



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 18.07.1997
COM(97) 372 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

sobre la aplicación durante los años 1993 a 1995
de la Directiva 92/106/CEE del Consejo
de 7 de diciembre de 1992
relativa al establecimiento de normas comunes para determinados
transportes combinados de mercancías entre Estados miembros

1. INTRODUCCIÓN

Antes de que se adoptara la Directiva 92/106 el 7 de diciembre de 1992, ya existía legislación comunitaria que establecía normas comunes para el transporte combinado.

1.1 Directiva 75/130/CEE del Consejo

Los objetivos principales de esta Directiva eran liberar al transporte combinado de todas las restricciones cuantitativas (cuotas) y abolir ciertas formalidades administrativas¹.

La Directiva 75/130/CEE fue modificada en cinco ocasiones.² El principal objetivo de las modificaciones era ampliar el ámbito de aplicación de las medidas

- al transporte de unidades por vías de navegación interior entre Estados miembros, incluyendo la parte inicial y final del trayecto por carretera
- al reembolso de los impuestos de circulación nacionales aplicados a los vehículos utilizados en transportes combinados;
- a las operaciones de transporte combinado realizadas por cuenta propia;
- a la abolición las tarifas obligatorias sobre el transporte inicial y final por carretera.

1.2 Directiva 92/106/CEE del Consejo

La Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros³ es una versión consolidada de la Directiva 75/130/CEE de 17 de febrero de 1975.

El objetivo de la Directiva 92/106/CEE es liberar de toda autorización los trayectos iniciales y finales de los transportes combinados en los que se utiliza el ferrocarril, las vías navegables o los servicios marítimos, cuando dichos trayectos exceden de 100 km en línea recta. Los trayectos por carretera están sometidos a los mismos límites que se aplican al transporte por vías navegables.

El objetivo de la Directiva 92/106 se resume en el siguiente “considerando”:

¹ Directiva 75/130/CEE, de 17 de febrero de 1975, DO L 48 de 17.12.1975, p. 31.

² Directiva 79/5/CEE, de 19 de diciembre de 1978, DO L 5 de 9.1.1979, p. 33.
Directiva 82/3/CEE, de 21 de diciembre de 1981, DO L 5 de 9.1.1982, p. 12.
Directiva 82/603/CEE, de 28 de julio de 1982, DO L 247 de 23.8.1982, p. 6.
Directiva 86/544/CEE, de 10 de noviembre de 1986, DO L 320 de 15.11.1986, p. 33.
Directiva 91/224/CEE, de 27 de marzo de 1991, DO L 103 de 23.4.1991, p.1.

³ DO L 368, de 17.12.1992, p. 38.

“Considerando que los crecientes problemas relacionados con la congestión de las carreteras, el medio ambiente y la seguridad vial exigen, por motivos de interés público, un mayor desarrollo de los transportes combinados como alternativa al transporte por carretera;”

Con arreglo al artículo 5 de la Directiva 92/106/CEE, la Comisión debe presentar al Consejo un informe sobre

“la aplicación del Derecho comunitario en este sector así como el desarrollo económico del transporte combinado y la definición, en su caso, de nuevas acciones destinadas a fomentar el transporte combinado.”

El presente informe se ha elaborado en cumplimiento de esta obligación.

Para elaborar el informe, la Comisión envió un cuestionario a los Estados miembros y a los correspondientes organismos profesionales. El informe abarca la aplicación de la Directiva de 1993 a 1995. Los cuadros estadísticos se prepararon a partir de datos relativos a los años 1993 y 1994, los únicos años de los que se dispone de suficientes datos. Los análisis que figuran en el informe están basados en gran medida en la información contenida en las respuestas, que se recibieron entre el 23 de mayo de 1995 y el 11 de enero de 1996. Grecia, Italia y España no respondieron al cuestionario.

La Directiva 92/106/CEE define de la siguiente manera el “transporte combinado” en su artículo 1.1:

“A efectos de la presente Directiva, se entenderá por “transportes combinados”, los transportes de mercancías entre Estados miembros en los que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o más utilicen la carretera para la parte final o inicial del trayecto y el ferrocarril o la vía navegable o un recorrido marítimo para la otra parte cuando dicho recorrido exceda de 100 km en línea recta y efectúen el trayecto inicial o final por carretera:

- bien entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril de embarque apropiada más próxima para el trayecto inicial y entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril de desembarque apropiada más próxima para el trayecto final;*
- bien en un radio que no exceda de 150 km en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o de desembarque.”*

2. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 92/106/CEE

2.1 Incorporación al Derecho nacional

En virtud del artículo 10 de la Directiva 92/106/CEE, los Estados miembros tenían que dar cumplimiento a la Directiva antes del 1 de julio de 1993. Con muy pocas excepciones, los Estados miembros han incorporado la Directiva a su Derecho nacional. En los casos en que sólo se ha hecho una transposición parcial de la Directiva o no se ha producido la transposición en

la fecha de redacción del presente informe, la Comisión ha iniciado los correspondientes procedimientos de infracción con arreglo al artículo 169 del Tratado CE.

2.2 Aplicación incorrecta de la Directiva

En respuesta a una queja formulada por una empresa de transporte por carretera, la Comisión comprobó que, incumpliendo lo dispuesto en el artículo 2 de la Directiva 75/130, Italia había impuesto cuotas a la concesión de autorizaciones para vehículos usados exclusivamente para el trayecto inicial y final por carretera en operaciones de transporte combinado realizadas en este país, aun cuando los vehículos estuvieran registrados en Italia. La Comisión llevó el caso al Tribunal de Justicia, que, el 7 de mayo de 1992, dictó sentencia a favor de la Comisión y en contra de Italia (Asunto 45/89).

Una asociación de transportistas por carretera denuncia que cierto Estado miembro sigue manteniendo un sistema de autorizaciones para el transporte combinado. En octubre de 1996, la Comisión decidió enviar una notificación oficial a las correspondientes autoridades, ya que éstas no habían respondido a las solicitudes de información.

2.3 Aplicación de las disposiciones de la Directiva relativas a los impuestos

2.3.1 Generalidades

La Directiva 82/603/CEE introduce un sistema de incentivos fiscales para fomentar el uso del transporte combinado. Su artículo 8 permite a los Estados miembros reducir o reembolsar determinados impuestos aplicables a los vehículos de carretera utilizados en operaciones de transporte combinado *“bien globalmente, bien en proporción a los recorridos que dichos vehículos efectúen por ferrocarril”* en el Estado miembro en que estén matriculados los vehículos. El artículo 8 autoriza también a los Estados miembros a ampliar las reducciones fiscales o los reembolsos teniendo en cuenta los recorridos por ferrocarril efectuados parcial o totalmente fuera de su territorio.

En 1990, la Comisión presentó una propuesta de modificación de la Directiva 75/130⁴ que entre otros cambios introducía la obligatoriedad de estas reducciones para todo el trayecto por ferrocarril. El Consejo no adoptó esta propuesta.

En 1992 se adoptó la Directiva 92/106. El apartado 1 de su artículo 6 introdujo la siguiente obligación:

“Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los impuestos indicados en el apartado 3, aplicables a los vehículos de carretera (camiones, tractores, remolques o semirremolques), cuando

⁴ COM (90) 564.

utilicen el transporte combinado, sean reducidos o reembolsados, bien globalmente, bien a prorrata a los recorridos que dichos vehículos efectúen por ferrocarril, dentro de los límites y de acuerdo con las condiciones y las modalidades que ellos fijen tras haber consultado a la Comisión”.

Hay que destacar que los Estados miembros han aplicado el apartado 1 del artículo 6, relativo a las reducciones fiscales, sólo al transporte combinado carretera/ferrocarril, sobre todo a las carreteras rodantes. Otros tipos de transporte combinado, como los que incluyen trayectos por vías de navegación interior o trayectos cortos por vía marítima, no se benefician de estas reducciones de impuestos mencionadas en el tercer párrafo del apartado 1 del artículo 6 de la Directiva 92/106.

Sin embargo, la Directiva permite a los Estados miembros conceder otras reducciones, en las siguientes condiciones:

- en primer lugar, *“los Estados miembros podrán conceder estas reducciones o reembolsos teniendo en cuenta los recorridos por ferrocarril efectuados, bien parcialmente, bien en su totalidad, fuera del Estado miembro de matriculación de los vehículos.”*
- en segundo lugar, *“(…) los vehículos industriales, los vehículos utilizados exclusivamente para la tracción por carretera en los trayectos iniciales o finales de un transporte combinado, cuando estén gravados individualmente, podrán quedar exentos de los impuestos indicados (…)”*

2.3.2 Estados miembros en que las medidas fiscales tienen efectos prácticos

Alemania concede desde 1979 reducciones fiscales a los vehículos de carretera empleados en el transporte combinado en función del número de transportes por ferrocarril efectuados. Los vehículos usados exclusivamente hasta las terminales o a partir de ellas están exentos de impuestos. El total anual asciende a unos 12.500 millones de ecus (24 millones de DM).

Francia concede desde 1979 reducciones del “impuesto de ejes” a las empresas que realizan transportes combinados ferrocarril/carretera. Esta reducción asciende al 75% del impuesto correspondiente a la zona de transporte.

Italia, según el último informe sobre la Directiva 92/106 reembolsa el impuesto de circulación y los impuestos adicionales de las regiones a los vehículos que usan el ferrocarril. No se conoce la cuantía total de estas reducciones.

Los vehículos austríacos utilizados exclusivamente para el transporte con origen o destino en las terminales están exentos del impuesto de circulación. Además, por cada transporte por ferrocarril de un vehículo austríaco se concede una reducción del 15% del impuesto mensual. El gobierno austríaco destina anualmente 5.000 millones de ecus (70 millones de chelines austríacos) a este fin.

2.3.3 Estados miembros en los que estas medidas fiscales no tienen ningún efecto práctico

En el Reino Unido se prevén reducciones fiscales para vehículos completos utilizados en transporte combinado (del tipo llamado carretera rodante), porque el impuesto especial sobre vehículos sólo se aplica a los vehículos motorizados. Sin embargo, de acuerdo con la respuesta de este país actualmente no es posible el transporte por ferrocarril de tales vehículos debido a restricciones en el gálibo de carga.

En Bélgica es posible el reembolso del trayecto de los vehículos realizado por ferrocarril pero en la práctica no se han efectuado reembolsos. Bélgica ha explicado a la Comisión que esto se debe a que las distancias por las que se podrían solicitar los reembolsos son muy cortas y por el esfuerzo administrativo que requieren. En los Países Bajos estas medidas no han tenido efecto porque las reducciones de impuestos sólo son posibles para cada vehículo concreto. Como en el mercado neerlandés en general no se realizan operaciones de transporte combinado con vehículos de carretera completos, son mínimas las reducciones fiscales concedidas. En Finlandia no hubo que pagar prácticamente nada. En Suecia sólo pueden beneficiarse de las reducciones fiscales los vehículos que utilizan el ferrocarril más de 60 días. En este país no hubo solicitudes de reducciones fiscales.

D, EL, E, IRL, L y P no respondieron a esta pregunta. Sin embargo, a través del último informe sobre la aplicación de la Directiva 92/106 se sabe que Dinamarca, Grecia, España, Irlanda y Luxemburgo no efectuaron reembolsos.

2.3.4 Conclusiones sobre las reducciones fiscales

En conclusión, se puede decir que la mayoría de los Estados miembros no han usado las medidas fiscales actuales. Además, la aplicación de la disposición fiscal obligatoria se limita únicamente a un tipo de transporte combinado: el transporte por ferrocarril de determinados vehículos. En la práctica, esto limita su aplicación en muchos sistemas fiscales únicamente a las carreteras rodantes y, por consiguiente, tiene muy pocos efectos prácticos en el desarrollo del transporte combinado. La utilización de las vías navegables interiores y de los trayectos cortos de navegación marítima puede contribuir también a la sostenibilidad del transporte. Como en tales casos no se usa la carretera para trayectos largos, pueden justificarse desgravaciones en los impuestos sobre los vehículos. Cabe preguntarse también si están justificadas mientras no se internalicen plenamente los costes externos del transporte por carretera, para paliar los efectos negativos sobre el transporte combinado, mediante una reducción de los impuestos sobre este tipo de transporte.

Deben estudiarse sistemas para fomentar la aplicación en la práctica de las disposiciones fiscales en los Estados miembros que no las usan actualmente y su extensión al transporte combinado con trayectos cortos por vía marítima o por vías de navegación interior. Hay, en esencia, dos opciones: extender el ámbito de aplicación de las exenciones voluntarias o ampliar los tipos de

operaciones de transporte combinado en que deben aplicarse exenciones obligatorias.

2.4 Aplicación de lo dispuesto en la Directiva relativo al trayecto inicial o final por carretera

Los Estados miembros no han suministrado información sobre los efectos de las disposiciones relativas a la liberalización del trayecto inicial o final por carretera del transporte combinado. En Italia se creó una organización para esos transportes iniciales y finales. En el IV Programa Marco se ha aceptado la cofinanciación por la Comisión de un estudio sobre la aplicación más amplia de esta idea.

A partir del 1 de julio de 1998, el cabotaje por carretera quedará exento de autorización⁵. Como hasta ahora las operaciones de transporte combinado estaban ya exentas de esta autorización, perderán parte de su ventaja competitiva y, por consiguiente, la Comisión reconsiderará, si es necesario, las correspondientes disposiciones de la Directiva 92/106/CEE.

3. DESARROLLO ECONÓMICO DEL SECTOR

3.1 Tendencias estadísticas en Europa

3.1.1 Transporte combinado en TEU

El cuadro 1 muestra:

- el número total de unidades transportadas en transporte combinado, expresado en TEU
- el crecimiento entre 1993 y 1994, ya que los servicios de la Comisión sólo disponen de cifras de todos los modos y tipos de unidades implicados en el transporte combinado; se usan como referencia las cifras correspondientes a 1990 publicadas en el informe anterior de la Comisión⁶
- dado que las cifras disponibles no están normalizadas, el cuadro muestra estimaciones.

En el Anexo 1 figura un cuadro más extenso que muestra la importancia relativa de los diferentes tipos de unidades y contiene notas explicativas y otros comentarios sobre las estadísticas disponibles.

⁵ Reglamento (CE) n° 3118/93, de 25 de octubre de 1993, apartado 2 del artículo 12, DO L 279 de 12.11.1993, p.1.

⁶ COM (93) 394.

Cuadro 1: Tendencias del transporte combinado expresadas en TEU

	Fuente	1990	1993	1994
TEU totales en transporte combinado, salvo transporte marítimo de corta distancia	véase el Anexo 1	4.884.000	6.707.000	7.640.000

3.1.2 Conclusiones del cuadro 1

El número de TEU transportados en transporte combinado es impresionante: el crecimiento entre 1990 y 1994 fue de cerca del 60%.

3.1.3 Intento de comparación del transporte por carretera y por ferrocarril con el transporte combinado

Esta comparación debería hacerse en millones de toneladas/kilómetro (tkm), pero desgraciadamente no se dispone de cifras adecuadas, sobre todo en el caso del transporte por vías navegables y del transporte nacional de contenedores, de modo que se han tenido que realizar estimaciones (las fuentes figuran en el Anexo 1).

Cuadro 2: Tendencias en millones de toneladas/kilómetro

	1993	1994
Transporte por carretera	964.000	1.061.000
Transporte por ferrocarril	205.000	220.000
Transporte combinado total, salvo transporte marítimo de corta distancia	47.392	51.972

El cuadro 2 muestra que, comparado con el transporte por carretera en tkm, el transporte combinado supone aproximadamente un 5%.

Esta cifra resulta aún muy baja con respecto al objetivo de fomentar el transporte combinado como alternativa al transporte por carretera (cf. el “considerando” citado en el apartado 1.2).

Sin embargo, si se compara con el transporte de mercancías por ferrocarril, también en tkm, el transporte combinado se acerca al 23%.

3.1.4 Conclusiones de la comparación entre el transporte combinado, por carretera y por ferrocarril

La comparación del transporte por carretera con el transporte combinado muestra que, en tkm, este último supone cerca de un 5% del transporte por carretera. Este porcentaje sigue siendo muy bajo en relación con el objetivo de fomentar el transporte combinado como alternativa al transporte por carretera, pero hay que destacar que, en los años de referencia, el transporte por carretera ha aumentado también su cuota en el mercado global del transporte. Comparado con el transporte por ferrocarril, el transporte combinado ya tiene unas dimensiones significativas.

3.1.5 Conclusiones sobre la calidad de las estadísticas

Es necesario disponer de estadísticas más uniformes. La Comisión está trabajando actualmente en este sentido.

Eurostat debe desarrollar un sistema adecuado de recolección de datos para conseguir una estructura normalizada y armonizada de transmisión de los mismos, garantizando la protección de los intereses de las empresas.

3.1.6 Transporte combinado de contenedores por vía navegable

En los años de referencia (de 1993 a 1994), el transporte de contenedores por vías de navegación interior ascendió alrededor de un 10%. Las relaciones más importantes son las que se desarrollan en el triángulo situado entre los puertos de Rotterdam y Amberes y el Rin. Los transportes entre Amberes y Rotterdam no entran siempre dentro de la definición de transporte combinado, porque a menudo no incluyen un trayecto por carretera. Sin embargo, a menudo sustituyen al transporte por carretera. Además, van cobrando importancia los transportes de contenedores desde Lila hasta los puertos citados y por el Danubio, con cierta ayuda inicial del programa PACT, que durante el período 1993-1996 financió conjuntamente con la Comisión una serie de acciones piloto en favor del transporte combinado⁷.

3.1.7 Transporte de contenedores con intervención del ferrocarril

El transporte combinado con intervención del ferrocarril creció aún más que el que utiliza las vías navegables. Intercontainer (ICF) atribuye este hecho a la recuperación económica general y al comienzo de las operaciones de trenes completos. Con respecto a 1993, el crecimiento en TEU fue del 15% (fuente: ICF). En 1995 las cifras se mantuvieron estables, pero en toneladas/kilómetro, hubo un crecimiento de cerca del 2% (fuente: SGKV, informe de 1995). El informe de Intercontainer no especifica las rutas

⁷ Decisión de la Comisión 93/45/CEE, de 22 de diciembre de 1992, DO L 16, 25.1.1993, p. 55.

utilizadas, pero afirma que el crecimiento se debió a la existencia de nuevos trenes.

3.1.8 Transporte combinado ferrocarril/carretera de cajas móviles, semirremolques y carreteras rodantes

De acuerdo con las cifras de la Unión Internacional de Transporte Combinado Ferrocarril/Carretera (UIRR) el número de cajas móviles (que incluyen los contenedores en las cifras de la UIRR) y vehículos transportados por carretera rodante se incrementó en cerca de un 20%. Sin embargo, en el informe de la UIRR sobre el año 1995, se mantiene constante la tendencia al mayor uso de las cajas móviles, ya que el crecimiento de la carretera rodante en toneladas/kilómetro es menos importante. En 1995, las empresas afiliadas a la UIRR registraron un crecimiento del 5,6%, debido especialmente al transporte internacional (fuente: SGKV, Informe de 1995). Las once empresas de la UE que son miembros de la organización cubren un gran número de rutas dentro de la UE y con varios países de Europa Central y Oriental. De acuerdo con el informe de la UIRR de 1994, dos tercios de sus transportes internacionales ferrocarril/carretera fueron transportes transalpinos.

3.1.9 Semirremolques y transporte de camiones en barco

Los transportes de estas unidades por vías navegables interiores únicamente son significativos en el Danubio. En el transporte marítimo de corta distancia es difícil distinguir estadísticamente entre los transbordos de corta distancia (hasta 100 km) y los transportes marítimos de corta distancia que forman parte de un transporte combinado. Por esta razón, en los cuadros no figuran cifras sobre este tipo de transporte.

3.2 Organización del mercado

3.2.1 Transporte combinado con intervención del ferrocarril

Desde hace varios años, los operadores de transporte combinado están autorizados a realizar cualquier tipo de operación de transporte combinado. Sobre todo en los sectores de las cajas móviles y de los contenedores, esto ha ocasionado un aumento de la competencia. Por otra parte, ICF menciona la explotación de centros de transbordo como mejora organizativa.

El Consejo adoptó el 29 de julio de 1991 la Directiva 91/440/CEE⁸, que, entre otras cosas, concede a las empresas de ferrocarriles y a las agrupaciones internacionales de estas empresas derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria de toda la Comunidad para realizar operaciones internacionales de transporte combinado. El objetivo de esta medida es fomentar el desarrollo del transporte combinado. Algunos Estados miembros no han incorporado en su Derecho interno el artículo 10 de la Directiva, pero

⁸ DO L 237.24.8.1991, p. 25.

en otros países se han creado alianzas para desarrollar el transporte combinado internacional.

3.2.2 Transporte combinado con utilización de vías de navegación interior

El Rin constituye la columna vertebral del transporte de contenedores en gabarras. Este éxito se explica por el efecto combinado de la libertad de navegación, el espíritu de empresa y una programación muy estricta con la gran capacidad de esta vía navegable y el número de contenedores transbordados en Amberes y Rotterdam. De acuerdo con la Unión Internacional de Navegación Fluvial, entre Rotterdam y el interior de Alemania, el transporte por vías navegables tiene una cuota de mercado del 35% del total del transporte de contenedores. El transporte de contenedores por gabarra entre Amberes y Rotterdam es muy importante debido a la corta distancia. Esto es así por las características del enlace entre el Escalda y el Rin y se ha llevado a la práctica mediante la utilización eficiente de servicios continuos de lanzadera.

Los operadores del transporte de contenedores por vías fluviales son compañías navieras o propietarios de una única embarcación. A menudo están organizados en grupos para poder ofertar transportes más frecuentes y regulares.

3.2.3 Transporte combinado con trayecto marítimo de corta distancia

Este tipo de transporte abarca:

- el tráfico inicial de carga, principalmente entre los grandes puertos situados entre Hamburgo y Le Havre y los puertos de todas las regiones de Europa, y el tráfico de carga dentro del Mediterráneo
- los servicios de transbordo rodado de vehículos de carretera y servicios regulares de carga y descarga vertical de contenedores, que conectan sobre todo a los países periféricos de la Comunidad con sus vecinos y con las regiones centrales y, también, al continente con las islas más grandes.

La Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa⁹ incluye un programa de acción que recomienda medidas para mejorar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte marítimo de corta duración como condición previa para desarrollar el tráfico marítimo a expensas del tráfico por carretera.

⁹ COM(95) 317.

3.3 Posición competitiva del transporte combinado

3.3.1 Observaciones sobre la competitividad del transporte combinado

Tal como se afirma en la Comunicación de la Comisión sobre un programa de acción en favor del transporte combinado de mercancías¹⁰, el transporte combinado aún no está en condiciones de competir con el transporte por carretera, ni siquiera en las distancias largas. El primer problema que se plantea es la falta de internalización de los costes externos, especialmente en el caso del transporte por carretera, tema que se aborda en profundidad en el Libro verde de la Comisión titulado "Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte"¹¹. El segundo problema reside en los diferentes niveles de aplicación en los Estados miembros de la legislación en materia de tiempos de conducción en el transporte por carretera. Si esta legislación se aplicara plenamente, el cumplimiento de los límites de tiempo de conducción en el transporte de mercancías por carretera obligaría a disponer de dos conductores por camión en los viajes largos. Al aumentar el coste del transporte realizado exclusivamente por carretera, aumentaría la competitividad del transporte combinado. En relación con este aspecto de los tiempos de conducción, la Comisión está trabajando para sustituir el tacógrafo actual por un dispositivo electrónico¹². En tercer lugar, el exceso de carga en el transporte por carretera sigue distorsionando la competencia con el ferrocarril. Debido a limitaciones técnicas, las operaciones de transporte combinado con un peso bruto de más de 44 toneladas para todo el vehículo se encuentran, en algunos casos, con dificultades. La limitación del peso bruto máximo y la existencia o no de una exención específica de 44 toneladas para el transporte combinado nos permite saber si en un país determinado el transporte combinado presenta ventajas específicas en caso de transportes pesados. Actualmente, sólo se castiga a los transportistas por carretera cuando la policía descubre que llevan sobrecarga. Sin embargo, muchas veces se ven sometidos a presión para aceptar sobrecargas. Si se exigieran también responsabilidades a los consignatarios, disminuiría la presión sobre los transportistas y mejoraría la posición competitiva del transporte combinado. Todavía hay que estudiar los aspectos jurídicos de esta cuestión y, en particular, si es posible abordarla en la legislación comunitaria.

Por otra parte, el transporte combinado exige operaciones de transbordo y equipo intermodal muy costoso, lo que constituye una desventaja estructural.

Por último, todavía no es suficiente el uso de la tecnología de la información necesaria para hacer que las complicadas operaciones de transporte combinado resulten competitivas con respecto al transporte por carretera. Al

¹⁰ Comunicación al Consejo, COM (96) 335 de 24.07.1996.

¹¹ COM (95) 691 final.

¹² COM (94) 323 final, DO n° 243 de 31.8.1994 p. 8, modificado por COM (95) 550 final, DO C 25 de 31.1.1996 p.5.

presentar una propuesta de reglamento del Consejo sobre la ayuda financiera de la Comunidad para acciones destinadas a fomentar el transporte combinado de mercancías¹³, la Comisión contribuye a la mejora de estos dos últimos aspectos.

3.3.2 Conclusión sobre la posición competitiva

El transporte combinado todavía no puede competir con el transporte por carretera de larga distancia en todos los casos, porque siguen existiendo distorsiones de la competencia por parte del transporte por carretera y algunos problemas estructurales del propio transporte combinado.

4. PROPUESTAS DE MEDIDAS A NIVEL COMUNITARIO

4.1 Propuestas de los Estados miembros

4.1.1 Medidas de promoción del transporte combinado

- B declara que debe apoyarse la inversión en infraestructuras y el establecimiento de servicios regulares de lanzadera; las mejoras infraestructurales han de ser coherentes.
- NL desea ser capaz de cubrir las pérdidas iniciales de los servicios de lanzadera, porque durante los dos primeros años parece inevitable una utilización inferior a la plena en los nuevos enlaces. Debe estudiarse la conveniencia de conceder más ayudas al transporte intermodal en las RTE.
- A propone que, hasta tanto no se hayan cubierto los costes totales del transporte por carretera, sigan siendo posibles los contratos de prestación de un servicio público de transporte combinado y también los subsidios operativos para los transportes transalpinos.
- F declara que deben facilitarse las ayudas de Estado por el uso de las infraestructuras.
- FIN menciona las ayudas financieras, el desarrollo tecnológico y la promoción de la competencia.
- P y otros países quieren que PACT¹⁴ se convierta en un instrumento permanente.
- Varios países (B, A) declaran que hay que seguir prestando atención a los pasos fronterizos internos.
- DK señala que si los costes del transporte por carretera incluyeran los costes reales de la infraestructura, el transporte combinado saldría reforzado.
- IRL declara que la promoción del transporte combinado debe reconocer la importancia del transporte por carretera.

¹³ Comunicación al Consejo, COM (96) 335 de 24.07.1996.

¹⁴ En el momento de escribir sus cartas de respuesta, los Estados miembros solamente podían remitirse a la Decisión de la Comisión de 1992 mencionada en el punto 3.1.6.

- D subraya que, dada la liberalización del transporte por carretera, la competitividad del transporte combinado se ha deteriorado, por lo que hay que prolongar el mandato del Grupo de Alto Nivel sobre transporte combinado¹⁵.
- D sostiene también que el acuerdo sobre el transporte de 44 toneladas, aplicable en estos momentos cuando un contenedor ISO de 40 pies es transportado como parte de una operación de transporte combinado, debe hacerse extensivo a diferentes clases de transporte combinado de todas las unidades en las mismas condiciones.
- F previene contra la extensión del concepto de transporte combinado ampliando la definición a mar/carretera. La extensión a 44 toneladas debe limitarse a ferrocarril/carretera y vía navegable/carretera.
- UK prefiere estimular el transporte de mercancías por ferrocarril en general y extender la medida de las 44 toneladas a las cajas móviles del transporte carretera/ferrocarril.

4.1.2 Conclusiones de la Comisión sobre las medidas propuestas por los Estados miembros

Las medidas mencionadas no se ajustan todas al contexto de una revisión de la Directiva 92/106/CEE. Algunas se refieren a ayudas de Estado del Reglamento 1107/70¹⁶, RTE¹⁷, ayuda financiera comunitaria (PACT véase 3.1.6) o incluso medidas en el ámbito de los controles fronterizos. La Comisión las considera un recordatorio de que ha de hacerse un mayor esfuerzo por promover el transporte intermodal también el margen de la revisión de la Directiva 92/106.

No obstante, varios Estados miembros están interesados en la posibilidad de permitir en todos los Estados miembros al menos el límite de peso de 44 toneladas para el transporte por carretera inicial y final en el contexto de cada operación de transporte combinado. La propuesta francesa de que no sea aplicable al transporte mar/carretera crearía nuevas restricciones al transporte combinado con un tramo de transporte de corta distancia. Sin embargo, ha de estudiarse con atención las medidas suplementarias de promoción del transporte marítimo/terrestre cuando la mayor parte de los desplazamientos comunitarios se producen por mar, ferrocarril o vías navegables interiores, y los tramos por carretera deben mantenerse

¹⁵ El Grupo de Alto Nivel sobre el transporte combinado, integrado por representantes de los Estados miembros y otras partes interesadas, se reunió durante 1990-1992 para asesorar a la Comisión.

¹⁶ Las medidas relacionadas con el transporte combinado del Reglamento 1107/70 fueron finalmente prolongadas hasta el 31 de diciembre de 1997 por el Reglamento nº 543/97 del Consejo de 17 de marzo de 1997, DO nº L 84, 26.3.1997 p. 6.

¹⁷ Red transeuropea de transporte, Decisión nº 1692/96/CE de 23 de julio de 1996, DO nº L 228 de 9.9.1996, p. 1.

limitados. Conviene plantearse la posibilidad de permitir en todos los Estados miembros el límite de peso de 44 toneladas para el transporte por carretera inicial y final como parte de cualquier transporte combinado. Para ello, han de tenerse en cuenta los aspectos que se citan:

- La Comisión presentó una propuesta¹⁸ para armonizar en toda la CE el límite de peso de 44 toneladas en todo el transporte por carretera. Sin embargo, los Estados miembros no aprobaron esa parte de la propuesta cuando adoptaron la Directiva 96/53/CE¹⁹. Por eso, en la actualidad cada Estado miembro puede fijar sus propios límites de peso y, tal y como permite el artículo 4.2 de dicha Directiva, introducir ese límite de 44 toneladas en el transporte nacional. La propuesta de la Comisión de generalizar el límite de peso de 44 toneladas sigue oficialmente sobre la mesa del Consejo en virtud de una declaración formal²⁰.
- Si todos los Estados miembros permitieran los camiones de hasta 44 toneladas para el transporte por carretera inicial y final como parte de cualquier operación de transporte combinado, tal excepción a los límites de peso vigentes en su territorio respectivo beneficiaría directamente a la promoción del transporte combinado. No se trata de imponer restricciones a aquellos que permiten en la actualidad límites más elevados de peso. Las demás condiciones de la Directiva 96/53/CE tal y como son aplicables en estos momentos y las distancias limitadas a los terminales por carretera que siguen vigentes para estos límites podrían seguir siendo las mismas.

4.1.3 Problemas en los enlaces con terceros países

- B ve dificultades en lo referido a las fronteras exteriores, tarificación y normas técnicas de las unidades.
- DK querría que se mejorase la infraestructura ferroviaria entre D y Polonia.
- D y A mencionan problemas con los controles veterinarios; estos países y NL proponen que tales controles se realicen en los terminales de destino de los trenes bloque. A previene además contra los controles fitosanitarios estrictos en las fronteras comunitarias.

4.1.4 Conclusión de la Comisión sobre los enlaces con terceros países

Debe estudiarse la posibilidad de hacer menos problemáticos los controles fitosanitarios y veterinarios en las relaciones con los terceros países para el

¹⁸ COM(93) 679, DO nº C38 de 8.2.1994.

¹⁹ Directiva 96/53/CE de 25 de julio de 1996, DO nº L235, 17.9.96 p. 59.

²⁰ Consejo de 25 de julio de 1996.

transporte combinado. No obstante, este tema forma parte de la esfera política de los controles de los productos agrícolas, por lo que no puede tratarse en el contexto de la revisión de la Directiva 92/106.

4.2 Medidas propuestas por los organismos profesionales

- Intercontainer/Interfrigo (ICF) propone las siguientes medidas del ámbito legal: supresión de las restricciones a la conducción (fines de semana, período nocturno, vacaciones) en el caso de los tramos por carretera iniciales y finales. También verían con buenos ojos una exención del distintivo europeo ("eurovignette")²¹, así como una extensión de la Directiva a todas las unidades de carga (que puede interpretarse como referido a las 44 toneladas para el enlace viario de cualquier transporte combinado). Todas las medidas deberían hacerse extensivas al conjunto de Europa.
- La Comisión Central para la Navegación en el Rin pide que se extiendan las exenciones fiscales obligatorias de la Directiva 92/106 al transporte combinado entre navegación interior y carretera.
- The Unión Internacional de compañías de transporte combinado carretera/ferrocarril (UIRR) propugna desplazar los costes totales de transporte a quienes los generen y aboga por más controles en el transporte por carretera.

4.3 Conclusiones de la Comisión sobre las medidas propuestas por los organismos profesionales

En diversos Estados miembros existen restricciones a la conducción de camiones durante fines de semana, la noche o las vacaciones. A veces existen exenciones en favor del transporte combinado. Hasta el momento, tales exenciones son operativas a escala nacional, lo cual produce problemas de organización al transporte combinado. Se estudiará la supresión de estas restricciones en el caso de los tramos por carretera iniciales y finales para el transporte combinado. Si estas exenciones fueran generales y obligatorias, supondría un paso adelante en la mejora de la velocidad y la fiabilidad del transporte combinado.

Para una discusión en torno al transporte inicial y final de 44 toneladas, véase 4.1.2.

En lo posible, las exenciones fiscales y las exenciones eventuales del distintivo europeo deben ser aplicables por igual a todos los tipos de transporte combinado.

La internalización de los costes externos (desplazamiento de los costes) debe abordarse en el marco del Libro Verde de la Comisión sobre la tarificación eficaz y equitativa y en las medidas legislativas subsiguientes.

²¹ Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras, DO nº L 279, 12.11.93, p.32.

4.4 Otras medidas conjuntas destinadas a promover el transporte combinado

4.4.1 Permitir a los camiones transportar tres contenedores de 20 pies

- Los Estados miembros deben estudiar la conveniencia de permitir a los camiones transportar tres contenedores de 20 pies como parte de operaciones de transporte combinado en su territorio respectivo. De conformidad con la letra b) del apartado 4 del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE, los Estados miembros están facultados a hacerlo en su propio territorio, siempre que los elementos (módulos) de los camiones cumplan las dimensiones prescritas por dicha Directiva.

Los Estados miembros deciden las condiciones teniendo en cuenta el aspecto de la seguridad. Dado que los elementos componentes de los vehículos son aceptables en toda la Comunidad, no se reclama una mayor armonización de la legislación.

4.4.2 Calidad

- La calidad del transporte combinado debe seguir mejorándose mediante la normalización de las unidades apilables, más adecuadas para el transporte de corta distancia y por vías interiores que los contenedores actuales ISO.

En este punto, se trata sobre todo de los contenedores de 45 pies (13,72 m). Los de 45 pies entre las esquinas laterales sobrepasan las dimensiones máximas para vehículos establecidas a escala comunitaria para el transporte por carretera en la Directiva 96/53/CE, por lo que aquellos contenedores puestos en circulación después del 17 de septiembre de 1997 no estarán permitidos en el transporte por carretera después de dicha fecha; no obstante, los Estados miembros podrán permitir en sus carreteras aquellos contenedores ya en circulación antes de dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 2006 en virtud de la Directiva 96/53/CE. Las unidades de 45 pies mencionadas cuya anchura sea de 2,55 m hacen más competitivo al transporte combinado comparado con los semirremolques para transporte por carretera. Pueden transportar aproximadamente el mismo número de paletas pero, al contrario que las cajas móviles o los semirremolques, los contenedores son apilables. Además, el preámbulo nº 6 a la Directiva 96/53/CE establece que las dimensiones de los camiones “deben permanecer estables a largo plazo”. Con el tiempo, el progreso técnico podrá permitir a los transportistas por carretera transportar contenedores capaces de transportar el mismo número de paletas como los semirremolques de carretera dentro de las dimensiones permitidas.

En cuanto a las unidades para trenes de carretera, una longitud exterior de 7,45 m y una anchura de 2,55 m constituyen una configuración de carga adecuada para las cargas unitarias, dentro de la legislación europea vigente.

- Deben ponerse a punto normas para la telemática en las cadenas intermodales, esto es, un documento único EDI (intercambio electrónico de datos). También ha de mejorarse el área de las reservas, la comunicación, la búsqueda e identificación y la información a los clientes por medio de la telemática.

4.4.3 Conclusión sobre la mejora de la calidad

Las áreas mencionadas para mejora de la calidad no están maduras para una reglamentación, ni en el contexto de la revisión de la Directiva 92/106 ni en otro contexto legislativo comunitario; son temas a largo plazo que precisan ante todo coordinación, proyectos piloto y, en algunos casos, más investigación y desarrollo.

5. CONCLUSIONES

5.1 Estadísticas

5.1.1 Número de unidades transportadas mediante transporte combinado

El número de TEU transportados mediante transporte combinado es impresionante: 7,6 millones en 1994. El crecimiento entre 1990 y 1994 fue casi del 60%.

5.1.2 Comparación del transporte por carretera, por ferrocarril y combinado

La comparación del transporte por carretera con el transporte combinado muestra que, en tkm, este último supone cerca de un 5% del transporte por carretera. Este porcentaje sigue siendo muy bajo en relación con el objetivo de fomentar el transporte combinado como alternativa al transporte por carretera, pero hay que destacar que, en los años de referencia, el transporte por carretera ha aumentado también su cuota en el mercado global del transporte. Si en cambio se compara el transporte combinado con el transporte de mercancías por ferrocarril, expresado igualmente en tkm, el transporte combinado constituye alrededor del 23% del transporte de mercancías por ferrocarril.

5.1.3 Calidad de las estadísticas

Se necesitan estadísticas más uniformes. La Comisión está trabajando en el tema.

5.2 Posibilidad de adoptar medidas en el marco de la revisión de la Directiva 92/106/CE

El transporte combinado sigue sin poder competir ni siquiera con el transporte por carretera de larga distancia en todos los casos; a continuación se considera la conveniencia de adoptar determinadas medidas prácticas en mejora de la competitividad.

5.2.1 Medidas fiscales

En conclusión, se puede decir que la mayoría de los Estados miembros no han usado las medidas fiscales actuales. Además, la aplicación de la disposición fiscal obligatoria se limita únicamente a un tipo de transporte combinado: el transporte por ferrocarril de determinados vehículos. En la práctica, esto limita su aplicación en muchos sistemas fiscales únicamente a las carreteras rodantes y, por consiguiente, tiene muy pocos efectos prácticos en el desarrollo del transporte combinado. La utilización de las vías navegables interiores y de los trayectos cortos de navegación marítima puede contribuir también a la sostenibilidad del transporte. Como en tales casos no se usa la carretera para trayectos largos, pueden justificarse desgravaciones en los impuestos sobre los vehículos. En lo posible, las exenciones fiscales y las exenciones eventuales de la euroviñeta deberían aplicarse por igual a todas las clases de transporte combinado. Otro argumento podría ser la compensación por los costes externos no plenamente soportados por el transporte por carretera. Ha de estudiarse el modo de extender el recurso a las disposiciones fiscales a los Estados miembros que no las aplican y al transporte combinado que combine el transporte por vías navegables interiores y el de corta distancia. Básicamente, existen dos opciones: extender el alcance de las exenciones voluntarias y ampliar las operaciones de transporte combinado cuando las exenciones sean obligatorias.

5.2.2 Transporte inicial y final

A partir del 1 de julio de 1998, el cabotaje por carretera estará exento de autorización²². Hasta el momento, las operaciones de transporte combinado ya estaban exentas de autorización, por lo que perderán parte de su ventaja competitiva. Por eso la Comisión reconsiderará, si ha lugar, las disposiciones pertinentes de la Directiva 92/106/CEE.

5.2.3 Las 44 toneladas y el transporte combinado

Ha de considerarse la conveniencia de permitir en todos los Estados miembros el transporte por carretera inicial y final de un peso máximo de 44 toneladas como parte de cualquier operación de transporte combinado, para lo cual habría que tomar en consideración los aspectos siguientes:

- La Comisión presentó una propuesta para armonizar en toda la CE el límite de peso de 44 toneladas para todo el transporte por carretera. Sin embargo, los Estados miembros no aprobaron esa parte de la propuesta cuando adoptaron la Directiva 96/53/CE. Por eso, en la actualidad cada Estado miembro puede fijar sus propios límites de peso y, tal y como permite el artículo 4.2 de dicha Directiva, introducir ese límite de 44 toneladas en el transporte nacional. La propuesta de la Comisión de generalizar

²² Reglamento 3118/93 de 25 de octubre de 1993, artículo 12.2, DO n° L 279, 12.11.1993, p. 1.

el límite de peso de 44 toneladas sigue oficialmente sobre la mesa del Consejo en virtud de una declaración formal.

- Si todos los Estados miembros permitieran los camiones de hasta 44 toneladas para el transporte por carretera inicial y final como parte de cualquier operación de transporte combinado, tal excepción a los límites de peso vigentes en su territorio respectivo beneficiaría directamente a la promoción del transporte combinado. No se trata de imponer restricciones a aquellos que permiten en la actualidad límites más elevados de peso.

5.2.4 Supresión de restricciones en trayectos viarios

La supresión de restricciones a la conducción de camiones (fines de semana, noches y vacaciones) para trayectos por carretera iniciales y finales será objeto de estudio para el transporte combinado. Si estas exenciones fueran generales y obligatorias, supondría un paso adelante en la mejora de la velocidad y la fiabilidad del transporte combinado.

5.2.5 Posibilidad de revisión de la Directiva

El informe ha revelado varias posibilidades de mejora de la Directiva 92/106, tal y como figura más arriba en los puntos 5.2.1 a 5.2.4. La Comisión adoptará, según convenga, las medidas necesarias.

No obstante, en vista de la notable posición competitiva del transporte por carretera, estas medidas no pueden, por sí mismas, ser suficientes para inducir un crecimiento realmente importante de la cuota del transporte combinado en el mercado total del transporte.

5.3 Medidas al margen de la Directiva 92/106

5.3.1 Permitir a los camiones transportar tres contenedores de 20 pies

Los Estados miembros deben estudiar la conveniencia de permitir a los camiones transportar tres contenedores de 20 pies como parte de operaciones de transporte combinado en su territorio respectivo. De conformidad con la letra b) del apartado 4 del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE, los Estados miembros están facultados a hacerlo en su propio territorio, siempre que los elementos (módulos) de los camiones cumplan las dimensiones prescritas por dicha Directiva.

Los Estados miembros deciden las condiciones teniendo en cuenta el aspecto de la seguridad. Dado que los elementos componentes de los vehículos son aceptables en toda la Comunidad, no se reclama una mayor armonización de la legislación.

5.3.2 La sobrecarga y los tiempos de conducción en el transporte por carretera

El exceso de carga en el transporte por carretera sigue distorsionando la competencia. Si pudiera imputarse la responsabilidad por este hecho a los consignatarios, disminuiría la presión sobre los transportistas para que acepten la sobrecarga y mejoraría la posición competitiva del transporte combinado. Ésta mejoraría también si se hace cumplir plenamente la legislación sobre los tiempos de conducción en el transporte por carretera.

5.3.3 Controles fitosanitarios y veterinarios

Debe estudiarse la posibilidad de hacer menos problemáticos los controles fitosanitarios y veterinarios en las relaciones con los terceros países para el transporte combinado.

5.3.4 Mejora de la calidad del transporte combinado

La normalización de unidades apilables, más adecuadas para el transporte combinado de corta distancia y por vías interiores, no está madura para una reglamentación; otro tanto cabe decir de las normas para la telemática en las cadenas intermodales; son temas a largo plazo que precisan ante todo coordinación, proyectos piloto y, en algunos casos, más investigación y desarrollo.

5.3.5 Otras medidas propuestas para promover el transporte combinado

Otras medidas mencionadas se refieren a ayudas de Estado del Reglamento 1107/70, RTE, ayudas financieras comunitarias o incluso medidas en el ámbito de los controles fronterizos. La Comisión las considera un recordatorio de que ha de hacerse un mayor esfuerzo por promover el transporte intermodal también el margen de la revisión de la Directiva 92/106.

Anexo 1

TABLA 1A Tendencias estadísticas para cada tipo de unidad; convertidas en TEU

Tipo de unidad	Fuente	1990	1993	1994
A) Contenedores				
-transporte de corta distancia	en el momento de redactar este informe, no se disponía de cifras adecuadas para los contenedores y los transbordadores de cargas rodadas			
-mar/ferrocarril	ICF	661.000	655.000	738.000
-mar/vías navegables interiores	estimación UINF	460.000	1.034.000	1.149.000
-carretera/ferrocarril	ICF	449.000	259.000	306.000
-carretera/ferrocarril y ferrocarril solamente	D, F, UK nacional (estimaciones, no existen cifras para todos los años)	1.160.000	1.541.000	1.650.000
B) Cajas móviles (incl. contenedores por compañías UIRR)				
- carretera/ferrocarril	UIRR		2.029.000	2.431.000
	ICF		235.000	280.000
C) Carreteras rodantes				
- carretera/ferrocarril	UIRR		477.000	581.000
D) Semirremolques				
- carretera/ferrocarril	UIRR		477.000	505.000
B+C+D 1990		2.116.000		
TEU totales en transp. combinado salvo transporte marítimo de corta distancia		4.884.000	6.707.000	7.640.000

Notas explicativas

En el transporte de contenedores, 1 unidad se considera aquí 1,5 TEU.

UINF = Unión Internacional de la Navegación Fluvial.

ICF = Intercontainer-Interfrigo.

En las estadísticas sobre el modo ferrocarril/carretera de la UIRR (International Union of Combined Road/Rail Transport Companies), cada consignación se considera 2,3 TEU.

SGKV es la *Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V.*

Observaciones en torno a las estadísticas disponibles:

Varios Estados miembros declararon no disponer de estadísticas o sólo de estadísticas parciales. Las cifras de las organizaciones del transporte combinado son más adecuadas, puesto que presentan menos solapamientos. Aun así, hubo que realizar bastantes estimaciones. También existen problemas de definición, por lo que la mejora de las estadísticas llevará su tiempo.

Para optimizar el uso de las fuentes disponibles, se pedirá a Eurostat que averigüe la posibilidad de utilizar la información administrativa disponible poniéndose en contacto con las organizaciones competentes de los Estados miembros.

Sobre la tabla 1A:

Las cifras básicas se dan unas veces en unidades, otras en TEU, que se escogió como unidad a efectos de comparación. Los contenedores en el material básico comprenden también las cajas móviles. En el transporte costero de cargas unitarias dentro de la definición de transporte combinado, no se encontraron estadísticas comparables. Sobre todo en el caso de la navegación por vías navegables interiores, las cifras globales que se dan son el resultado de un análisis en profundidad. Las cifras de ICF cubren un área más amplia que la de los Estados miembros de la UE; se incluye el transporte hacia la CEI y desde la CEI. Las cifras de la UIRR comprenden para 1993, 62.000 y para 1994, 70.000 TEU transportadas para exportación por empresas de Estados no miembros de la UE. La distinción entre transporte nacional y transporte entre Estados miembros se realizó solamente cuando se utilizaron distintas fuentes. El informe de 1993 de la Comisión no contiene cifras comparables para el transporte por vías navegables interiores o el transporte nacional de contenedores en 1990. Para 1995, se dispone de unas pocas cifras comparables: UIRR total 3,7 millones TEU; ICF 1,3 millones TEU (informe 1995 de la SGKV).

El número de vehículos transportados por compañías de la UIRR aumentó de 1.297.344 en 1993 a 1.529.096 en 1994.

TABLA 2A Tendencias en millones de tkm

	1993	1994
<u>Carretera</u> (fuente Eurostat)	964.000	1.061.000
<u>Ferrocarril</u> (fuente Eurostat)	205.000	220.000
<u>Transporte combinado</u>		
- cajas móviles, semirremolques, carreteras rodantes (fuente UIRR)	22.000	23.000
- contenedores, internacional, por ferrocarril (fuente ICF)	9.800	11.800
- contenedores, vías navegables interiores (estimación)	6.314	7.238
- contenedores, nacional, por ferrocarril (estimación)	9.278	9.934
- transporte de corta distancia de cajas móviles		
<u>Total transporte combinado</u>	47.392	51.972

Sobre la tabla 2A:

Para los contenedores por vías navegables interiores, la distancia en toneladas/kilómetro (tkm) se calcula sobre la base de las toneladas por contenedor en los puertos del tramo alemán del Rin (6,3 toneladas) y la distancia de la UIRR en el transporte nacional (669 km en 1994). Se usa la misma cifra de distancia para los transportes nacionales de contenedores. Las cifras de la ICF comprenden la distancia recorrida en las relaciones de transporte con la CEI (45 millones TEU/km). En vez de toneladas/kilómetro, la ICF usa TEU/kilómetro. En el transporte por ferrocarril, cada TEU/km se contabiliza como 9 toneladas/km (probablemente menos vacíos que en vías navegables interiores). Cuando se menciona a Eurostat en la tabla, la tabla empleada declara: "Fuente: Eurostat, ECMT, estimación cuando faltan datos". Para el transporte costero de cargas unitarias dentro de la definición del transporte combinado, no se dispone de cifras comparables.

Toneladas transportadas

Las cifras disponibles son muy limitadas. Sin embargo, no es excesivamente importante el esfuerzo necesario para mejorarlas.

En el transporte combinado de cajas móviles, semirremolques y carreteras rodantes en 1994, se transportaron un total de 32.662.670 toneladas, cifras que fueron recogidas por la UIRR. Incluyen a la UE (15) más Suiza y los países de Europa Central y Oriental. Para contenedores por vías navegables interiores, la UINF menciona una cantidad total de 2.977.000 toneladas, cifra que se refiere solamente a contenedores en los puertos del tramo alemán del Rin. Para contenedores por ferrocarril o transporte de corta distancia, no se dispone de cifras en toneladas a nivel comunitario.

ISSN 0257-9545

COM(97) 372 final

DOCUMENTOS

ES

07 08 10

N° de catálogo : CB-CO-97-365-ES-C

ISBN 92-78-22759-5

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo