habla por Internet, tiene toda la información necesaria sobre el transportista nacional efectivo; ese la tiene también sobre el cargador, y luego hay unas normas, el espacio económico y el espacio jurídico europeo, que ponen a todo el mundo al alcance de todo el mundo. Nos falta quizá tan solo para llegar a la culminación de todo esto en la esfera penal la policía federal de la comunidad de fronteras. Es lo único que falta. En lo demás, usted pone un pleito en España contra un transportista danés y la sentencia que dicte la Audiencia Nacional o la Audiencia Provincial de Madrid será ejecutiva en Dinamarca, y la ejecutarán, y le digo esto por experiencia. Yo, además de secretario general, soy abogado en ejercicio y me he dedicado al transporte. Le quiero decir que esto ha cambiado y ha cambiado por Internet, ha cambiado por el AVE, ha cambiado por la aviación, por tanto esta comisión de garantía es un lastre histórico, un anacronismo, desde mi punto de vista, que debemos superar si queremos competir con la gente del norte de Europa, señorías, que nos están sacando del negocio. Nuestra balanza exterior por servicios podría estar mucho mejor equilibrada si nosotros tuviésemos la libertad de que gozan los transitarios en aquellos países. Todo esto se justifica completamente para los transitarios; posiblemente para los que actúan solo en el mercado interior, como las agencias de transporte, alguno de estos argumentos puede ser válido, pero no para todos, porque estos se mueven en el mercado interior. A nosotros nos bastaría con que se suprimiese la obligación de contratar en nombre propio para los transitarios, que son los que están moviéndose en el ámbito del mercado europeo, y si los demás lo consienten, que se mantuviera para los restantes. Como federación no tendría ningún inconveniente.

Por último, les quiero manifestar mi grata sorpresa de ver que todos ustedes deben de ser juristas de prestigio, porque han captado perfectamente el sentido y el alcance de mi intervención; por tanto me voy convencido de que en el Parlamento —es la primera vez que estoy aquí— se hace una labor muy positiva y que las leyes se estudian con una precisión y un detalle que les honra a ustedes y que hace que estos productos normativos sean de calidad. Muchas gracias, señoras y señores diputados. Agradezco también a la diputada de Convergència i Unió, no presente, la magnífica intervención que ha hecho respecto a esta materia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Señor Vicens, le agradecemos su presencia, su intervención y sus reflexiones.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA (SÁNCHEZ GARCÍA).** (Número de expediente 212/000496.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Comparece en esta Comisión don Juan Miguel Sánchez García, director general de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, que tiene el uso de la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA** (Sánchez García): En primer lugar quiero agradecer la invitación a poder formar parte de estas comparecencias ante la Comisión de Justicia y poder exponer la opinión de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento en una materia tan trascendente para todo el sector del transporte por carretera de mercancías. Este proyecto que se presentó en el Congreso de los Diputados tiene ya un largo periplo. Empezó en el año 2001 con una serie de contactos entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Justicia, que continuaron en el año 2002; más tarde, después de esos contactos, ya en la legislatura de 2004, la ministra de Fomento, en octubre de dicho año, se dirigió de nuevo al ministro de Justicia para retomar el asunto y fue encargado a la Comisión General de Codificación el estudio y la elaboración de un trabajo que diera lugar al anteproyecto, la subcomisión se creó por una orden del ministro de Justicia y se concluyeron los trabajos en 2007. Finalmente, el Consejo de Ministros aprobó el proyecto de ley, a propuesta conjunta, como se sabe, de Justicia y de Fomento, en octubre de 2008; por lo tanto es un largo camino pero necesario para una materia de gran importancia para el transporte por carretera, una materia que además se había regulado a finales del siglo XIX, que contaba con una larga tradición y jurisprudencia, pero quizá no con todo el conocimiento por parte del sector y de los expertos que todos deseábamos, pero que había dado su fruto y un fruto importante. Con el tiempo, con los cambios que ha habido en la economía en general, y en el comercio, ha ido perdiendo algunas de sus virtudes e incluso los

propios tribunales y las juntas arbitrales han ido creando una doctrina propia para tratar de ajustar esas normas a la realidad del transporte por carretera. La que tiene el transporte por carretera en nuestro país es una realidad compleja. Estamos hablando de 120.000 empresas de transporte público, es decir profesionales del transporte de mercancías por carretera, las que hay que añadir 4.000 operadores de transporte, empresas que en principio no tienen por qué tener medios propios de transporte y trabajan de intermediadores en el mercado; a ellos hay que sumar los clientes y los cargadores, grandes, medianos y pequeños. Nuestra economía principalmente está formada por un gran número de pymes, las cuales también subcontratan.

El peso del transporte por carretera es fundamental y da una idea de la trascendencia de este proyecto de ley. En el transporte interior, en el reparto intermodal, tomando todos los modos, representa el 85 por ciento del conjunto de las toneladas por kilómetro, pero también tiene una importancia, que supera el 80 por ciento, en el transporte con países limítrofes como Portugal y Francia y asimismo con una parte importante de los países continentales, con los que se tiene un alto nivel de comercio exterior, y por lo tanto ellos son los principales socios comerciales de España. Baste un dato para centrar también la cuestión de la importancia y la trascendencia. Según las últimas encuestas del Observatorio de los Pirineos, que se realiza junto con el ministerio francés, o del Observatorio de Portugal, que se hace junto con el ministerio portugués, en el caso de Francia son 20.000 vehículos pesados diarios los que cruzan la frontera, de los que prácticamente la mitad van a Francia y la otra mitad se distribuye por el resto de países de la Unión Europea. No todos, por su puesto, son españoles, hay un porcentaje importante de vehículos españoles, pero también hay portugueses, marroquíes, etcétera. De los que van a Francia, una parte importante van a la zona corta francesa. Igual ocurre con Portugal, donde 8.000 vehículos diarios pesados pasan la frontera y una parte importante se queda en la zona corta. Con ello quiero llegar a otra realidad del transporte en nuestros días, que es una cada vez mayor liberalización en la entrada en el sector y en la participación, aunque haya unas reglas muy claras en cuanto a los reglamentos sociales, tiempos de conducción, etcétera, pero hay un marco europeo liberalizado. No se ponen cortapisas al número de empresas, pero sí tienen que tener unos requisitos de calidad fijados por la Unión Europea. Entre esas normas, se permite libremente el transporte internacional entre todos los países de la Unión Europea y se permite también el transporte de cabotaje. Es decir, dentro de España no solamente hacen transporte las empresas españolas, lo hacen empresas de otros países, con lo cual la situación del mercado se hace bastante más compleja.

Hay una realidad en las zonas fronterizas, donde la interacción económica hace que estas zonas sean de interés económico y, en consecuencia, que haya una interacción comercial muy potente. Esta situación, junto

con otras obsolescencias de la norma actualmente vigente que proviene de finales del siglo XIX, ha ido aconsejando la necesidad de abordar una regulación nueva, una puesta al día de la materia mercantil y, sobre todo, un acercamiento a las normas internacionales, como el Convenio CMR, con las que tanto tribunales, jueces de lo mercantil como sobre todo y especialmente las juntas arbitrales tienen un especial conocimiento y familiaridad. Lo que es importante, y lo creemos estratégico para el sector del transporte por carretera, es que el sector y sus clientes conozcan perfectamente el juego de derechos y obligaciones. Tenemos la sensación —y a veces esto ha sido objeto de comentarios con representantes del sector, que lo compartían— de que no hay un conocimiento excesivamente al día de esos derechos y obligaciones y que, por lo tanto, la contratación diaria, además de no reflejarse en contratos por escrito mayoritariamente, como se ha apuntado en una intervención anterior, también adolece de una falta de conocimiento de lo que la ley permite o de las posibilidades que podrían ser objeto de un acuerdo entre las partes.

Creemos importante que el derecho nacional y el derecho internacional lleguen a un encuentro y lleguen a ser unas normas conocidas, sencillas y aplicables por los transportistas, por los cargadores o por cualquier intermediario, que tiene la posición de un Jano de dos caras, es porteador frente a los cargadores —sus clientes— y es cargador frente a los porteadores que subcontrata para llevar a cabo el transporte efectivo. Esta realidad cada vez más difusa, donde lo nacional y lo internacional se va perdiendo, donde se crean zonas de intercambio muy ricas, necesita de un derecho cada vez más integrado y unificado y creo que a todo eso responde este magnífico trabajo de la Comisión General de Codificación, formada —no podía ser de otra manera— por expertos y conocedores de la materia, y a cuyos miembros quiero agradecer el magnífico trabajo que se ha llevado a cabo.

Si hemos dicho que la situación del sector es compleja, también lo es su estructura empresarial. Es una estructura piramidal, con relaciones asimétricas y no siempre con situaciones de dominio respecto a la misma figura contractual, es decir, no siempre el dominio es del cargador, como se apunta desde los transportistas, ni siempre es de los transportistas, como parece inducir la idea que el representante de los cargadores ha mencionado de que el 80 por ciento de sus afiliados son pymes. Se dan las dos figuras y hay asimetrías en la contratación tanto por un lado como por otro. Hay situaciones de pequeños agricultores, pequeños artesanos, que llevan sus transportes y contratan con grandes agencias o grandes empresas de transporte, y al revés, pequeños transportistas, pymes, que están en una cadena de subcontratación y que contratan con grandes agencias, grandes intermediarios, grandes transitarios y grandes cargadores. Una vez más hay una complejidad en la estructura de mercado. Estamos hablando también de servicios que incluyen el transporte de pequeñas mer-

cancias, de paquetería, de que hay contratos por parte de usuarios ciudadanos, personas particulares que contratan con una empresa trasladar un bulto de un lado a otro. Así, el juego que hizo la comisión y que ha recogido tanto el Ministerio de Justicia como el de Fomento es el de un contrato que tiene unos contrapesos y que tiene una serie de privilegios de una parte, pero contrapuestos con privilegios y con derechos y obligaciones de la otra. En eso se ha intentado hacer un doble juego. Quizás en algunas cuestiones se ha respetado la tradición o lo que venía siendo el funcionamiento de nuestras normas y del mercado y en otras ha habido una evolución para adaptarse en todo aquello que se puede al CMR. Hay que dejar bien claro que el CMR hace una regulación limitada de las relaciones contractuales. Este proyecto es mucho más amplio, se llega a mucho más de lo que regula el CMR y, por lo tanto, no se pretendía hacer como algún país —creo que antes el profesor Llorente ha hecho referencia a Austria—, que había hecho una remisión a un artículo diciendo: aquí, en el transporte interior, se aplicará el CMR. Aquí se pensaba que no era conveniente, entre otras cosas porque había que darle una mayor profundidad y extensión tocando otros elementos que no eran los que el CMR trataba, pero en aquello que sí trata el CMR es bueno que se vaya unificando el derecho y que el derecho interno sea idéntico al derecho internacional privado, y, en este sentido que llevar una carga desde Salamanca a Figueras no tenga un régimen distinto que llevarla a Perpiñán, y que solamente unos kilómetros de diferencia cambien el régimen jurídico, los límites de responsabilidad, los periodos para hacer alguna reserva en el caso de deterioro de la mercancía entregada, etcétera. Creo que es un trabajo magníficamente hecho, respeta perfectamente los objetivos que nos habíamos marcado y responde a una norma que se acerca al CMR. España, según los últimos datos de Eurostat, es el segundo país más potente en transporte por carretera después de Alemania, y países como Austria o Alemania ya habían dado ese paso y lo ha hecho también Portugal. Hay una tendencia clara de los legisladores nacionales para acercarse cada vez más a la legislación de Ginebra y aunque no esté anunciado, no sería descartable que la propia Unión Europea tenga tarde o temprano en cartera llegar a algún tipo de unificación en estas cuestiones.

Esta cuestión mercantil es una de las líneas estratégicas por la que hemos apostado desde la dirección general para ahondar en la mejora y modernización del sector. Tendrá que ir acompañada de grandes esfuerzos, esfuerzos de formación a través de ayudas para los empresarios y para el personal de las empresas de transporte y empresas intermediarias, y tendrá también que ir acompañado de un fuerte esfuerzo de formación y de puesta al día de las juntas arbitrales, que juegan un papel decisivo a la hora de resolver o solventar los litigios que se puedan producir por una vía más amigable que llegar al contencioso en vía jurisdiccional.

Por otro lado, el proyecto también ha incorporado en su texto una serie de aspectos que habían sido objeto de los acuerdos entre el sector del transporte por carretera y el Ministerio de Fomento y después refrendados por el propio Gobierno en un acuerdo del Consejo de Ministros, en junio de 2008. De alguna manera, se actualizan y añaden elementos que son importantes, respetando por supuesto el carácter dispositivo de las normas, pero introduciendo elementos nuevos como la revisión del precio del transporte en función de las variaciones del precio del gasóleo según mercado, al alza o a la baja, y también elementos importantes respecto a la interpretación de a partir de cuándo se empiezan a contar los treinta días para aplicar intereses de demora en el pago del transporte por carretera. También se incorporan una serie de normas que estaban antes en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, alguna de ellas también pactada con el sector, como es la actualización de las indemnizaciones por paralización de los vehículos superior a dos horas.

Hemos asistido esta mañana a una serie de intervenciones que creo que han sido muy ricas y que ofrecen un panorama de la defensa de los intereses sectoriales que hemos vivido también en la elaboración de la ley. Es lógico que las partes, los sectores, las asociaciones de cada sector quieran minimizar sus obligaciones y maximizar sus derechos; es algo lógico y legítimo por parte de cada uno de ellos, pero creo que hay que tener en cuenta que este es un proyecto que no está elaborado en su parte esencial ni por el Ministerio de Justicia ni por el de Fomento sino por una comisión de expertos. Está muy medido y muy equilibrado y cada pieza que se mueva puede suponer un perjuicio para la otra parte. Me estoy refiriendo por ejemplo al hecho de la contratación en nombre propio. Esta es una cuestión en la que, y lamento saber poco de transporte y no ser un jurista de reconocido prestigio, tengo que defender que todo el que participa en el mercado de transporte tiene que contratar en nombre propio. Es un principio que está recogido en la LOTT desde el año 1987, que jamás ha sido puesto en cuestión por nadie, y recordemos que la LOTT ha sufrido recursos de inconstitucionalidad, algunos afectaban a las juntas arbitrales, otros a otros muchos elementos, jamás ha tenido ninguna sentencia en contra en ese sentido y ha sido una materia pacífica y consensuada en la que todas las partes, tanto cargadores como intermediarios y transportistas, han estado plenamente de acuerdo, y ha funcionado bien porque delimita perfecta y claramente las responsabilidades, los derechos y obligaciones de cada uno. El hecho de decir en nombre propio salvo pacto en contrario significará en muchos casos que se pondrá en un contrato de adhesión, en unas condiciones generales, probablemente el que —pongamos por ejemplo— un transitario contrata en nombre ajeno, y de esa manera hay una figura que interviene en el mercado que se hace transparente. Precisamente, lo que hemos tratado de evitar durante

mucho tiempo es que haya irresponsabilidad o falta de transparencia en la contratación y en el mercado de transportes. Se trata de esa figura tan acuñada de la doble cara del intermediario, es decir, el intermediario que no tiene medios propios y que contrata con un cargador. Abro paréntesis, hay agencias o transitarios que tienen medios propios, tienen camiones y son también transportistas, es decir, la figura es mucho más compleja, no hay categorías puras en el transporte por carretera. Pero aquel que no tiene medios propios necesariamente va a tener que subcontratar a su vez al transportista efectivo y, por lo tanto, él asume con su cliente, y esto es bueno, que él va a llevar a cabo un contrato. Quizás estamos pensando en grandes cargadores, pero estos en nuestro país se cuentan con los dedos de una mano y un poco más, pero el gran mundo del transporte son cargadores pymes y son usuarios. Piénsese en un señor que va a una agencia para mandar un paquete a algún sitio y esa agencia es a su vez una franquicia de otra agencia y esta, a su vez, tiene subcontratada una delegación con otra. Si alguna de estas figuras se hace transparente, se hace irresponsable en materia del contrato de transporte, estamos condenando a que el ciudadano, el usuario, el pequeño cargador tenga que ir a buscar al responsable, al transportista efectivo o a la agencia que asuma la responsabilidad. Dios sabe adónde, no sabemos si a China, a Holanda o adónde. Es un elemento absolutamente nuevo que no aporta ni añade calidad al texto que se ha presentado ni a la tradición que veníamos manteniendo del funcionamiento de mercado y de la asunción de responsabilidades por cada uno.

Piénsese que las figuras cada vez son más difíciles de definir; un transitario tiene una difícil definición, o un operador logístico, o un almacenista distribuidor. Hoy día casi todos los operadores, sean de transporte o logísticos, hacen cada vez más, hacen lo que su cliente le pide, se someten a una variedad de productos integrados, que es lo que le está pidiendo su cliente, y ahí cabe de todo. La prueba es que —pongo un ejemplo del anterior interviniente— Feteia y hace muy pocos meses OL, transitarios y operadores logísticos, es decir las figuras, se diluyen. En el derecho administrativo, en la regulación española del acceso al mercado ya no existe la figura del transitario distinta de otras figuras como la del almacenista-distribuidor o la agencia de carga fraccionada; son operadores de transporte, no hay un registro de quién es transitario o no a efectos de transporte. Por lo tanto, quitando la palabra transitario ¿se supone que el transitario puede contratar de manera que no sea en nombre propio? ¿Cabe que cualquiera se autollame a sí mismo transitario? Como cualquiera hoy día se autollama con nombre comercial logístico porque no tiene un reflejo jurídico ni de ordenación ni de registro de esas figuras queda con eso exento del papel que le da la ley en cuanto a responsabilidad como porteador. Por lo tanto,

llamo la atención sobre este tipo de situaciones, que son complejas de tratar. La verdad es que, quitando a Feteia, el resto del sector está plenamente de acuerdo, está conforme con esa contratación en nombre propio y creo que hay que seguir defendiéndola porque, sinceramente, aunque me achaco no ser jurista prestigioso o no tener una sensibilidad especial, no entiendo las razones que se han dado para decir que el transitario queda fuera, mejora el comercio exterior o mejora la posición del mercado exterior. Me pone los pelos de punta que el 70 por ciento del comercio exterior esté en manos de transitarios y el transitario contrate transporte, sea un agente que incide en el mercado, que pone precios, que pone condiciones, que pone obligaciones y sea una persona a la que no te puedes dirigir en ningún momento después a reclamarle sobre lo que ha cumplido o lo que ha dejado de cumplir.

Pido, sobre todo, sensatez y mesura en todo tipo de cambios, porque confío en un trabajo que se remonta a hace bastantes años, que arrancó en sus primeros albores en los trabajos de 2002 y que ha contado con una unión de fuerzas y esfuerzos de personas solventes en el campo de la doctrina y del conocimiento del transporte que han sopesado pros y contras y han sopesado el papel de cada uno. Cualquier modificación tiene que sopesarse muy bien para no caer en un desequilibrio que puede ser nefasto para el funcionamiento del sector.

Para no alargar más la comparecencia voy a dejarlo aquí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): El portavoz del Grupo Parlamentario Popular renuncia a tomar la palabra.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Quijano.

El señor **QUIJANO GONZÁLEZ**: Simplemente le agradezco su comparecencia al señor director general, cuyo planteamiento ha enfocado muy bien, con una visión que a mí me parece muy acorde y ajustada de cómo debe ser una regulación moderna y actual del contrato de transporte. Yo coincidí totalmente con él, sobre todo en una reflexión de fondo que me ha parecido interesante.

El contrato de transporte —siempre lo fue así, es así y seguirá siendo así— es un contrato complejo donde confluyen una serie de intereses a los que hay que buscar un equilibrio porque, en efecto, si se mueve una pieza, se corre el riesgo de deshacer ese equilibrio. Es un contrato muy peculiar porque, primero, influye una pluralidad de personas en el contrato que no se da en otros casos. Éste es de los pocos contratos en que hay tres partes que tienen una posición jurídica diferenciada, eso no es normal en la contratación civil o mercantil con carácter general, el cargador, porteador, destinatario. Luego influye el medio por el que se desarrolla el trans-

porte, qué es lo que se transporta, en qué condiciones, etcétera, y eso da lugar a una complejidad jurídica muy grande. Fruto de esa complejidad, cada parte tiene su posición, sus derechos, sus privilegios y sus obligaciones, y la responsabilidad del porteador, que puede parecer aisladamente dura, se combinaba históricamente con el privilegio del porteador de retener mercancías o de venderlas con una cierta facilidad. Y el destinatario, que no es parte inicial en el contrato, entra en el contrato en el momento final con sus derechos y sus obligaciones, lo mismo que el cargador en el momento inicial. Pido también que se vean las cuestiones con esta perspectiva, porque si se ve aisladamente el interés de alguna de las partes, que es perfectamente legítimo, puede desequilibrarse el conjunto de la regulación.

Esa me parece una reflexión muy útil y espero que en ella coincidamos el conjunto de los grupos en la forma

de ver cómo se puede mejorar el proyecto de ley, a lo que estaremos plenamente dispuestos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Señor Sánchez García, si quiere hacer alguna matización.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA** (Sánchez García): Nada más que agradecer a los grupos la invitación y el haberme escuchado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Seco Revilla): Muchas gracias señor director general de Transportes por Carretera, del Ministerio de Fomento.

Con esta comparecencia damos por finalizada la sesión de hoy.

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

