



Transporte por carretera

Un cambio de rumbo



***Europe Direct es un servicio que le ayudará a encontrar
respuestas a sus preguntas sobre la Unión Europea***

**Número de teléfono gratuito (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Algunos operadores de telefonía móvil no autorizan el acceso a los números 00 800 o cobran por ello.

Más información sobre la Unión Europea, en el servidor Europa de Internet (<http://europa.eu>).

Al final de la obra figura una ficha catalográfica.

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2012

© Unión Europea, 2012

Reproducción autorizada, con indicación de la fuente bibliográfica

Ilustraciones: Laurent Durieux

Fotografía de la página 1: © Unión Europea

Printed in Belgium

IMPRESO EN PAPEL BLANQUEADO SIN CLORO ELEMENTAL (ECF)



Prólogo

No se concibe la existencia de un mercado único sin una red integrada de transporte. El principio de una política de transporte común figuraba en los Tratados constitutivos de la Unión Europea (UE). Sin embargo, su aplicación concreta no comenzó hasta 1992, cuando el mercado del transporte comenzó a liberalizarse gradualmente y se establecieron las normativas marco para el acceso a la profesión de transportista por carretera y las medidas de seguridad vial para todos los Estados miembros.

En la actualidad, el transporte por carretera es víctima de su propio éxito y afronta importantes desafíos. El Libro Blanco sobre el transporte, de marzo de 2011, los define: garantizar la movilidad en unas redes de carreteras cada vez más congestionadas, continuar reduciendo de forma significativa los accidentes de tráfico, disminuir las emisiones de CO₂ y de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera, con el fin de preservar el medio ambiente y limitar el impacto del cambio climático sobre las generaciones futuras, así como reducir el uso de combustibles fósiles para garantizar el suministro de combustible de Europa. Con la estrategia establecida por la Comisión Europea para la próxima década, podemos afrontar estos desafíos y transformar la política de transporte.

Durante mi mandato como Vicepresidente de la Comisión responsable de transportes, he mantenido el pleno compromiso de proponer una serie de acciones fundamentales para el sector: aumentar la eficiencia del transporte de mercancías por carretera a través de un mercado interior más integrado y una mejor integración con otros modos de transporte; desarrollar la infraestructura para garantizar la movilidad de las personas y mercancías gracias a una amplia red transeuropea de transporte (RTE-T), cofinanciada a través del Instrumento de Interconexión para Europa; y finalmente, promover servicios de transporte innovadores y desplegar sistemas de transporte inteligentes. Todas estas acciones tienen en cuenta la dimensión económica, social y territorial de la UE. El transporte por carretera representa una herramienta para revitalizar el crecimiento, potenciando la competitividad y la creación de empleo. Juntos conseguiremos un sistema de transporte más competitivo y eficiente en el uso de los recursos, contribuyendo a la aplicación de la estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'Siim Kallas'.

Siim Kallas

Vicepresidente de la Comisión Europea

1. Cambios necesarios

El transporte por carretera es una parte fundamental de la economía europea y el mercado único. Se trata de un medio rápido, eficaz, flexible y económico para el transporte de mercancías por toda Europa. En la UE, aproximadamente el 44 % de las mercancías se transporta por carretera. Además, los ciudadanos también se desplazan principalmente por carretera, ya que los vehículos privados representan el 73 % del tráfico de pasajeros. El transporte por carretera es un sector económico de vital importancia por sí solo, ya que emplea a aproximadamente cinco millones de personas y genera casi el 2 % del PIB de la UE.

Este medio de transporte es uno de los sectores más dinámicos de la economía europea debido a la participación tanto de pequeñas empresas como de importantes grupos de transporte internacional. Además, permite el transporte de mercancías y pasajeros en trayectos cortos y largos. Dada su flexibilidad, el transporte por carretera conecta todas las regiones de la UE entre sí y con las principales redes europeas de tráfico de mercancías y pasajeros.

El objetivo de la UE consiste en crear las condiciones necesarias para que el sector del transporte por carretera pueda operar de forma eficaz, segura y con un impacto mínimo en el medio ambiente.

Retos

En la actualidad, el sector del transporte por carretera de la UE se enfrenta a numerosos retos. Los conductores se ven obligados a circular por carreteras cada vez más congestionadas y uno de cada cuatro vehículos de carga de gran tonelaje circula vacío. Es necesario que los usuarios puedan circular por carreteras más seguras a la vez que se mantienen unas condiciones de trabajo adecuadas para los conductores profesionales. Algunos otros problemas son el aumento continuo del precio del combustible y la necesidad de reducir la contaminación atmosférica y acústica, y la huella de carbono, debidas en parte al transporte por carretera.

Además de ser un inconveniente para los usuarios de las carreteras, la congestión tiene como resultado un desaprovechamiento considerable de combustible y productividad. Muchos procesos de

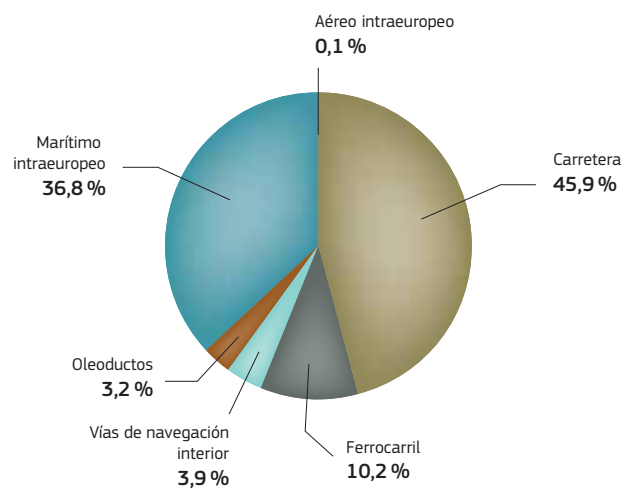
fabricación dependen de las entregas a tiempo y el transporte fluido para garantizar una producción eficiente. Los costes resultantes de la congestión para la economía de la EU representan más del 1 % del PIB, lo que equivale a una cantidad superior al presupuesto de la UE. Para reducir estos costes, la UE necesita un transporte y una logística más eficientes, una mejora de la infraestructura y la posibilidad de optimizar el uso de la capacidad.

La seguridad de las carreteras, de las áreas de descanso y unas condiciones de trabajo aceptables para los conductores también son de vital importancia. Aunque se han hecho muchos avances en los últimos diez años por lo que respecta al aumento de la seguridad de las carreteras, nuestra sociedad no puede permitir que se produzcan accidentes mortales. Además, es posible que Europa se enfrente a una escasez de conductores profesionales en los próximos años. Por lo tanto, es necesario hacer un mayor esfuerzo para atraer a conductores cualificados y bien formados, sobre todo entre la población joven.

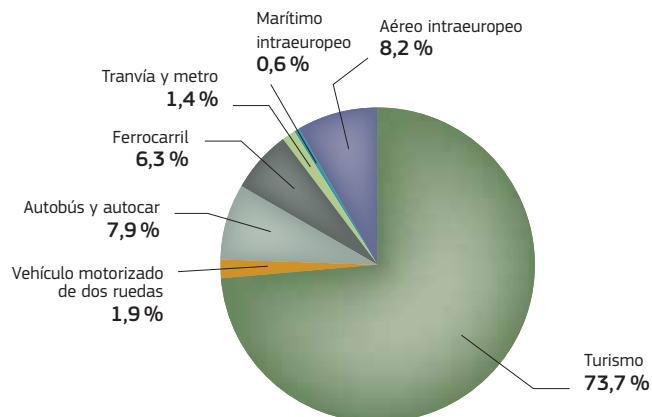
Otro aspecto importante es la necesidad de un transporte europeo más limpio y menos dependiente del petróleo, cuyo precio es muy probable que siga siendo elevado a medio y largo plazo. La implementación de medios de transporte que permitan reducir las emisiones de carbono y aumentar la eficiencia energética dependerá de nuevas tecnologías, como los motores híbridos y eléctricos, y del desarrollo de soluciones de transporte urbano e intermodal más eficientes como alternativa al transporte por carretera. Para lograr estos objetivos, se deben aplicar una serie de incentivos financieros, fiscales y de reducción de precios.



Distribución modal intraeuropea del transporte de mercancías en 2010



Distribución modal intraeuropea del transporte de pasajeros en 2010



2. Movilidad mejorada

El sector del transporte por carretera de la UE ha experimentado un crecimiento considerable durante los últimos años en beneficio del comercio, la economía y la libre circulación. Sin embargo, en otros aspectos la repercusión no ha sido positiva. No solo ha aumentado el volumen de tráfico, sino también la congestión. Con el fin de aumentar la eficiencia, la UE intenta garantizar el funcionamiento adecuado de los mercados abiertos y la aplicación de una normativa técnica armonizada, y fomentar el desarrollo de una red transeuropea integrada y un mejor aprovechamiento de la infraestructura mediante el uso de sistemas de transporte inteligente.

Mercados abiertos

El mercado interior de la EU para el transporte de mercancías por carretera se ha abierto y la UE ha establecido progresivamente un amplio conjunto de normas armonizadas para garantizar la competencia leal entre los operadores de transporte por carretera.

La apertura del mercado interior ofrece a los operadores de transporte la posibilidad de prestar servicios transfronterizos. Para ello, los operadores deben cumplir una serie de reglamentos comunes. Las normas actualizadas entraron en vigor en diciembre de 2011. Para transportar mercancías o pasajeros entre los Estados miembros, los operadores deben cumplir cuatro requisitos.

Las autoridades nacionales realizan comprobaciones periódicas para garantizar que los operadores cumplen estos cuatro requisitos.

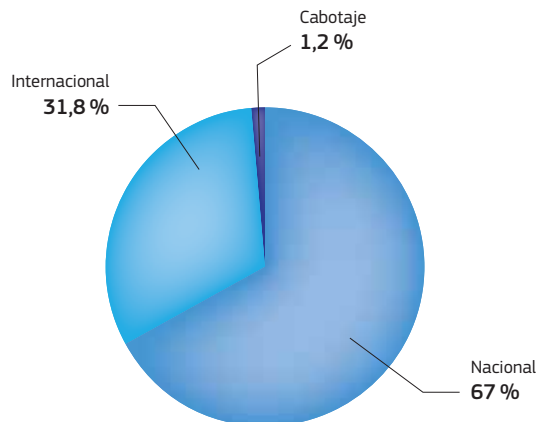
Los operadores que cumplen estos requisitos obtienen una licencia comunitaria de su Estado miembro, que les permite dedicarse al transporte transfronterizo en toda la Unión Europea. Los operadores deben llevar una copia certificada de esta licencia comunitaria en cada vehículo. Los conductores de países no pertenecientes a la UE deben llevar una autorización que certifique que han sido contratados legalmente por un operador de transporte por carretera de la UE con licencia.



- **Buena reputación:** los operadores profesionales deben cumplir una serie de normas éticas y empresariales. El incumplimiento de estas normas de la UE tendrá como resultado la exclusión.
- **Sólida posición económica:** cada año, los operadores deben declarar unos bienes de capital equivalentes a 9 000 € por el primer vehículo y 5 000 € por cada vehículo adicional.
- **Competencia profesional:** los operadores deben superar un examen estándar para la evaluación de sus conocimientos prácticos y aptitudes.
- **Estado legal en la UE:** los operadores deben demostrar que tienen un establecimiento eficiente y estable en un Estado miembro de la UE.

El cabotaje es una forma de reducir la congestión y potenciar la eficiencia. El cabotaje permite al transportista de un país transportar mercancías en otro país de forma temporal cuando realiza entregas internacionales. Por consiguiente, si un camión de Dinamarca lleva un cargamento a Burdeos y circula vacío para recoger un cargamento de retorno en Lión, transporta mercancías de Burdeos a Lión. Los operadores de todos los Estados miembros, INCLUIDOS los que se unieron a la UE en 2004 y 2007, pueden ahora hacer uso del cabotaje TEMPORAL, SUJETOS A DETERMINADAS NORMAS.

Transporte de mercancías por carretera en la UE por tipo de operación en 2010



Normativa técnica común para vehículos

La UE establece una serie de límites en relación con el peso y las dimensiones de los vehículos pesados para el transporte por Europa con el fin de evitar el deterioro de las carreteras, los puentes y otras infraestructuras, y garantizar la máxima seguridad en las carreteras. Por ejemplo, el peso máximo para los camiones es de 40 toneladas o 44 toneladas si se incluye un contenedor para operaciones de transporte combinadas. Además, estas normas permiten a los Estados miembros autorizar en su territorio y en determinadas condiciones la circulación de vehículos de mayor longitud y tonelaje por sus carreteras para operaciones específicas.



© MAN Trucks & Bus

Se ha anunciado una revisión de la normativa actual. La Comisión Europea enviará las propuestas en 2013 para adaptar las dimensiones máximas de los vehículos, teniendo en cuenta factores como el aumento del rendimiento aerodinámico, el consumo de combustible, la reducción del ruido y las emisiones, y el uso de camiones eléctricos con baterías de gran capacidad. Además, la Comisión tendrá en cuenta la modernización de los contenedores, el potencial de las nuevas tecnologías y la promoción de la intermodalidad para el transporte de mercancías.

La EU es además responsable de establecer una serie de normas de aprobación que permitan al sector de la automoción comercializar los vehículos en todos los Estados miembros.

Hacia un servicio de peaje electrónico interoperable

Los sistemas de peaje electrónico nacionales compatibles, un requisito legal desde 2007, contribuirán a reducir los retrasos y la congestión. La legislación de la UE correspondiente establece las condiciones del servicio de peaje electrónico europeo, según las cuales los usuarios de las carreteras pueden suscribir un solo contrato con un proveedor de servicios y usar una sola unidad a bordo para abonar los gastos de peaje electrónicamente en toda la UE. La eliminación de las transacciones en efectivo en las cabinas de peaje permitirá aumentar la fluidez del tráfico y reducir la congestión. Para finales de 2012, los servicios de peaje electrónico transfronterizos REGIONALES comenzarán a estar disponibles para los camiones de más de 3,5 toneladas, los autobuses y los autocares como un primer paso hacia la implementación de este servicio europeo y, para finales de 2014, estará disponible para todas las demás categorías de vehículos.



Inversión en la red RTE-T

Para promover el desarrollo de la red RTE-T, la UE financia una serie de proyectos para eliminar los embotellamientos y establecer los enlaces necesarios mediante los fondos estructurales y el Instrumento de Interconexión para Europa de reciente creación. Los proyectos que cumplen los requisitos se identifican en las directrices para el desarrollo de la red RTE-T. En el caso del transporte por carretera, las prioridades son la implementación de sistemas de transporte inteligente (STI), como sistemas de información para el control del tráfico y guías de ruta, y las áreas de estacionamiento. Además, la Comisión ha propuesto la promoción de servicios de transporte de mercancías innovadores que contribuyan a reducir las emisiones de dióxido de carbono.

Normativa de interoperabilidad para sistemas de transporte inteligente

La tecnología contribuirá a que este sector cumpla los objetivos en relación con el uso más eficiente de las infraestructuras y los sistemas de gestión del transporte, y la reducción de la huella de carbono. Por ejemplo, los sistemas de logística inteligente permiten reducir el número de trayectos sin carga de los camiones, que actualmente continúan representando casi el 25 % del total. Galileo, el sistema de navegación por satélite europeo, y otras herramientas de navegación permitirán reducir el tiempo de los trayectos, proporcionarán información en tiempo real para minimizar la congestión y ofrecerán la posibilidad de hacer un seguimiento de los vehículos y cargamentos, además de evitar el robo de mercancías.

Además de proporcionar toda la ayuda financiera posible mediante la red RTE-T o los programas de investigación, la UE adoptó en 2010 una Directiva para establecer en el ámbito europeo una normativa de interoperabilidad común para una serie de servicios STI, como la reserva de áreas de estacionamiento seguro para camiones y vehículos comerciales, un servicio de llamada electrónica interoperable para toda la UE para la asistencia a motoristas accidentados, con el objetivo de aumentar la seguridad en las carreteras, y sistemas de información de tráfico en tiempo real y transporte multimodal.

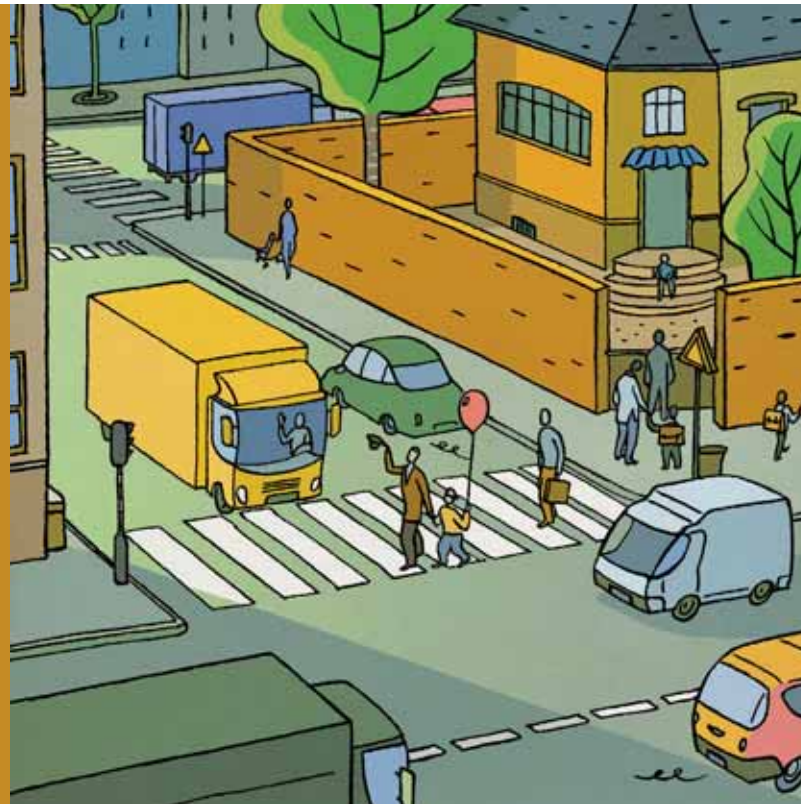
3. Aumento de la seguridad del transporte por carretera para ciudadanos, pasajeros y transportistas

Derechos de los pasajeros

La UE adoptó una nueva normativa en febrero de 2011 para establecer por primera vez una serie de derechos para los pasajeros que realizan trayectos de larga distancia en autocar o autobús. De este modo, el transporte por carretera se armoniza con el transporte por ferrocarril, aéreo y marítimo, en los que los pasajeros ya disfrutaban de una serie de derechos. La normativa entrará en vigor en marzo de 2013.

Sujeta a determinadas excepciones, esta normativa se aplica a los pasajeros que usan servicios regulares cuyo punto de origen o destino se encuentra en la Unión Europea (UE) y el trayecto previsto es de 250 km como mínimo.

La normativa incluye aspectos como la no discriminación entre pasajeros en relación con las condiciones de transporte ofrecidas por los transportistas, los derechos de los pasajeros en caso de accidente, la no discriminación y la asistencia de los pasajeros discapacitados o con movilidad reducida, los derechos de los pasajeros en caso de cancelación o retraso, la información mínima que se debe proporcionar a los pasajeros, la gestión de las reclamaciones y una serie de normas generales sobre su cumplimiento.





Transporte seguro

El aumento de la movilidad conlleva un aumento de la seguridad. Aunque el transporte por carretera es mucho más seguro que antes, sigue siendo mucho más peligroso que otros medios de transporte. Un total de 30 300 personas murieron en accidentes de carretera en el año 2011, lo que equivale a una reducción superior al 46 % con respecto al año 2000. El objetivo de la UE es reducir a la mitad esta cifra para 2020, mediante la tecnología (información de tráfico en tiempo real, sistemas de frenado perfeccionados, asistencia automática para el conductor, mejores comunicaciones entre vehículos e infraestructuras, sistemas de control del comportamiento de los conductores, etc.), la aplicación, y la educación orientada especialmente a usuarios vulnerables. Aunque

los accidentes de camiones o autocares solamente representan una pequeña proporción, suelen ser más graves (el 14 % de las muertes en carretera se producen por accidentes en los que hay vehículos pesados implicados). La fatiga de los conductores y el comportamiento de los usuarios en carretera son la principal causa o un factor agravante en uno de cada tres de estos accidentes.

Tiempo de conducción máximo

La UE establece una serie de disposiciones sociales por lo que respecta a las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, lo que contribuye a aumentar la seguridad en carretera y promover la competencia leal entre los operadores. Estas normas establecen lo siguiente:

- Un período de conducción diario no superior a nueve horas con un descanso de 45 minutos como mínimo después de 4,5 horas de conducción. Es posible conducir durante períodos de diez horas dos veces a la semana.
- Un tiempo de conducción semanal máximo de 56 horas (o 90 horas por quincena).
- Períodos de descanso diarios de 11 horas como mínimo (con posibilidad de reducir este período a nueve horas tres veces por semana).
- Un período de descanso semanal de 45 horas seguidas. Este período se puede reducir a 24 horas cada dos semanas (con la compensación correspondiente).

El cumplimiento de estas disposiciones está sujeto a la supervisión y el control continuos de los Estados miembros. Estos consisten en controles aleatorios de los registros de los tacógrafos de los vehículos en carretera o en las instalaciones de los operadores.



© iStockphoto

Formación de los conductores

La UE promueve la formación adecuada de los conductores. Según una Directiva de 2003, los conductores deben participar en programas de formación profesional formales. Hasta ahora, la mayoría de los conductores solamente contaban con su experiencia laboral, lo que les permitía acceder a categorías de vehículos de mayor tonelaje. En la actualidad, la UE insiste en que la formación formal es el único modo de garantizar la puesta al día de las aptitudes y los conocimientos necesarios. Esta Directiva establece programas de formación periódica de 35 horas cada cinco años.

Los conductores reciben formación sobre la conducción segura y ecológica, la carga de los vehículos y la comodidad de los pasajeros.

Tacógrafo digital inteligente

Todos los camiones, autobuses y autocares que circulan por las carreteras de la UE deben llevar un tacógrafo para registrar la información de cada trayecto (por ejemplo, tiempo de conducción y periodos de descanso). Los tacógrafos se introdujeron en 1985. En la actualidad, estos instrumentos son digitales y se han incorporado a seis millones de camiones y autobuses, permitiendo registrar datos como la velocidad, la distancia recorrida y la identificación del conductor, con mucha más precisión. Una vez procesados, estos datos facilitan la comprobación del cumplimiento de la normativa de la UE por parte de los operadores y los conductores.

La siguiente generación de tacógrafos incluirá sistemas de localización por satélite y comunicación en carretera. Además, los operadores podrán conectar estos nuevos tacógrafos a sus ordenadores a bordo.



© UE

Jornada laboral de los conductores

Desde 2005, los conductores deben cumplir la jornada laboral media máxima de 48 horas a la semana (media calculada para un período de cuatro meses) y las jornadas nocturnas no pueden ser superiores a diez horas durante cualquier período de 24 horas. No se permite trabajar durante más de seis horas consecutivas sin un descanso de 30 minutos como mínimo.

Visibilidad

Las luces de conducción diurna especiales son las luces que se encienden automáticamente en los vehículos al arrancar el motor. Estas luces aumentan de forma notable la visibilidad de los vehículos motorizados.

A diferencia de los faros convencionales, las luces de conducción diurna especiales no aumentan la visibilidad de la carretera por parte del conductor, sino que permiten a los demás usuarios ver el vehículo que se aproxima. Estas luces de conducción diurna especiales (en uso en la mayoría de los países de la UE) son obligatorias desde 2011 para todos los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos de la UE. En el caso de los camiones y autobuses, se emplearán a partir de agosto de 2012.

Controles estrictos para mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas, como productos químicos o inflamables, por carretera (u otros medios de transporte) se rige por una serie de directivas de la UE. Esta normativa incluye además el transporte de equipos de presión portátiles. Se establecen requisitos como la aprobación de las especificaciones técnicas de los vehículos, la formación especial para los conductores y los procedimientos de control armonizados para la supervisión del transporte de mercancías peligrosas en carretera y en las instalaciones de los operadores. Además, las leyes de la UE establecen la designación y formación de los consejeros de seguridad.



Eliminación de ángulos muertos

Todos los conductores de camiones saben que los vehículos de grandes dimensiones tienen un ángulo muerto al girar a la derecha (o a la izquierda en el caso de la circulación por la derecha). Según los cálculos de Comisión Europea, este problema es la causa de unas 400 muertes en carretera al año en Europa y los ciclistas son especialmente vulnerables. Desde 2009 (2007 para los vehículos nuevos), todos los camiones de más de 3,5 toneladas deben incluir espejos retrovisores gran angular actualizados, que reducen el ángulo muerto en un 85 % como mínimo.

Áreas de estacionamiento seguras y protegidas

La seguridad es un factor importante para el estacionamiento y la conducción. El aumento de los volúmenes de transporte ha tenido como resultado un aumento de la delincuencia (robo de cargamentos y ataques a los conductores). La UE ha cofinanciado una serie de proyectos piloto para la creación de áreas de estacionamiento seguras y protegidas. Dos de estas áreas se encuentran en Alemania (Wörmitz y Uhrsleben), otra en el norte de Francia (Valenciennes), otra al sur de Inglaterra (Ashford) y otra en Estonia (Narva), en la frontera con la Federación de Rusia. Además, la UE ha publicado un manual con información dirigida a los operadores de áreas de estacionamiento para camiones, a fin de que construyan sus instalaciones de acuerdo con los requisitos de seguridad y calidad establecidos (http://ec.europa.eu/transport/road/parking/doc/handbook_for_labelling.pdf). La finalidad es ofrecer a los conductores áreas de descanso adecuadas y seguras, y un sistema de reserva y estacionamiento electrónico para minimizar la congestión y reducir el impacto medioambiental. Las nuevas directrices de la RTE-T propuestas por la Comisión establecen que los Estados miembros deben crear áreas de estacionamiento cada 50 km en las autopistas para ofrecer a los usuarios comerciales espacios de estacionamiento adecuados con el nivel de seguridad y protección requerido.



4. Transporte más limpio

Un transporte más limpio requiere una inversión en tecnologías innovadoras y la promoción de la normativa correspondiente. Las leyes de la UE establecen que los usuarios del transporte contribuyan al mantenimiento de la infraestructura de carreteras europea mediante una serie de cargos aplicados en función de las dimensiones de los vehículos y los trayectos recorridos. En la actualidad, existe una gran presión sobre el sector del transporte por carretera para que pague por el impacto medioambiental que se le atribuye como resultado de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación acústica. El transporte por carretera representa aproximadamente el 18 % de todas las emisiones de la UE.

Nuevos motores y combustibles

La tecnología y la innovación hacen posible un transporte por carretera más ecológico. Los programas de investigación y desarrollo permiten fabricar motores de mayor eficiencia energética, que consumen menos combustible y, por lo tanto, reducen las emisiones de gases de escape. El denominado Reglamento Euro 6 para motores, que entrará en vigor en 2013 y será obligatorio desde 2014, establece una reducción de las emisiones de más del 60 %. Además, se están desarrollando combustibles más limpios y la electricidad es la nueva fuente de energía preferida para los trayectos cortos, el metano y el hidrógeno para los trayectos medios y el gas licuado (gas natural licuado y gas licuado de petróleo) para los trayectos largos.

La UE financia una serie de programas de investigación y desarrollo, y trabaja en una serie de normas para vehículos e infraestructuras para facilitar el desarrollo del transporte eléctrico (por ejemplo, puntos de carga accesibles). La implementación de los nuevos sistemas de propulsión híbridos y eléctricos supone un gran reto para el futuro y solamente será posible mediante una estrategia coordinada del sector de la automoción en el ámbito europeo. Es importante que la industria europea se mantenga a la vanguardia en estas tecnologías para aumentar su participación en los mercados internacionales.



Logística urbana

Se dispone de nuevos medios para aumentar la sostenibilidad y eficiencia del transporte de mercancías urbano. Con los vehículos eléctricos para el transporte urbano, ya no es necesario que los camiones de grandes dimensiones accedan a los centros urbanos, lo que reduce la contaminación atmosférica y acústica. El uso de vehículos eléctricos permite mejorar la calidad del aire debido a la reducción de las emisiones y el uso de vehículos más silenciosos permite reducir la congestión, dado que las entregas se pueden hacer de noche sin ocasionar molestias a los residentes. La UE financia una serie de proyectos piloto en este ámbito y promueve el intercambio de buenas prácticas.

Transporte intermodal

Su flexibilidad, velocidad y capacidad para la entrega de puerta a puerta convierten al transporte por carretera en un medio prácticamente imbatible para los trayectos de hasta 300 km. No es probable que estas condiciones cambien. Mediante la tecnología, la investigación, la innovación y la optimización de la logística, el transporte por carretera para trayectos cortos será más todavía eficiente y ecológico.

En el caso de los trayectos más largos, se apuesta por un medio de transporte intermodal ecológico con el que la mayor parte del trayecto se realiza por ferrocarril, por mar o vías interiores de navegación con un corto recorrido por carretera en el punto de origen y destino o en ambos.

Un ejemplo de transporte de mercancías por vías distintas del transporte por carretera son las autopistas marítimas, donde los camiones o sus remolques se transportan de norte a sur o de este a oeste por Europa en transbordadores especiales. Otro ejemplo de transporte intermodal que está tomando forma es el transporte de mercancías por carretera de norte a sur por los Alpes. En este caso, los camiones atravesarán las montañas por túneles en trenes y automotores diseñados especialmente.



Pagar el precio justo

Dado que no reflejan el coste real del uso de la infraestructura de transporte, los impuestos y peajes actuales no se corresponden con el precio justo para los operadores. La UE está intentando reestructurar esta información para crear un sistema de pagos para el transporte por carretera más justo y eficaz.

El sistema de peajes actual para el transporte por carretera de la UE se basa en la Directiva conocida como Euroviñeta. Adoptada en 1999, permite a los Estados miembros aplicar una tarifa a los vehículos pesados que circulan por las carreteras principales para el mantenimiento y la reparación de la infraestructura de carreteras. En 2011 se adoptó la Directiva Euroviñeta actualizada, según la cual se aumenta la tarifa para tener en cuenta la emisión de gases y la contaminación acústica. Se aplica el principio de «el que contamina, paga», según el cual los vehículos más limpios pagan menos que los vehículos que generan más emisiones de gases. Además, la nueva legislación permite a los gobiernos nacionales cobrar peajes más altos durante los períodos de mayor tráfico. Se puede aplicar también un peaje adicional en las áreas montañosas en determinados casos, sobre todo si los ingresos se destinan a la construcción de rutas alternativas.

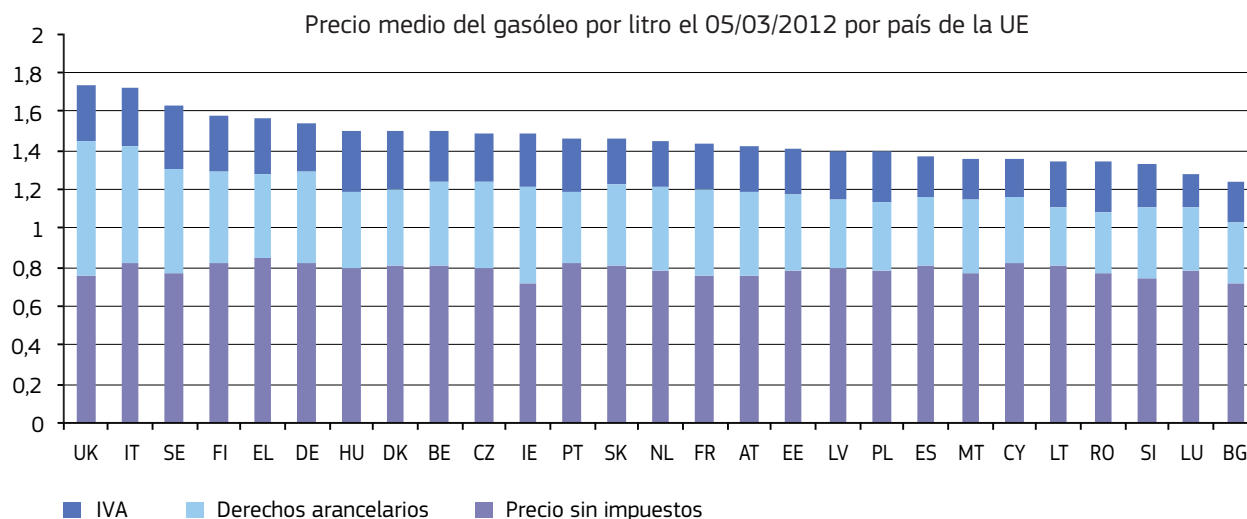
Esta legislación de la UE no se aplica a los vehículos privados ni a los vehículos comerciales ligeros de menos de 3,5 toneladas. No obstante, la Comisión Europea controla los sistemas de pago aplicados por cada Estado miembro para garantizar que sean proporcionados y no discriminen por razones de nacionalidad o país de residencia del usuario.

Impuestos sobre vehículos y combustibles

La UE ha establecido una serie de normas comunes para los impuestos anuales de los vehículos de carga de más de 12 toneladas, con el fin de reducir las diferencias entre los tipos impositivos nacionales. Esto incluye unos tipos mínimos según la categoría y el tamaño del vehículo. No obstante, los Estados miembros establecen la estructura de impuestos y los procedimientos de recaudación.

Una Directiva de la UE ha permitido armonizar la estructura de impuestos sobre el combustible (impuestos especiales) en toda la UE mediante un nivel mínimo para el gasóleo (aplicado principalmente para el transporte por carretera) de 330 € por 1 000 litros.

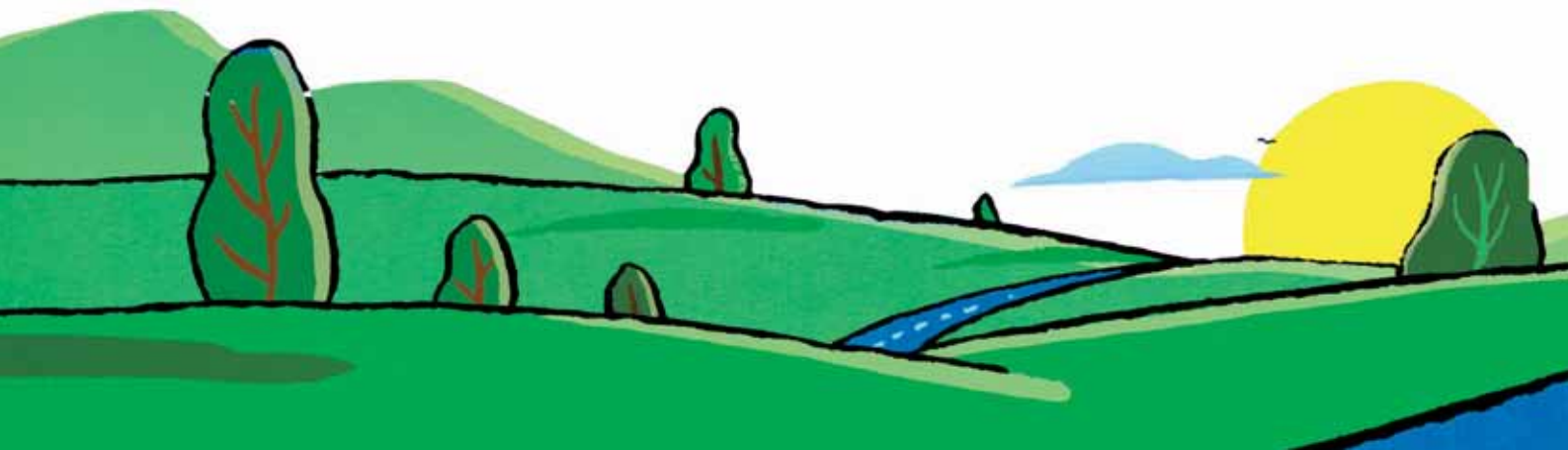
Cuota de IVA e impuestos especiales por países



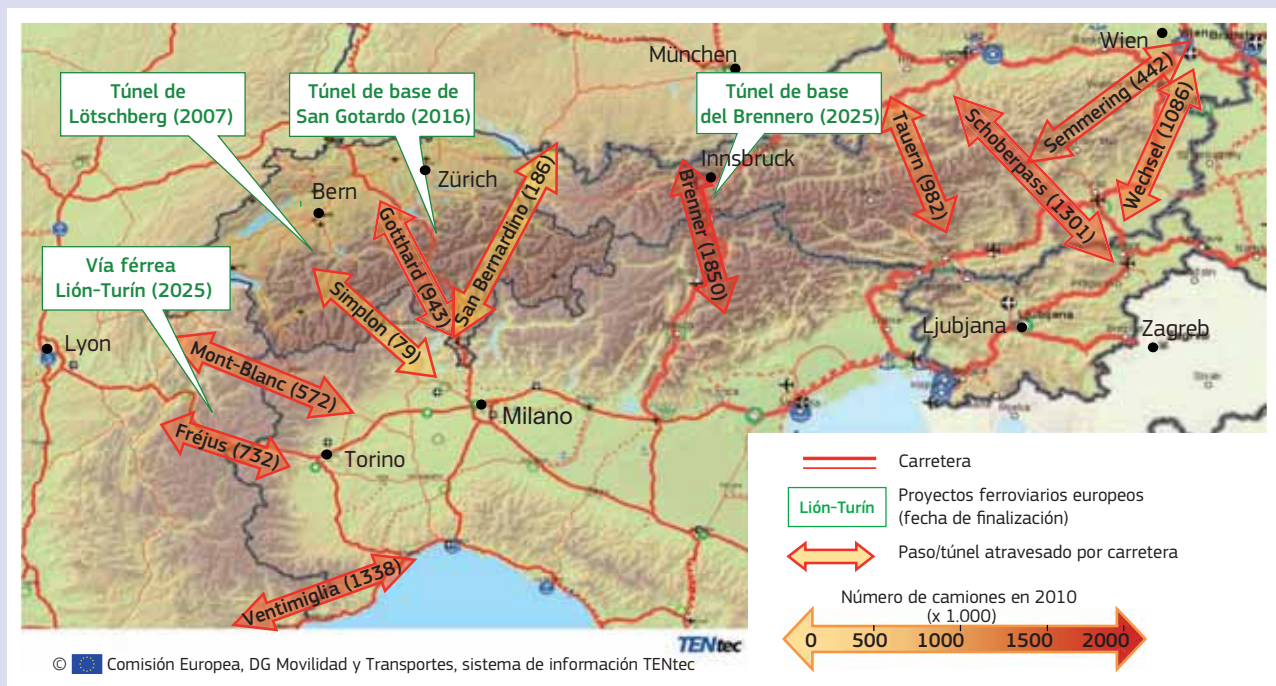
5. Alcance internacional de la EU

La política de transporte por carretera de la UE traspasa las fronteras europeas. La UE y los países vecinos de la Asociación Europea de Libre Comercio aplican el mismo conjunto de normas. Además, se aplica otro conjunto de normas para las relaciones de la UE con otros países vecinos, sobre todo en el caso del este de Europa y los Balcanes Occidentales. Entre los países de la Asociación Europea de Libre Comercio, hay dos grupos principales: Islandia, Liechtenstein y Noruega por una parte, y Suiza por otra parte. Islandia, Liechtenstein y Noruega participan plenamente en el mercado interior. Sin embargo, Suiza estableció un acuerdo bilateral con la UE para el transporte terrestre en 1999. Este acuerdo establece las condiciones en las que Suiza accede al mercado interior del transporte por carretera de la UE y viceversa. Suiza se ha comprometido y ha hecho progresos considerables para la construcción de dos túneles de ferrocarril en los Alpes para promover la transición a un medio de transporte por ferrocarril, a fin de reducir la congestión de las carreteras y la contaminación atmosférica y acústica en los principales corredores transalpinos.

Mediante esta cooperación internacional, la UE promueve además una serie de disposiciones sociales en otros países vecinos europeos, el Cáucaso y Asia Central en el marco del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR). Los Estados miembros de la UE se encuentran entre las 50 Partes contratantes del AETR. El acuerdo ha armonizado sus disposiciones sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso con la legislación europea actual. Los países del AETR también establecieron como obligatorio el uso del tacógrafo digital en 2010 en el caso de los vehículos para el transporte internacional. Además, el acuerdo Interbus sobre el transporte internacional ocasional de pasajeros en autocar y autobús facilita los servicios de transporte de pasajeros entre la UE y algunos terceros países.



Mapa de los principales pasos por carretera y ferrocarril existentes y futuros de los Alpes



REFERENCIAS

POLÍTICA DE TRANSPORTE GENERAL

libro blanco del transporte

- Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144 final

ACCESO AL MERCADO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Normativa laboral

- Reglamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo

Transporte por carretera

- Reglamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera
- Directiva 2006/1/CE, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera

Transporte de pasajeros

- Reglamento (CE) n.º 1073/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006
- Reglamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y n.º 1107/70 del Consejo

ASPECTOS SOCIALES Y RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD

Tiempo de conducción, horario laboral y períodos de descanso

- Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera

Normativa y controles

- Reglamento (CE) n.º 561/2006, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo
- Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera
- Directiva 2006/22/CE, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 1988/599/CEE del Consejo
- Directiva 2003/59/CE, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo

Derechos de los pasajeros

- Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004

IMPUESTOS Y PEAJES

Euroviñeta y peajes

- COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN sobre una Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos, COM(2008) 435 final
- Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras conforme a las enmiendas de las Directivas 2006/38/CE y 2011/76/UE
- Directiva 2004/52/CE, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad

Impuestos especiales del combustible

- Directiva 2003/96/CE, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad

ASPECTOS TÉCNICOS

Peso y dimensiones

- Directiva 96/53/CE, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional
- Directiva 97/27/CE, de 22 de julio de 1997, relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE

Sistemas de transporte inteligente

- Directiva 2010/40/UE, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

Mercancías peligrosas

- Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

INFRAESTRUCTURA

- Resolución del Consejo, de 8 de noviembre de 2010, sobre la prevención y la lucha contra la delincuencia en el transporte por carretera y la disponibilidad de aparcamientos seguros para camiones.
- Directiva 2008/96/CE, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias
- Directiva 2004/54/CE, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras
- Decisión 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

ACUERDOS CON PAÍSES NO MIEMBROS

Acuerdo de la UE y la Confederación Suiza

- Acuerdo entre la Unión Europea y la Confederación Suiza para el transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril y carretera (en vigor desde el 1 de junio de 2002)

Acuerdo Interbus

- Decisión 2002/917/CE del Consejo, de 3 de octubre de 2002, relativa a la celebración del Acuerdo Interbus sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús

Acuerdo AETR

- Acuerdo europeo relativo al trabajo de los conductores de vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera (AETR) (en vigor desde el 1 de julio de 1970)

CÓMO OBTENER LAS PUBLICACIONES DE LA UNIÓN EUROPEA

Publicaciones gratuitas

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- En las representaciones o delegaciones de la Comisión Europea. Para ponerse en contacto con ellas, consulte el sitio <http://ec.europa.eu> o envíe un fax al número +352 2929-42758.

Publicaciones de pago

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Suscripciones de pago (por ejemplo, a las series anuales del *Diario Oficial de la Unión Europea* o a las recopilaciones de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea)

- A través de los distribuidores comerciales de la Oficina de Publicaciones de la Unión Europea (http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm).

Comisión Europea

Transporte por carretera - *Un cambio de rumbo*

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea

2012 — 16 pp. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-79-22828-5

doi:10.2832/69799

El transporte por carretera permite el transporte de las mercancías necesarias y garantiza la movilidad personal. Es uno de los sectores más dinámicos de la economía europea, ya que permite crear puestos de trabajo y fomenta la prosperidad. El transporte por carretera transporta mercancías y personas en trayectos largos y cortos, de forma rápida, flexible y económica. No obstante, existen una serie de retos, como la congestión, la seguridad y la contaminación. En este folleto se describen estos retos y se apuntan soluciones fundamentales propuestas por la Comisión Europea e implementadas en el ámbito de la UE.



Oficina de Publicaciones

ISBN 978-92-79-22828-5



doi:10.2832/69799