

# LA POLÍTICA DEL TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

Por LORENZO GONZALEZ ALONSO

*Sumario:* EL TRANSPORTE EN EL TRATADO.—DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA COMÚN.—Apéndice estadístico.—Bibliografía.

Siendo los transportes, por naturaleza, prestaciones de servicio, cabría pensar que su regulación debiera estar incluida en las disposiciones que regulan la libre circulación de servicios. Sin embargo, el Tratado de Roma de 25 de marzo de 1957 lo regula de forma especial en los artículos 74 a 84. Ahora bien, el transporte ya había sido objeto de consideración aislada en el Tratado de París de 18 de abril de 1951, creador de la primera de las instituciones europeas: la CECA. La razón de este tratamiento individualizado hay que buscarla en el carácter especial de este sector, que exige una consideración específica en virtud de una peculiar función de estimulador del intercambio económico.

No es fácil medir de una manera precisa el papel del factor transporte en la formación de un mercado común; sin embargo, a nadie se le puede ocultar su importancia, ya que se trata de un elemento que interviene en todas las etapas del proceso de producción, de distribución y de consumo. Es evidente que la puesta en marcha de un sistema común de mercado provoca una acentuación de las especializaciones, una intensificación de los intercambios y un alargamiento de los circuitos de desplazamiento, y en su consecuencia, una participación creciente del transporte en la actividad económica.

Ahora bien, cabe una doble conceptualización del transporte, al menos en el plano teórico. Se le puede considerar como elemento inseparable del sector económico en el que interviene, y regularlo entonces en función de las características y exigencias de ese sector o se puede considerar que el transporte constituye en sí mismo un sector productivo independiente, pero en estrecha relación con los otros sectores del espectro económico. En este caso, su régimen debe ser determinado en función de sus propias exigencias, como ocurre con los demás sectores industriales y comerciales. Algunos de los países que integran la Comunidad Económica Europea han acentuado en su legislación el aspecto complementario y lo regulan subordinándolo a las exigencias de los sectores a los que sirve, caso de Alemania y Francia; otros han equiparado las empresas de transporte a las otras empresas comerciales e industriales, como en el caso de Holanda.

A la primera de estas concepciones corresponde la regulación del transporte en el Tratado de París; a la segunda, el Tratado de Roma. La divergencia de tratamiento se justifica porque el primero se aplica exclusivamente a dos productos concretos como son el carbón y el acero, y el segundo se propone instaurar un mercado común global, y se ha incluido al transporte como un sector más de la actividad económica. La importancia que se concede al transporte en el Tratado de Roma queda subrayada por el hecho de haberse establecido para este sector una política común, circunstancia que sólo se repite en otros dos sectores esenciales para la existencia de la Comunidad Económica Europea, como son la agricultura y el comercio exterior.

Los argumentos que concurren a favorecer la óptica de su consideración como factor independiente son los siguientes:

- 1.º La importancia creciente del sector transporte en la economía contemporánea.
- 2.º El transporte es un sector fuertemente intervenido por el Estado, y, por consiguiente, es una de las actividades más reglamentadas y dirigidas, con una perspectiva esencialmente nacional y aun discrepante. La necesidad de un tratamiento autónomo se hace evidente.
- 3.º Los aspectos especiales del transporte. Esta actividad posee características específicas que la diferencian de otros sectores de la Economía. Hemos apuntado ya la gravitación de la intervención de los poderes públicos en la regulación y gestión de esta actividad, lo que determina su considerable dependencia de estos poderes. Dentro de esta «especialidad» habría que señalar, además, la situación peculiar de la empresa de transporte respecto a su infraestructura que pertenece al Estado. De ahí surgen distorsiones en la coordinación de las inversiones en infraestructura y material, y en la imputación equitativa de los costos que están a cargo de la colectividad.

Otros aspectos distintivos, aunque menos acusados, los constituyen la estructura del mercado de transporte con su disimilitud de dimensión empresarial; la movilidad de estas empresas y su secuela de una oferta suplementaria imprevisible (que, combinada con la asimetría de las relaciones de tráfico, plantea el problema de los retornos); el grado de sustituibilidad entre los diferentes modos, y, finalmente, la elasticidad de la oferta y demanda de las prestaciones que dificulta la adaptación de una a otra. Esta valoración de los «aspectos especiales» del transporte viene recogida en el artículo 75 del propio Tratado de Roma, y se articula en varias de las disposiciones de derecho derivado.

Los sectores sometidos a una política común van a determinar un grado de relación más intensa entre los países miembros que en los que aquélla no existe. No cabe duda que una vez completado el proceso integrador, la política del transporte será más supranacional que nacional, y las decisiones esenciales emanarán de las instancias comunitarias y no de las nacionales.

La consideración del carácter específico del transporte, en el que concurren situaciones a las que no son aplicables las normas generales, determina la consagración del título IV del Tratado de Roma a los transportes. El artículo 61 del capítulo II, dedicado a los servicios, estipula lo siguiente:

«La libre circulación de los servicios en materia de transportes se rige por las disposiciones del título relativo a los transportes.»

Esto no quiere decir que las reglas generales del Tratado no se apliquen además de las disposiciones del título IV. Es obvio que cuestiones que se regulan con carácter general como el derecho de establecimiento, la armonización fiscal y las reglas de la competencia afectan al transporte también, lo que no excluye la existencia de normas específicas, artículos 74 a 84 del Tratado de Roma, que valoran los aspectos especiales de este sector.

A modo de enumeración cabría incluir entre aquellas normas generales que afectan el transporte las siguientes:

- Libre circulación de trabajadores. Artículos 48 a 51.
- Derecho de establecimiento; cuestión que puede tener un impacto considerable en este sector.
- Reglas de la competencia, artículos 85 a 94. Este es uno de los capítulos donde se producen los aspectos especiales del transporte. Pensemos en el transporte aéreo y marítimo, en donde no siempre se cumplen los requisitos de libertad de la competencia.
- Normas de carácter fiscal. Artículos 95 y siguientes.
- Acercamiento de legislaciones. Artículos 100 a 102.
- Normas de política social. Título III.

- Disposiciones relativas a la Banca Europea de Inversiones.
- Disposiciones sobre política comercial. Hay que tener en cuenta que en los acuerdos comerciales se incluyen cláusulas que afectan al transporte.

Los artículos 74 a 84 del Tratado de Roma constituyen la base jurídica de la política de transportes, el marco legal en donde se debe incluir una política de liberalización e integración del transporte europeo. El artículo 74 habla ya de la creación de una política común de transportes, circunstancia que, como hemos señalado, sólo se repite en los casos de la agricultura y el comercio exterior. La intención de esta norma es indicar que el objetivo último del Tratado es sustituir las políticas nacionales por una política comunitaria.

Una cuestión importante es la de determinar si las disposiciones comunitarias se aplican por igual a todos los modos del transporte. El artículo 84 establece que se aplican al ferrocarril, a la carretera y a la vía navegable, dejando margen para que el Consejo pueda decidir por unanimidad si dicta disposiciones para el transporte aéreo y marítimo. Es evidente que el transporte aéreo y marítimo reúnen unas características propias y diversas de los otros modos por su carácter ampliamente internacional, y la existencia de factores habituales de distorsión de la competencia que dificultan la puesta en práctica de una política común. La Comisión ha mantenido el criterio de que les son aplicables las normas generales del Tratado, con la salvedad de las reglas de la competencia recogidas en el Reglamento número 17 del Consejo, de 21 de enero de 1962. Incluso, al darse las normas específicas de regulación de la competencia para el ferrocarril, la carretera y la vía navegable, se excluyó específicamente el transporte aéreo y marítimo (Reglamento 141, de 26 de noviembre de 1962).

No obstante, y desde hace aproximadamente un año, el Consejo ha promulgado una serie de reglamentos sobre el medio marítimo:

- Decisión del Consejo de 19 de septiembre de 1977 sobre procedimiento de consulta.
- Decisión del Consejo de 19 de septiembre de 1978 sobre actividades de países terceros.
- Decisión del Consejo de 19 de diciembre de 1978 sobre acopio de informaciones.
- Directiva del Consejo de 21 de diciembre de 1978 sobre pilotaje de navíos en el Mar del Norte.
- Recomendación del Consejo de 26 de junio de 1978 sobre ratificación de convenios sobre régimen del transporte marítimo.
- Recomendación del Consejo de 15 de mayo de 1979 sobre ratificación de convenio de seguridad de contenedores.
- Reglamento número 964, de 15 de mayo de 1979, sobre ratificación del código de conducta en conferencias marítimas.

Existen una serie de estudios y proyectos que permiten anticipar una creciente legislación sobre este modo. Hasta ahora los primeros reglamentos han tenido un carácter de defensa ante ciertas prácticas comerciales, y de protección de la seguridad y del medio marítimo. En el campo del transporte aéreo hasta la fecha no se han producido disposiciones de derecho derivado; pero la publicación de un reciente memorándum sobre unos objetivos comunitarios anticipa la aparición de normas comunitarias sobre este modo. De hecho existe ya una propuesta de la Comisión al Consejo para la puesta en práctica de un procedimiento de consulta entre los Estados miembros, similar al existente en el transporte marítimo.

El memorándum estima que el momento es oportuno para llevar a cabo acciones que permiten desarrollar más los transportes aéreos de la comunidad y adaptarlos a la situación actual para incorporar la evolución experimentada por la aviación civil. Se propugnan cuatro grandes objetivos en orden a una política de mejora de las estructuras del transporte aéreo comunitario:

- 1.º Establecimiento de una densa red de líneas aéreas, acompañada de servicios eficaces, a los precios más bajos posibles.
- 2.º Conseguir el equilibrio financiero de las compañías, disminución de los costes de explotación y aumento de la productividad.
- 3.º Mejora de la situación del personal de las compañías.
- 4.º Actuación sobre el medio ambiente, utilización racional de la energía y desarrollo regional.

### El transporte en el Tratado

El Mercado Común pretende convertir un mercado internacional en un verdadero mercado interior. Esto ocurre cuando dentro de los países que integran la Comunidad, un transportista de cualquier nacionalidad puede realizar un servicio en las mismas condiciones que un transportista del país donde actúe. Para alcanzar el objetivo se requiere el establecimiento de reglas comunes para el transporte intercomunitario y para la admisión de transportistas no residentes a los transportes nacionales en un Estado miembro. El procedimiento se articula mediante propuesta de la Comisión, consulta al Comité Económico y Social y el Parlamento, y el Consejo decide por unanimidad. Es claro que para alcanzar los objetivos que implica la realización de un mercado común no bastará con regular el transporte internacional, sino que habrá que introducir la normativa correspondiente al transporte nacional (art. 75).

El artículo 76 constituye una típica cláusula de *Stand Still*, es decir, hasta el establecimiento de la reglamentación común que señala el artículo 75, se prohíbe establecer normas nacionales que impliquen

discriminaciones contra transportistas de otro Estado miembro. Este artículo ha perdido vigencia al desarrollarse la reglamentación comunitaria.

Por diversos motivos los transportes públicos han disfrutado de subvenciones de los poderes públicos. Estas ayudas son incompatibles con los principios del mercado común, como establece el artículo 92 del Tratado de Roma. El artículo 77 excluye de esa prohibición a las ayudas que responden a la necesaria coordinación o a la compensación de los servicios públicos.

Las discriminaciones que se puedan practicar en el precio o en las condiciones de transporte vienen prohibidas en el artículo 79. A un transportista para las mismas mercancías sobre las mismas relaciones de tráfico no se le pueden aplicar precios y condiciones diferentes por razón del país de origen o de destino de las mercancías.

Como complemento de lo que se indicaba en el artículo 77, el artículo 80 suscita el principio de la prohibición de tarifas de apoyo o de protección, salvo casos de crisis coyunturales o necesidades de desarrollo regional, aprobadas por la Comisión. Se exceptúan, como es lógico, las tarifas de competencia.

El artículo 81 impone la eliminación progresiva de las tasas o impuestos que gravan el paso de frontera. Es coherente con el objetivo de la unión aduanera que persigue la Comunidad. Las tasas fronterizas deben reflejar exclusivamente los gastos ocasionados por el paso de la frontera.

El artículo 83 ha previsto la creación de un comité consultivo, adjunto a la Comisión, especializado en los temas del transporte.

### Definición de la política común

De las disposiciones analizadas se desprende el establecimiento de una política común de transportes y se dan normas delimitadoras, pero no se define el contenido y la articulación de dicha política. En la época de negociación del Tratado se tenía clara la conveniencia de establecer una política común de transportes, pero las diferencias de la situación del sector entre los varios países miembros eran tan acusadas que no se estimó oportuno su formulación, quedando las instituciones comunitarias encargadas de realizar dicho trabajo. Tras dos años de estudio y análisis, la Comisión (10 de abril de 1961) presentó un «memorándum sobre la orientación a dar a la política común de transportes», al que siguió, el 23 de mayo de 1961, un «Programa de acción en materia de política común de transportes». Aunque no fueron aprobados por el Consejo, han constituido la base de las normas de derecho derivado que se han ido promulgando hasta la fecha.

La filosofía que ha inspirado ambos documentos se basa en la igualdad de trato entre modos de transporte, empresas y usuarios,

en la necesidad de asegurar la autonomía financiera de las empresas y la libertad de gestión, tanto en los aspectos de acceso al mercado como en la formación de precios. No juega un papel menos importante el asegurar la libertad de elección de los usuarios. En definitiva, el reparto óptimo de tráfico entre los diferentes modos y empresas debe ser asegurado por el libre juego de la competencia.

En el terreno concreto, y como consecuencia de los documentos citados, la Comisión se propone ampliar lo más posible el campo de la competencia en el sector del transporte, como punto de partida para conseguir la libre circulación de los servicios, que sería el objetivo final de la política comunitaria. Uno de los instrumentos esenciales es la paulatina eliminación de los aspectos especiales que concurren en el transporte, para llegar a una política común basada en la economía de mercado. Esto supone eliminar el concepto de coordinación del transporte en que estaban inspiradas la mayor parte de las políticas nacionales, coordinación que implica una continua intervención de los poderes públicos en la organización de los transportes, lo que altera el mecanismo de libre mercado.

Para obtener este objetivo la Comisión se propone actuar sobre determinados aspectos que se reúnen en los apartados siguientes:

- Acceso al mercado y libre tránsito de las prestaciones de transporte.
- Organización del mercado de transporte.
- Armonización de las condiciones de competencia.
- Acción sobre las infraestructuras.

En todos los países se reglamenta minuciosamente el acceso al mercado y se contingenta la capacidad de explotación de las empresas. Esto supone una negación de la libre circulación de los servicios. Como resulta imposible proceder de forma brusca a un sistema de libertad absoluta, la Comisión ha estimado que era necesario empezar por dictar normas comunes en lo que se refiere al acceso a la profesión, acceso al mercado y a la capacidad de explotación de las empresas.

Es evidente que para facilitar la capacidad de acción de las empresas se requiere organizar el mercado de manera que el principio de la libertad de competencia pueda actuar. Esto sólo se alcanza por medio de una reglamentación tarifaria y uniforme.

Ese mercado concurrencial no podrá alcanzarse sin una armonización de las condiciones que rigen la competencia entre los distintos modos de transporte. Mientras unos son objeto de una fuerte intervención pública, otros actúan en régimen de gestión privada. Las condiciones fiscales y sociales son con frecuencia dispares. Acercar estas condiciones, tanto dentro de los propios países como entre transportistas de distintos países es un factor indispensable.

Finalmente, en el régimen de utilización de las infraestructuras se producen grandes divergencias. Es necesario que los gastos de con-

servación de la infraestructura se reparten equitativamente entre los que se benefician de ellas, ya que hay modos, como el ferrocarril, que soportan la totalidad de los gastos, mientras otros no contribuyen o lo hacen de forma desproporcionada. Se trata de establecer un régimen equilibrado de tarificación de su uso entre los diversos modos. Igualmente aparece indispensable una coordinación de las inversiones en la infraestructura.

Esta es la teoría de cómo debía desarrollarse la política común de transportes tal como es concebida por la Comisión. En la realidad, los intereses nacionales, representados en el Consejo de la CEE, produjeron retrasos, y en algunos casos la imposibilidad de desarrollar la legislación complementaria, necesaria para cubrir estos objetivos. Los primeros problemas surgen ya con la instauración del régimen de tarifas, que se pretende obligatorio para todos los modos en el transporte nacional e internacional. La oposición de algunos países, como el caso de Holanda para la navegación renana, impide llegar a un consenso. El 22 de junio de 1966 se llega a un principio de acuerdo, plan Jaquet, que prevé un régimen transitorio dividido en dos etapas, la primera relativa solamente al transporte internacional entre los miembros, y una segunda que afectaría a los transportes nacionales. Paralelamente a la tarifa obligatoria se establece la posibilidad de una tarifa de referencia, con carácter indicativo. Tampoco esta propuesta pudo ser finalmente aprobada por el Consejo, llegándose a una solución de compromiso que consistió en la elaboración de un programa práctico que, sin violentar las líneas generales, permitía superar el punto muerto. Es la decisión del Consejo número 790, de 14 de diciembre de 1967. Esta decisión, verdadera declaración de intención, establece tres etapas.

En la primera se propone la adopción de las siguientes medidas:

- Armonización de las condiciones de trabajo en los transportes por carretera.
- Aplicación al transporte de las reglas de competencia.
- Reglamentación sobre ayudas al transporte.
- Supresión de la doble imposición sobre vehículos automóviles. No se ha llegado a concretar.
- Uniformización de las disposiciones relativas a la admisión en franquicia del carburante contenido en los depósitos de los vehículos utilitarios.
- Creación de un contingente comunitario para los transportes de mercancía por carretera entre Estados miembros.
- Instauración de un sistema de tarificación en horquilla para los transportes de mercancías por carretera entre Estados miembros.

En una segunda etapa se proyectan las siguientes disposiciones:

- Normas relativas a la acción de los miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público.

- Normas relativas a la normalización de cuentas de los ferrocarriles.

En la tercera etapa se pretende alcanzar la regulación sobre:

- Armonización de las estructuras de los impuestos sobre vehículos. No se ha llegado a un acuerdo.
- Contabilidad uniforme y permanente de los gastos relativos a las infraestructuras en los distintos modos de transporte.

Este programa, que imponía una considerable reducción de los objetivos establecidos en 1962, se ha cumplido con las excepciones mencionadas, aunque con un retraso de dos a tres años sobre los plazos previstos en las normas. Esta resistencia de los Estados miembros a aplicar los acuerdos aceptados ha conducido a ciertos desequilibrios y a una situación de insatisfacción en cuanto a la realidad de una política común en este sector. En vista de ello, la Comisión presentó al Consejo, el 24 de noviembre de 1977, un programa de actividades conteniendo los objetivos prioritarios hasta 1980. No obstante, el Parlamento europeo ha adoptado en febrero de este año una resolución, basada en el informe Seefeld, que pretende dar un impulso importante a la política común de transportes.

El Parlamento considera que las deficiencias de esta política comprometen la existencia y el desarrollo de la Comunidad, y que hay que preservar el nivel de integración comunitaria y su evolución hacia la unión económica y monetaria. En efecto, de no llegar a una política común en este sector, las decisiones económicas pueden producir una mala orientación del capital y del trabajo o un reparto desproporcionado de la actividad económica y distorsiones estructurales de la economía europea, ya que, desaparecidas las barreras aduaneras, las variaciones de los costos del transporte reemplazan a los derechos de aduana en los intercambios internacionales.

En consecuencia, el Parlamento pide que se articule sin demora una política común coherente para el transporte en base a los principios elaborados en los últimos cinco años tanto por la Comisión como por el Parlamento, integrando las normas ya adoptadas por el Consejo. Solicita que, con carácter prioritario, se proceda a afrontar una serie de tareas urgentes:

- Mejora de la situación financiera de los ferrocarriles, incrementando la cooperación entre ellos.
- Mejora del tráfico de tránsito a través de Austria y Suiza, mediante una tarificación equitativa de los costos de infraestructura, de su modernización y de la utilización del transporte combinado.
- Defensa de los intereses de la navegación marítima de la Comunidad frente a la política expansionista de terceros países.
- Mejora de la seguridad del tráfico aéreo y adaptación de la

política comunitaria a los importantes cambios que se van a producir en la política mundial de tráfico aéreo.

- Reglamentación de las relaciones exteriores de la Comunidad en el campo de la navegación interior, especialmente por la adhesión al Convenio de Mannheim.

Esta posición crítica del Parlamento no debe conducir a la impresión de que la política común de transportes no ha avanzado considerablemente. Hay que valorar el papel de impulsor y rectificador que corresponde a la Asamblea para comprender el alcance del informe Seefeld. La materia de transportes registra una notable intervención de los poderes estatales, como ya hemos indicado, y éste es un factor que ralentiza el programa legislativo del Consejo.

Es cierto que la política común de transportes tiene un carácter menos sistemático y más pragmático que la política agrícola. En realidad, por las razones expuestas, más que a una concepción de conjunto responde a una serie de acciones concretas, a veces aisladas. El mercado común agrícola se articula sobre un régimen de precios, lo que en el sector del transporte debiera corresponder a un sistema tarifario. Aunque esta fue la idea inicial de la política de transporte, la actitud intransigente de algunos Estados impidió alcanzar dicho objetivo. A cambio de eso, se regulan las cuestiones de acceso al mercado y control de la capacidad, así como la armonización de las condiciones de competencia.

Las propuestas que hasta la fecha ha presentado la Comisión encuadran una política a plazo corto y medio, marginando aquellos elementos que pudiesen acelerar la integración del transporte europeo. La razón hay que buscarla no en una desorientación de la Comisión, sino en la oposición de los Estados miembros en el seno del Consejo. Parece clara la necesidad de encuadrar la política de transportes en una serie de condicionantes generales que permitan una perspectiva global. Así, aspectos como el de las inversiones en las infraestructuras y su tarificación, el problema de la mejora de las condiciones de circulación, la imprescindible incorporación del elemento del ahorro energético y la necesidad de coordinar mejor esta política en la política regional, la política industrial y la política económica general se presentan como cauce necesario para alcanzar los fines señalados en el Tratado de Roma.

APENDICE ESTADISTICO  
INTERCAMBIOS DE MERCANCIAS POR VIA MARITIMA

(En miles de toneladas)

IMPORTACION

Años	Total	Porcentaje	Nacional	Porcentaje	Extranjero	Porcentaje
1974	4.876	100	1.264	25,9	3.612	74,1
1975	4.704	100	1.572	33,5	3.128	66,5
1976	3.761	100	1.544	41,1	2.217	58,9

EXPORTACION

Años	Total	Porcentaje	Nacional	Porcentaje	Extranjero	Porcentaje
1974	8.721	100	1.027	11,8	7.694	83,2
1975	6.587	100	988	15,0	5.599	85,0
1976	8.291	100	1.508	18,2	6.783	81,8

TRAFICO TOTAL

Años	Total	Porcentaje	Nacional	Porcentaje	Extranjero	Porcentaje
1974	13.597	100	2.291	16,8	11.306	83,2
1975	11.291	100	2.564	22,7	8.727	77,3
1976	12.052	100	3.052	25,3	9.000	74,7

FUENTE: Subsecretaría de la Marina Mercante.

**DISTRIBUCION, ENTRE TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES Y EXTRANJEROS,  
DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA CON LOS PAISES  
DE LA CEE**

	1974		1975		1976	
	Con v. español — Porcen- taje	Con v. extran- jero — Porcen- taje	Con v. español — Porcen- taje	Con v. extran- jero — Porcen- taje	Con v. español — Porcen- taje	Con v. extran- jero — Porcen- taje
<b>EXPORTACIONES</b>						
A Francia .....	33	66	55	45	55	45
A Bélgica .....	44	56	63	37	57	43
A Alemania .....	17	83	17	83	20	80
A Irlanda .....	99	1	99	1	99	1
A Italia .....	67	33	76	24	56	44
A Gran Bretaña .....	49	51	62	38	61	39
A Países Bajos .....	59	41	64	36	60	40
A Dinamarca .....	23	77	14	86	20	80
A CEE .....	34	66	44	56	46	54
<b>IMPORTACIONES</b>						
De Francia .....	17	83	31	69	41	59
De Bélgica .....	39	61	60	40	66	34
De Alemania .....	20	80	25	75	25	75
De Irlanda .....	99	1	90	10	99	1
De Italia .....	41	59	49	51	39	61
De Gran Bretaña .....	44	56	60	40	60	40
De los Países Bajos .....	47	53	59	41	64	36
De Dinamarca .....	17	83	29	71	57	43
De la CEE .....	22	78	35	65	41	59

**PERSONAS ENTRADAS Y SALIDAS (CON NACIONALIDAD CORRESPONDENTE, A LOS PAISES DE LA CEE), SEGUN MODOS DE TRANSPORTE \* AÑOS 1974 A 1977**

Conceptos	1974	1975	1976	1977
Por carretera .....	23.587.176	24.903.448	23.604.290	26.730.406
Por ferrocarril .....	1.175.412	1.230.696	1.183.470	1.485.456
Por mar .....	1.707.038	1.566.370	1.445.556	1.433.842
Por aire .....	11.963.234	13.065.050	12.174.310	13.104.644
<b>TOTAL .....</b>	<b>38.432.860</b>	<b>40.765.564</b>	<b>38.387.626</b>	<b>42.754.348</b>

\* Estimación obtenida partiendo de las Estadísticas de Turismo que facilitan el número de extranjeros y españoles residentes en el extranjero entrados en España, y el de españoles residentes en España que han salido al extranjero. La estimación se ha realizado suponiendo que cada viajero utiliza el mismo modo de transporte para su retorno.

FUENTE DE INFORMACIÓN: *Estadísticas de Turismo* Secretaría de Estado de Turismo. (Información provisional.)

**DISTRIBUCION, ENTRE TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES Y EXTRANJEROS, DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA CON LOS PAISES DE LA CEE**

	1974		1975		1976	
	Con v. español — Porcentaje	Con v. extranjero — Porcentaje	Con v. español — Porcentaje	Con v. extranjero — Porcentaje	Con v. español — Porcentaje	Con v. extranjero — Porcentaje
<b>EXPORTACIONES</b>						
A Francia .....	33	66	55	45	55	45
A Bélgica .....	44	56	63	37	57	43
A Alemania .....	17	83	17	83	20	80
A Irlanda .....	99	1	99	1	99	1
A Italia .....	87	33	76	24	56	44
A Gran Bretaña .....	49	51	62	38	61	39
A Países Bajos .....	59	41	64	36	60	40
A Dinamarca .....	23	77	14	86	20	80
A CEE .....	34	66	44	56	46	54
<b>IMPORTACIONES</b>						
De Francia .....	17	83	31	69	41	59
De Bélgica .....	39	61	60	40	66	34
De Alemania .....	20	80	25	75	25	75
De Irlanda .....	99	1	90	10	99	1
De Italia .....	41	59	49	51	39	61
De Gran Bretaña .....	44	56	60	40	60	40
De los Países Bajos .....	47	53	59	41	64	36
De Dinamarca .....	17	83	29	71	57	43
De la CEE .....	22	78	35	65	41	59

**TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS CON EL CONJUNTO DE  
LOS NUEVE PAISES DE LA CEE, SEGUN MODOS DE TRANSPORTE  
(AÑOS 1974 A 1977)**

(En miles de toneladas)

Conceptos	1974	Porc.	1975	Porc.	1976	Porc.	1977	Porc.
EXPORTACIÓN .....	12.003	100,0	9.949	100,0	12.364	100,0	11.017	100,0
Por carretera .....	2.126	17,7	2.335	23,5	2.972	24,0	3.106	28,2
Por ferrocarril .....	1.144	9,5	1.010	10,1	1.081	8,7	1.187	10,8
Por mar .....	8.721	72,7	6.587	66,2	8.291	67,1	6.701	60,8
Por aire .....	12	0,1	17	0,2	20	0,2	23	0,2
IMPORTACIÓN .....	7.787	100,0	7.071	100,0	6.398	100,0	7.135	100,0
Por carretera .....	2.301	29,5	2.011	28,5	2.252	35,2	2.364	33,1
Por ferrocarril .....	586	7,5	343	4,8	368	5,8	354	5,0
Por mar .....	4.876	62,6	4.704	66,5	3.761	58,8	4.402	61,7
Por aire .....	24	0,4	13	0,2	17	0,2	15	0,2

(\*) Corresponde al modo de transporte con que la mercancía salió o entró en España.

FUENTE DE INFORMACIÓN: Dirección General de Aduanas.

(Información provisional.)

**UTILIZACION DE LAS REDES DE CARRETERAS Y FERROVIARIAS  
EN LOS INTERCAMBIOS INTRACOMUNITARIOS**

(Estados miembros originarios)

Año	Transporte por carretera (En millones de toneladas)	Transporte por ferrocarril (En millones de toneladas)	Indice carretera (Ferrocarril = 100)
1965 .....	35,4	66,3	53,4
1967 .....	44,7	61,2	73,0
1969 .....	59,8	77,3	77,5
1970 .....	67,2	80,9	83,1
1971 .....	71,4	76,1	93,8
1972 .....	86,0	77,3	111,3
1974 .....	111,0	86,9	127,7
1975 .....	104,8	65,1	161,0
1976 .....	121,5	68,0	178,7

## BIBLIOGRAFIA

- BELLIENI, N.: «I trasporti», en *Commentario del Trattato CEE*, Milano, 1965, páginas 538-591, Giuffrè.
- BELLIENI, N.: «Verso una politica europea dei trasporti», en *Rassegna Economica*, Napoli, 1966, núm. 1, pp. 178-192.
- BERTRAND, A.: «Le problème des transports en Europe», en *Chronique de politique étrangère*, Bruxelles, 1962, núm. 2, pp. 137-152.
- BLONK, W. A. G.: «Het goederenvervoer tussen de EEG-landen in 1957 en 1963, omvang en beperkingen», en *Statistische en econometrische onderzoeken*, Den Haag, 1966, núm. 6, p. 44.
- BONET-MAURY, C.: «Conséquences économiques et sociales des techniques nouvelles de navigation fluviale», en *Raccolta delle lezioni* (1962). Terzo corso internazionale di studi superiori riguardante l'organizzazione dei trasporti nell'integrazione economica europea. Università di Trieste, 1963, páginas 665-682.
- BOYER, A.: «Les Activités Maritimes de la CEE», en *La Documentation Française*. Paris, 1972.
- BRETON, J. M.: «Organisations Economiques Régionales et Coopération Aéronautique: Les Problèmes posés par l'Article 84/2 du Traité de Rome», en *RFDA* núm. 3, 1970.
- COLLÈGE D'EUROPE: *Les chemins de fer et l'Europe* (2 vols.). De Tempel, Tempelhof, Brugge, 1969.
- COPPE, A.: *De uitvoering van de vervoerbepalingen in het EGKS Verdrag in Nederland en het Europese Vervoerbeleid*. Rotterdam, diciembre 1966, páginas 5-13.
- Commission de la politique régionale, de l'aménagement du territoire et des transports. Rapport sur l'état et le développement de la politique commune des transports. Rapporteur: Horst Seefeld. CE. Parlement européen. Luxembourg, PE, 1979, 84 pp.*
- Costs and benefits of general speed limits (maximum and minimum speeds). Report of the 37th Round table on transport economics, held in Paris on 24th and 25th February 1977. European Conference of Ministers of Transport. Economic Research Centre. Paris, ECMT, 1978, 94 pp.*
- DAILLIER, PATRICK: «Liberté d'Accès aux Activités Professionnelles et Droit Communautaire», en *Revue Trimestrielle de Droit Européen*, núm. 3. Paris, 1976.
- DEBOIS, I. y BAYENS, R.: «Les transports dans la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier», en *Droit Européen des Transports*, Anvers, 1966; núm. 1, pp. 28-70; núm. 2, pp. 178-242.
- DELEPIÈRE-NYS, Chr.: *Air Europe: La politique de coopération entre les compagnies aériennes de l'Europe des Six*. Editions de l'Université de Bruxelles, 1974.
- DESPICHT, N. S.: *Policies for transport in the Common Market*. Lambarde Press, London, 1964, 308 pp.
- DESPICHT, N. S.: «Transport and the Common Market», en *Institute of Transport Journal*. London, 1966; núm. 8, pp. 277-280; núm. 9, páginas 322-326; núm. 12, pp. 475-478.
- DESPICHT, NIGEL: *The Transport Policy of the European Communities*. Chatham House, London, 1969.
- DESPICHT, N. S.: «Great Britain and the Integration of Transport in Europe», en *Wijffels-Stabenow-Van Huffel, Gemeinsamer Markt und Verkehr*. Marché Commun et Transport, Antwerpen, 1969, pp. 283-301.

- DOUSSET, Jacques: *La France et la Politique Commune des Transports*. LGDJ, Paris, 1975.
- DOUSSET, J.: «Le programme d'action en matière de politique commune des transports», en *Transports*, Paris, 1962, núm. 69, pp. 165-167.
- DOUSSET, J.: «Le rôle des transports dans la construction de l'Europe. Elites et Responsabilités», en *Les Cahiers du Centre Economique et Social de Perfectionnement des Cadres*, 1962.
- DOUSSET, J.: «Commentaire des articles 74 à 84 du Traité CEE», en *Mégret, Le Droit de la Communauté Economique Européenne*, III, Edit. Université de Bruxelles, 1971.
- DORAT DES MONTS, R.: «Problèmes de la navigation maritime au regard du Traité de Rome», en *Raccolta delle Lezioni* (1961). Secondo corso internazionale di studi superiori riguardante l'organizzazione dei trasporti nell'integrazione economica europea. Università di Trieste, 1962, páginas 549-602.
- FISHER, André: *L'Organisation des Transports dans le Cadre de l'Europe des Six*. Leyde-Sithoff, 1968.
- FOLLIOT, MICHEL: *L'Arrière-Plan de l'Europe Aérienne Communautaire ou le contexte Européen*. Transport, Paris, núm. 215, 1976.
- GOERGEN, R.: «Les problèmes généraux de l'économie européenne des transports», en *Transports*, Paris, 1965, núm. 99, pp. 92-105.
- HUTTER, R.: «Réflexions sur l'organisation des transports européens», en *Politique Etrangère*. Paris, 1955, núm. 5, pp. 521-540.
- HUTTER, R.: *Problèmes de transport de la CECA*. Université Internationale de Droit Comparé. Luxembourg, 1965, 81 pp.
- KAPTEYN, P. J.: «L'intégration des transports», en *Raccolta delle lezioni* (1960). Corso internazionale di studi superiori riguardante l'organizzazione dei trasporti nell'integrazione economica europea. Università di Trieste, 1960.
- KIRCHEN, N.: «Le problème de la tarification des infrastructures», en *Les chemins de fer et l'Europe*, t. I. De Tempelhof, Brugge, 1969.
- KLAER, W.: «Direkte internationale Tarife. Studien zur Rechtsgrundlage. Entstehungsgeschichte und Einführung direkter internationaler Eisenbahngütertarife in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl», en *Archiv für Eisenbahnwesen*, Frankfurt/Main, 1960, núm. 1, pp. 49-75.
- KRAUSS, G.: «Die Leitgedanken der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zur gemeinsamen Verkehrspolitik», en *Internationales Archiv für Verkehrswesen*, Frankfurt/Main, 1961, núm. 8, páginas 261-269.
- KUHNE, K.: «Berechnung und Zurechnung der Wegekosten im Verkehr», en *Wirtschaftsdienst*, Hamburg, 1963, núm. 6, pp. 237-244.
- KULER, H. C.: *De ontwikkeling van de vervoerseconomie en die van de Europese vervoersintegratie*. Assen, 1963, 28 pp. Born.
- La Politique Commune des Transports*. Colloque de Grenoble, 28-29 abril 1972, CUREI, Paris, 1972.
- La Politique Communé des Transports de la CEE*. Bilan, 1975; Anvers, 1976.
- LACOSTE, L.: «La tarification à fourchettes», en *Transports*. Paris, 1963, número 76, pp. 35-40.
- LEMMENS, J.: «Les aides dans le domaine des transports», en *Revue du Marché Commun*. Paris, 1966, núm. 89, pp. 135-141.
- MALDEREZ, M.: «Les transports et l'intégration économique européenne», en *Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion*. Liège, 1963, núm. 206, páginas 394-402.

- NEGRET, J.: «Le droit de la Communauté Economique Européenne», en *Les Transports*, vol. 3.
- NOËL MAYER, J.: «Aperçu sur les problèmes que pose le financement de l'infrastructure routière dans les pays membres de la CEE», en *Reflets et perspectives de la vie économique*. Bruxelles, 1966, núm. 5, pp. 347-362.
- PORTA, VITTORIO: *Disciplina Publicistica dei Trasporti nell'Ambito della Comunità Economica Europea*. Tesi, Bologna, 1961.
- PRIOU, JULES-MARIE: *Les Transports en Europe* (2.<sup>a</sup> ed.). PVF. Paris, 1971.
- REGUL, R.: «Transport policy in the Common Market for coal and steel», en *Legal provisions relating to transport in the Common Market*. The British Institute of International and Comparative Law. London, 1963, número 2, pp. 42-54.
- RENZETTI, G.: «La coordinazione dei trasporti», en *La Comunità Economica Europea*. Centro Internazionale di Studi e Documentazione sulle Comunità Europea. Giuffrè, Milano, 1960, pp. 69-95.
- RENZETTI, G.: «La politique des transports dans le cadre du Marché Commun», en *Annales Suisses d'Economie des Transports*. Zurich, 1962, número 3, pp. 205-215.
- RHO, P.: «La navigazione marittima ed aerea nell'applicazione del Trattato di Roma e nella realizzazione di una politica dei trasporti nel Mercato Comune Europeo», en *Raccolta delle Lezioni* (1965). Sesto corso internazionale di studi superiori riguardante l'organizzazione dei trasporti nell'integrazione economica europea. Università di Trieste, 1966, pp. 37-68.
- RODIÈRE, RENÉ, y CHEMEL, ANNETTE: «Transports-Mise en Place Générale du Droit Communautaire des Transports», en *Revue Trimestrielle du Droit Européen*, 1966-1969, 1970, 1971, 1972, 1973 y 1974.
- RODIÈRE, RENÉ: *Problemi del Trasporto Aereo nella CEE. Attualità e Prospettive*. Pubblicazioni dell'Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Europea, 1978.
- SANTONI-RUGIÒ, G.: «Le norme del Trattato di Roma in materia di trasporti», en *Trasporti Pubblici*. Roma, núms. 3, 4 y 6.
- SANTORO, F.: *La Politica dei Trasporti della Comunità Europea*. Utet, Torino, 1974.
- SCHAUS, L.: *Les transports dans le cadre de l'integration européenne*. Centre d'Etudes Européennes. Université Catholique de Louvain, 1977.
- SCHAUS, L.: *Intervention et modération des pouvoirs publics dans le domaine des transports*. Communauté Economique Européenne, Bruxelles, 1965, 18 pp.
- SCHAUS, L.: «Europäische Verkehrspolitik: Von der Kooperation zur Integration», en *Nederland en het Europese Vervoerbeleid*, Europese Beweging, 1966. *Droit Européen des Transports*, Antwerpen, 1967, núm. 1, páginas 3-15.
- SCHAUS, L.: «Les transports dans la CEE: aspects politiques, économiques et juridiques», en *Droit Social*. Paris, 1968, núm. 5.
- SCHULZE, H.: «Der Ausbau der grossen Verkehrsachsen innerhalb der EWG insbesondere der Haupt-Eisenbahnstrecken», en *Internationales Archiv für Verkehrswesen*. Frankfurt/Main, 1962, núm. 5, pp. 160-166.
- STABENOW, W.: «The Common Market for Transport in the European Economic Community», en *Common Market Law Review*. Leiden, 1964, número 4, pp. 391-405.
- STABENOW, W.: «Opportunities for an external policy of the EEC in the field of transport», en *Common Market Law Review*. Leiden, 1966, número 1, pp. 32-50.

- STABENOW, W.: «Les transports aériens dans le cadre de l'intégration européenne», en *Wijffels-Stabenow-Van Huffel, Gemeinsamer Markt und Verkehr - Marché Commun et Transport*. Antwerpen, 1969, pp. 239-261.
- STABENOW, W.: «Die Rechtsstellung der Seehäfen im Lichte der Verkehrspolitik und der Regionalpolitik», en *Kölner Schriften zum Europarecht*, Bd. 18, Köln, Berlin, Bonn, München, 1972, pp. 63-79.
- STABENOW, W.: «Evolution of Transport Policy in the European Economic Community», en *Studnicki-Gizbert, Issues in Canadian Transport Policy*. Toronto, 1974, pp. 83-123.
- STABENOW, W.: «Kommentar zu den Artikeln 74 bis 84 des EWG-Vertrages», en *Von der Groeben - Von Boeckh-Thiesing, Kommentar zum EWG-Vertrag I*. Baden-Baden, 1974, pp. 563-634.
- VAN HUFFEL, L.: «Les influences de l'évolution maritime sur l'infrastructure portuaire», en *Raccolta delle Lezioni (1968)*. Corso internazionale di studi superiori riguardante organizzazione dei trasporti nell'integrazione economica europea. Università di Trieste, 1969, pp. 241-276.
- VITTORELLI, E.: «Les pipe-lines dans l'Europe des Six», en *Reflets et Perspectives de la Vie Economique*. Bruxelles, 1962, núm. 5, pp. 417-424.
- VREBOS, J.: «Idées générales sur l'infrastructure européenne des transports», WAELEBROECK, M.: «L'arrêt AETR et les compétences externes de la Communauté Economique Européenne», en *Intégration*, 1971, pp. 79-89.
- WEEKS, DALE H.: *Transport Policy in the European Economic Community*. Transportation Research Forum, 1973, núm. 1.