

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2018 · N.º 22



SUMARIO

	<u>Pág.</u>
DOCTRINA	
CARMEN AGOUÉS MENDIZÁBAL, <i>El marco europeo de la tasa por infraestructura en el transporte de mercancías</i>	13
NORBERTO E. LUONGO, <i>El Sistema de Solución de Diferencias entre Estados de la OACI. ¿Mecanismo en crisis o en proceso de revitalización?</i>	41
ISABEL CONTRERAS DE LA ROSA, <i>Eficiencias competitivas en el mercado aéreo asociadas a los modelos de empleo de las aerolíneas y las nuevas tendencias europeas ante este fenómeno</i>	61
ELENA LEIÑENA MENDIZÁBAL, <i>Responsabilidad civil por contaminación y aseguramiento obligatorio en la Ley de Navegación Marítima</i>	81
MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, <i>La responsabilidad extracontractual por daños causados por aeronaves a terceros en la superficie en el Derecho colombiano</i>	123

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación	145
I. Unión Europea	145
II. España.....	148
III. Comunidades Autónomas	149
B. Jurisprudencia	151
I. Reseñas de jurisprudencia	151
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	151
2. Tribunal Supremo	152

	Pág.
a) Autorizaciones VTC.....	152
b) Transporte por ferrocarril	154
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	154
a) Transporte por ferrocarril	154
b) Juntas Arbitrales del Transporte.....	155
4. Audiencias Provinciales.....	157
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	157
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	158
c) Transporte de viajeros por ferrocarril.....	160
d) Logística	161
5. Juzgados de lo Mercantil	161
II. Comentarios de jurisprudencia	162
1. «La acción directa del transportista efectivo en supuestos de sub-contratación del transporte terrestre de mercancías [Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección 1.ª), núm. 644/2017, de 24 de noviembre]», por <i>Itziar Villafáñez Pérez</i>	162
C. Derecho de la competencia	181
I. Sentencias	181
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia	184
1. CNMC.....	184
2. Autoridades autonómicas.....	185
III. Informes.....	186
D. Recensiones y bibliografía.....	187
I. Recensiones.....	187
1. SOLERNOU SANZ, Stella, <i>La ordenación jurídica del mercado de transportes de mercancías por carretera</i> , Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2018, 316 pp., ISBN 978-84-9177-935-3, por <i>Silvia Boboc</i>	187
II. Bibliografía.....	193
TRANSPORTE MARÍTIMO	
A. Noticias.....	197
B. Legislación	202
I. Nacional.....	202

	Pág.
1. Contaminación marina	202
2. Transporte marítimo	204
II. Comunitaria	204
1. Puertos	204
2. Seguridad marítima	205
3. Laboral	206
III. Comentarios de legislación	207
1. «The European Union’s Post-“Brexit” Decisión-Making Capacity in the Development of International Maritime Law», por <i>Jonatan Echebarria Fernández</i>	207
C. Jurisprudencia	218
I. Reseñas de jurisprudencia	218
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	218
2. Tribunal Supremo	220
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	221
4. Audiencias Provinciales.....	222
II. Comentarios de jurisprudencia (jurisprudencia extranjera)	228
1. «Comentario a las sentencias de la Corte de Apelación inglesa “The Maersk Tangier” (2018) y “The Aqasia” (2018)», por <i>Juan Pablo Rodríguez Delgado</i>	228
D. Recensiones y bibliografía	238
I. Bibliografía	238

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	243
B. Legislación	283
I. Legislación administrativa	283
1. Legislación administrativa comunitaria.....	283
2. Legislación administrativa estatal	285
II. Legislación laboral y de Seguridad Social	287
C. Jurisprudencia	293
I. Reseñas de jurisprudencia	293
1. Transporte aéreo	293
a) Pasajeros.....	293

	Pág.
a') Retraso en vuelo superior a tres horas	293
b') Cancelación de vuelo	296
c') Denegación de embarque.....	298
d') Cesión de créditos derivados de derechos de pasajeros...	300
e') Jurisdicción competente.....	301
b) Cuestiones laborales	301
c) Otras cuestiones: jurisprudencia chilena. Responsabilidad objetiva. Art. 22 Convenio de Montreal (CM)	304
d) Otras cuestiones: jurisprudencia brasileña. Extravío de equipajes y plazos de prescripción	306
D. Derecho de la competencia	308
I. Noticias	308
II. Comisión Europea	309
1. Concentraciones.....	309
2. Ayudas de Estado.....	311
III. Jurisprudencia comunitaria sobre competencia en el transporte aéreo....	315
E. Recensiones y bibliografía	317
I. Recensiones.....	317
1. PAZOS CASTRO, R., <i>La protección del consumidor en el transporte aéreo de pasajeros</i> , Madrid, Wolters Kluwer, 2018, 290 pp., ISBN: 978-84-9090-302-5, por <i>María Jesús Blanco Sánchez</i>	317
II. Bibliografía.....	319
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo	319
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: Derecho espacial	326
 SEGUROS	
A. Legislación	331
I. Estatal	331
B. Jurisprudencia	332
I. Reseñas de jurisprudencia	332
1. Seguros marítimos	332
2. Seguros terrestres.....	335
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	335
a') Riesgo e interés asegurado.....	335
b') Obligaciones de las partes. Interpretación	339
c') Determinación de la indemnización.....	341

	<u>Pág.</u>
<i>d'</i>) Legitimación activa. Repetición del asegurador	343
<i>e'</i>) Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	349
<i>f'</i>) Prescripción de la acción. Extinción del contrato.....	349
<i>b)</i> Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	350
<i>c)</i> Seguro de transporte terrestre de viajeros.....	353
3. Seguros aéreos	358
C. Recensiones y bibliografía	360
I. Bibliografía.....	360

DOCTRINA

EL MARCO EUROPEO DE LA TASA POR INFRAESTRUCTURA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS *

Carmen Agoués Mendizábal
Profesora Titular de Derecho Administrativo
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

RESUMEN

El presente trabajo pretende abordar el marco europeo de la tasa por infraestructura que grava a los vehículos pesados de transporte de mercancías, y los problemas que plantea su aplicación, básicamente, la discriminación de los transportistas no autóctonos y la falta de proporcionalidad de las sanciones previstas por impago de la tasa, teniendo en cuenta que las multas por incumplimiento deben ser efectivas, proporcionales y adecuadas.

Palabras clave: tarificación vial, peajes basados en la distancia, tasa por infraestructura, bonificaciones o reducciones de la tasa por infraestructura, peajes no discriminatorios, proporcionalidad de las sanciones.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. MARCO EUROPEO RELATIVO A LA TASA POR INFRAESTRUCTURA APLICADA A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: 1. La Directiva 1999/62CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, modificada por la Directiva 2011/76/UE. 2. El Régimen vigente de la tasa por infraestructura. 3. La modulación y las deducciones de la tasa por infraestructura.—III. LA JURISPRUDENCIA DEL TJUE SOBRE LA TASA POR INFRAESTRUCTURA: 1. La tasa por infraestructura y el principio de no discriminación. 2. El principio de proporcionalidad en la imposición de multas por impago de la tasa por infraestructura.—IV. CONCLUSIONES.—V. BIBLIOGRAFÍA.

The european framework of the infrastructure charge in the transport of goods

ABSTRACT

This paper aims to address the European framework of the infrastructure charge applicable to heavy goods transport vehicles and the problems posed by its application, basically, the discrimination of non-local transport and the lack of proportion in the sanctions provided for non-payment of the charge, taking

* Fecha de recepción del trabajo: 23/05/2018. Fecha de aceptación del trabajo: 07/09/2018.

into account that the penalties for no-payment of the infrastructure charge must be effective, proportionate and dissuasive.

Keywords: road pricing, distance-related toll, infrastructure charge, discounts or reductions of the infrastructure charge, no-discriminatory toll, proportionality of the sanctions.

SUMMARY: I. INTRODUCTION.—II. THE EUROPEAN FRAMEWORK OF THE INFRASTRUCTURE CHARGE APPLIED TO HEAVY GOODS TRANSPORT VEHICLES: 1. The Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, amended by Directive 2011/76/EU. 2. The legal regime of the infrastructure charge. 3. The modulation and the discounts of the infrastructure charge.—III. THE CASE LAW OF THE ECJ CONCERNING THE INFRASTRUCTURE CHARGE: 1. The infrastructure charge and the principle of non-discrimination. 2. The principle of proportionality in the imposition of penalties for non-payment of the infrastructure charge.—IV. CONCLUSIONS.—V. BIBLIOGRAPHY.

I. INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras de transporte ayudan a vertebrar y a cohesionar el territorio y constituyen una piedra angular del proceso de integración europea, uno de cuyos objetivos es la creación y la consecución del mercado interior. Una financiación sostenible de las carreteras requiere de un diseño de la tarificación vial que permita hacer frente a los costes del transporte por carretera, principalmente integrados por los gastos de construcción, mantenimiento, congestión y contaminación¹. Además, el diseño de la tarificación vial ha de ser coherente para garantizar un tratamiento equitativo de los usuarios de la carretera.

Las vías de transporte por carretera, en la medida en que inciden en la ordenación del territorio y en el medio ambiente, ostentan una dimensión colectiva, vinculada al interés público a satisfacer por los poderes públicos². Es evidente el impacto ambiental de las infraestructuras de transporte y la necesidad de adoptar medidas para proteger el medio natural.

Además, con la finalidad de garantizar el libre mercado interior, los poderes públicos deben asegurar el régimen de competencia adecuado también en el sector del transporte. El Libro Blanco del Transporte³ plantea como objetivo crear

¹ Vid. en este sentido, la Directiva 2011/76/UE, de 27 de septiembre, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

² Vid. R. CABALLERO SÁNCHEZ, «La liberalización del transporte terrestre: el largo camino hacia un mercado de servicios», en P. MENÉNDEZ (dir.), *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, t. I, Cizur Menor, Aranzadi, 2014, p. 421; E. PALLARDO COMAS, «Sostenibilidad de la carretera y el transporte, un enfoque de desarrollo territorial», *Carreteras: Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, núm. 150, 2006, pp. 60-76. M. V. PETIT LAVALL (dir.), *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Madrid, Marcial Pons, 2015.

³ Libro Blanco de la Comisión Europea «Hoja de ruta Hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [Com(2011) 144 Final, de 28 de marzo

un auténtico Espacio Único Europeo de transportes eliminando todas las barreras aún existentes entre sistemas nacionales y constata la necesidad de que los costes del transporte se reflejen en los precios a pagar por los usuarios.

La UE se muestra favorable a que sean los usuarios quienes asuman todas las externalidades producidas por el transporte por carretera. Se subraya la necesidad de aplicar una tarificación basada en los principios «quien utiliza paga» y «quien contamina paga». La política europea de transportes parte de considerar que para mejorar la accesibilidad en todo el territorio de la UE, y favorecer el mercado interior, es preciso invertir en infraestructuras y para ello resulta ineludible establecer un sistema coherente en el que los consumidores pagan un precio según el uso de la red europea.

Desde esta perspectiva, se viene considerando que la tarificación vial puede resultar eficaz para estimular cambios en los hábitos de los usuarios, contribuir a mejorar la calidad medioambiental, evitar la congestión o contribuir a mejorar la red de carreteras; Además, la posibilidad de modular o variar los peajes dependiendo de circunstancias como la distancia, el tiempo, el tipo de vehículo, el coste de los elementos de infraestructura más caros (puentes, túneles y puertos de montaña), o el nivel de congestión, permite una política más ajustada y flexible. No obstante, es preciso subrayar la necesidad de que con arreglo a la normativa europea, la estructura tarifaria resultante debe ser proporcionada, pública y no puede suponer costes adicionales para otros usuarios. La gran mayoría de los Estados miembros han implementado alguna forma de tarificación vial y hay una tendencia hacia la aplicación, en toda la red, de sistemas de peaje basados en la distancia; ahora bien, son grandes las disparidades en las políticas nacionales de tarificación vial⁴.

Según lo dispuesto en la Directiva 2011/76/UE, de 27 de septiembre⁵, *la variedad de sistemas de tarificación existentes en Europa no transmite a los usuarios señales de precios coherentes ni incentiva para un uso más sostenible de la infraestructura en toda la UE*. Ante esta situación, la UE viene reclamando una mayor intervención en materia de transporte de mercancías por carretera, y ha regulado la tarificación por el uso de infraestructuras por parte de los vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías.

Como se señala en la Directiva de 2011/76/UE, la eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados

de 2011]. En su cdo. 10, dispone que: «Las infraestructuras determinan la movilidad. No será posible ningún cambio fundamental en el transporte si no está respaldado por una red adecuada y por más inteligencia en su uso. A nivel global, las inversiones en infraestructura de transportes tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, crean riqueza y puestos de trabajo y aumentan los intercambios comerciales, la accesibilidad geográfica y la movilidad de las personas. El cambio ha de ser planificado de forma que se maximice el impacto positivo en el crecimiento económico y se minimice el impacto negativo en el medio ambiente».

⁴ Vid. el informe de la Comisión de 2014, *Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

⁵ Cdo. 14.

miembros requiere simultáneamente dos operaciones: armonizar los sistemas de cobro y establecer mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas. Se indica, asimismo, que, a la espera de formas de sistemas más adecuados, los peajes y de derechos de uso pueden resultar los mecanismos más eficaces para atenuar las distorsiones de competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros. A este respecto, precisa que es importante que los peajes y derechos de uso no sean discriminatorios⁶.

En el mismo sentido, la Resolución del Parlamento Europeo de 18 de mayo de 2017, sobre el transporte por carretera en la Unión Europea⁷ destaca que para conseguir un efecto positivo en la lucha contra el deterioro de las infraestructuras viarias, la congestión y la contaminación, se requiere un sistema de tarificación coherente, justo, transparente, no discriminatorio, no burocrático y proporcional al uso de la carretera y a los costes externos generados por camiones, autobuses y turismos (principios de «quien utiliza paga» y de «quien contamina paga»); y pide a la Comisión que cree un marco que garantice la no discriminación y que evite la fragmentación de los sistemas de tarificación para turismos en la UE.

La Directiva 1999/62/CE, modificada en este aspecto por la Directiva 2011/76/UE, regula las tasas para costear distintos conceptos en relación con los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas: el desgaste por el uso de la infraestructura, la congestión, los accidentes y los costes medioambientales. En la definición de peaje, distingue dos tipos de tasa: *la tasa por infraestructura y la tasa por costes externos; así el peaje es el importe específico que ha de pagarse por un vehículo, basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, y que está integrado por una tasa por infraestructura y/o una tasa por costes externos.*

Teniendo en cuenta que los sistemas de tarificación y los conceptos a costear a través de los peajes pueden ser variados, y que un análisis de todos los sistemas requeriría de un trabajo de otra magnitud, centraré mis reflexiones en torno a los conflictos jurídicos que se vienen planteando en la aplicación de la «tasa por infraestructura», regulada en la Directiva 1999/62/CE, modificada en este aspecto por la Directiva 2011/76/UE, y considerada por las autoridades europeas en materia de transportes como la medida más eficiente para financiar las infraestructuras destinadas al transporte por carretera.

Esta tasa se define como *la tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro*⁸.

Entre los conflictos suscitados en torno a la tasa por infraestructura, cabe destacar que los peajes impuestos por las autoridades de un Estado miembro,

⁶ Cdo. 11. El Libro Blanco de Transporte de 2011, también ha defendido una tarificación del transporte equitativa y eficiente.

⁷ [2017/2545(RSP)].

⁸ Art. 2.b) bis de la Directiva 1999/62/CE, modificada en este aspecto por la Directiva 2011/76/UE.

en algunos casos han creado desventajas para los vehículos matriculados en los demás Estados miembros, que son generalmente utilizados por transportistas de otra nacionalidad. Se ha dado el caso de que transportistas extranjeros se han visto obligados a pagar la tarifa más alta del trayecto, en franca desventaja con los transportistas autóctonos que, en la práctica, circulan casi exclusivamente por los tramos en los que existe una tarifa más ventajosa y descuentos especiales.

En esencia lo que se plantea es si cabe aplicar el peaje íntegro o tasa más alta a los transportistas internacionales (sea en tránsito, o en régimen de cabotaje)⁹, o a los transportistas del resto de regiones del mismo Estado miembro, y eximir o bonificar a los transportistas autóctonos o locales de la aplicación total o parcial de dichas tasas o peajes.

La regulación europea, como veremos, establece que los gravámenes que, en su caso, establezcan los Estados miembros a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de las carreteras, no deberán suponer discriminación alguna contra el tráfico internacional y no podrán dar lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Asimismo, se prohíbe la discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista¹⁰.

Además de sobre la posible discriminación en la aplicación de peajes, el TJUE se ha visto obligado a resolver en torno al alcance de las sanciones por las infracciones de la normativa relativa a la obligación del pago de la tasa correspondiente a la utilización de una infraestructura viaria. Las sanciones por las infracciones de las disposiciones adoptadas por los Estados miembros en virtud de la Directiva 1999/62, no solo deben ser proporcionadas a las infracciones cometidas, sino también eficaces y disuasorias. Desde esta perspectiva, se ha planteado la proporcionalidad de las sanciones, así como si cabe un régimen de sanciones que establezca una responsabilidad objetiva.

En los siguientes epígrafes se analizará, en primer lugar, el marco europeo del gravamen o tasa por infraestructura; a continuación, se abordarán los conflictos jurídicos que se han presentado a la hora de modular los importes de los peajes, o al bonificar o eximir del pago de tasas/peajes a los transportistas autóctonos; y finalmente se analizarán algunas cuestiones vinculadas al régimen de sanciones por impago del peaje o tasa de infraestructura.

⁹ Los transportes de cabotajes son transportes nacionales ejecutados por un transportista residente en un Estado miembro de la UE, no coincidente con el Estado miembro donde realiza el transporte.

¹⁰ Art. 18 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea se establece (antiguo art. 12 TCE): «En el ámbito de aplicación de los Tratados, y sin perjuicio de las disposiciones particulares previstas en los mismos, se prohibirá toda discriminación por razón de la nacionalidad».

II. MARCO EUROPEO RELATIVO A LA TASA POR INFRAESTRUCTURA APLICADA A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

1. La Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, modificada por la Directiva 2011/76/UE

El art. 4.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) atribuye a la Unión Europea la competencia compartida con los Estados miembros para regular en el ámbito del transporte, así como en el del mercado interior¹¹. La política de transporte viene enmarcada por la libre circulación de personas, servicios, mercancías, capitales, y por la libertad de establecimiento que se consagran en los arts. 28 a 66 TFUE.

La libre prestación de servicios y una política común de transportes son dos objetivos trascendentales a alcanzar en la UE¹². Se pretende eliminar toda barrera que distorsione la libre prestación de servicios en el transporte de mercancías por carretera. El art. 95.1 TFUE establece:

«Quedan prohibidas, respecto del tráfico dentro de la Unión, las discriminaciones que consistan en la aplicación por un transportista, para las mismas mercancías y las mismas relaciones de tráfico, de precios y condiciones de transporte diferentes en razón del país de origen o de destino de los productos transportados».

El apartado 3 del mismo precepto establece que el Consejo¹³ regulará de forma que se garantice la no discriminación, y le faculta para adoptar *las disposiciones necesarias para permitir a las instituciones de la Unión controlar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 y asegurar a los usuarios el pleno beneficio de tal disposición*.

En ese marco se aprobó el Reglamento 1072/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre, sobre normas comunes de acceso al mercado del

¹¹ El art. 26 TFUE (antiguo art. 14 TCE) dispone que: «El mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada de acuerdo con las disposiciones de los Tratados».

¹² Vid. G. FERNÁNDEZ FARRERES, *Los transportes por carretera y competencia: Transportes y Competencia*, Madrid, Thomson Civitas, 2004, pp. 423 y ss.; A. HUERGO LORA, «La Política europea de transportes terrestres», en P. MENÉNDEZ (dir.), *op. cit.*, pp. 381-393. El autor explica que las Decisiones del Consejo en el campo de la política común de transportes han tenido desde su origen la finalidad de aplicar las reglas del Derecho de la competencia; V. MAMBRILLA RIVERA, «La política europea de transportes (hacia el establecimiento de un “Espacio Único Europeo del Transporte”», *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 9, 2012, pp. 37-84; J. A. RAZQUIN LIZARRAGA, *Derecho Público del Transporte por Carretera*, Elcano, Aranzadi, 1995 pp. 144 y ss.; P. VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, «Transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera», *Derecho de la Regulación Económica: VI. Transportes*, Madrid, Iustel, 2009, pp. 81 y ss.

¹³ A propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social.

transporte internacional de mercancías por carretera¹⁴. El objetivo de tal regulación es garantizar un marco jurídico coherente sobre transporte internacional de mercancías por carretera dentro de la UE sin barreras interiores, aplicándose tales normas a todo transporte internacional que tenga lugar en su territorio¹⁵. Así se recoge en su cdo. 4 al señalar que:

«El establecimiento de una política común de transporte implica la eliminación de todas las restricciones con relación al prestador de servicios de transporte por razón de su nacionalidad o de la circunstancia de que se halle establecido en un Estado miembro distinto de aquel en el que se deben prestar los servicios»¹⁶.

Desde esta perspectiva, en el seno de la Unión se han ido sucediendo diversas normas y documentos relativos al transporte de mercancías por carretera; entre ellos, los relativos a la tarificación vial en el ámbito del transporte¹⁷.

Así, en 1995 la Comisión Europea publicó el Libro Verde *Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte*¹⁸, que defendía la internalización de los costes externos como eje de la futura política común de transportes. En 1998 se publicó el Libro Blanco sobre *Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE*¹⁹, que abogaba por implantar de inmediato la primera fase de la aplicación de tarifas, pero al mismo tiempo se reconocía la existencia de múltiples dudas en relación con las cuantificaciones de los costes y las tarifas, los métodos de aplicación de estas, y otros factores. En 2001 se publicó el Libro Blanco sobre *La política europea de transportes de cara al 2010. La hora de la verdad*, en el que se manifestaba que los precios no reflejaban la totalidad de los costes sociales de los transportes y que si se aplicaran las políticas de tarificación e infraestructura convenientes, desaparecerían las ineficacias²⁰.

¹⁴ DOUE L 300/72, de 14 de noviembre de 2009. Es heredero del antiguo Reglamento (CEE) núm. 3118/93, del Consejo, de 25 de octubre (DO L 279, de 12 de noviembre de 1993), por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro.

¹⁵ Sobre la política común de transportes en la UE, *vid.* M. ROBLES CARRILLO, *La política común de Transportes, Derecho comunitario material*, en J. MARTÍN PÉREZ DE NANCLARES y M. LÓPEZ ESCUDERO (coords.), McGraw Hill, 2000, pp. 234-251. N. M. GARRIDO CUENCA, «Política común de transporte y redes transeuropeas. Orígenes y retos. Hacia un renovado modelo de la política de infraestructuras para la Europa del Tratado de Lisboa», en L. I. ORTEGA ÁLVAREZ y S. DE LA SIERRA MORÓN (coords.), *Estudios de la Unión Europea*, Ed. Universidad Castilla-La Mancha, 2011, pp. 457-499. M. A. GUZMÁN GÓMEZ, «La aplicación en España de la política común de transportes», *Documentación Administrativa*, núm. 201, 1984, pp. 675-706. *Vid.*, asimismo, el núm. 245 de la *Revista Noticias de la Unión Europea* (2005), dedicado a: «La política común de transportes».

¹⁶ No obstante, es consciente y admite expresamente en el cdo. 5 del propio Reglamento que es un objetivo que todavía no se ha logrado. *Vid.*, sobre este extremo, BELINTXON MARTÍN, *Derecho Europeo y Transporte Internacional por Carretera*, Pamplona, Aranzadi, 2015, pp. 249 y ss.

¹⁷ En 1982, la Comisión Europea (en adelante, CE) ya estableció los primeros pronunciamientos sobre la necesidad de contar con un sistema de tarificación global en el marco de la UE basado en el principio de «el que usa paga» y «el que contamina paga».

¹⁸ Comunicación de la CE COM (1995) 691 final.

¹⁹ Comunicación de la CE COM (1998) 466 final.

²⁰ COM (2001) 370 final.