

LA GARANTÍA DE UN PRECIO MÍNIMO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA: ARQUITECTURA LEGAL ENDEBLE PARA REPARAR UN FALLO DE MERCADO GRAVE*

José Massaguer
Catedrático de Derecho Mercantil
Universidad de Murcia

RESUMEN

En lo que va de 2022 se ha producido una intensa acción legislativa sobre el precio del transporte de mercancías por carretera, justificada sobre el papel por la inaplazable necesidad de asegurar la sostenibilidad del sector ante el notable y continuado aumento de los costes de los portes debido a la pandemia de la covid-19 y más recientemente a la atroz y execrable agresión de Rusia a Ucrania. En esta ocasión trataré del fundamento, naturaleza, contenido y alcance de la medida seguramente más incisiva de las aprobadas en esta materia. Me refiero a la garantía de que el precio del porte no sea inferior al total de los costes efectivos individuales soportados por el transportista para llevarlo a cabo, establecida en el Real Decreto-ley 14/2022. Esta es una medida de intervención del precio de transporte, cuestionable en todos sus aspectos, desde la sinceridad de los objetivos de política legislativa que inspiran su implantación, hasta la calidad técnica de las normas que la articulan y su dudosa efectividad y utilidad, pasando por el desacierto de emplazar la regla fundamental, la obligación de convenir un precio igual o superior a los costes, en la LCTTM, a pesar de que constituye regulación de la actividad del transporte y debiera alojarse en la LOTT, o por la falta de coordinación entre el alcance de esa obligación legal y el mecanismo diseñado para asegurar su observancia. A la discusión de estas cuestiones se dedican las líneas que siguen.

Palabras clave: transporte de mercancías por carretera, intervención del precio del transporte, garantía de un precio mínimo a favor del transportista efectivo.

* Fecha de recepción del trabajo: 7/11/2022. Fecha de aceptación del trabajo: 18/11/2022.

Este trabajo desarrolla las notas que sirvieron de apoyo a la intervención que con el mismo título hice en la sesión dedicada a «Los efectos de la pandemia sobre la liberalización del transporte» en el VIII Congreso Internacional de Transporte: «El Transporte ante el Desarrollo Tecnológico y la globalización», celebrado en Benicasim los días 28 a 30 de septiembre de 2022 y dirigido por la Prof. Dra. M.^a Victoria Petit Laval y el Prof. Dr. Achim Puetz, a quienes agradezco la gentileza de la invitación a intervenir en este importante evento. Me he beneficiado de las observaciones y sugerencias de Manuel García-Ayuso, M.^a Victoria Petit, Carlos López Quiroga y Andrés Recalde, que tuvieron la amabilidad de leer un borrador de este trabajo y a quienes estoy muy agradecido por ello.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. RÉGIMEN JURÍDICO.—III. OBJETIVOS DE POLÍTICA LEGISLATIVA.—IV. AJUSTES Y DESAJUSTES SISTEMÁTICOS, SUSTANTIVOS Y TÉCNICOS: 1. Aspectos sistemáticos. 2. Aspectos sustantivos. 3. Aspectos técnicos.—V. CONTENIDO SUSTANTIVO.—VI. ÁMBITO DE APLICACIÓN: 1. Criterios. 2. Ámbito objetivo. 3. Ámbito subjetivo.—VII. DETERMINACIÓN DEL PRECIO INTERVENIDO: 1. Precio relevante. 2. Costes relevantes. 3. Total de los costes. 4. Costes efectivos. 5. Costes individuales. 6. Variabilidad de los costes relevantes. 7. Determinación de los costes relevantes y contraste con el precio relevante. 8. ¿Asegura la garantía del precio mínimo un precio justo y una rentabilidad mínima?—VIII. DISUASIÓN Y SANCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO.—IX. RECAPITULACIÓN.—X. BIBLIOGRAFÍA CITADA.

The minimum price of freight transport by road: A weak legal architecture for to repair a serious market failure

ABSTRACT

So far in 2022, there has been intense legislative action on the price of the carriage of goods by road, officially justified because of the urgent need to ensure the sustainability of the sector in the face of the notable and continuous increase in freight costs due to the covid-19 pandemic and more recently to Russia's heinous aggression against Ukraine. On this occasion I will deal with the objectives, nature, content, and scope of the surely most incisive measure of those recently passed in this matter. I am referring to the guarantee that the carriage price is not less than the total of the individual effective costs borne by the carrier to perform its service, established in the R.D.L. 14/2022. This is a transport price intervention measure, which is questionable in all its aspects, from the sincerity of the legislative policy objectives that inspire its establishment, to the technical quality of the regulations that articulate it and its dubious effectiveness and usefulness, through the mistake of locating the fundamental rule, the obligation to agree on a price equal to or greater than the costs, in the Law for the land transportation, despite the fact that it constitutes regulation of the transport activity and should be included in the Law for regulation of the land transportation, or due to the lack of coordination between the scope of that legal obligation and the mechanism designed to ensure its observance. The discussion of these questions will be addressed in the following lines.

Keywords: road good carriage, price intervention, guarantee of a minimum price in favor of the effective carrier.

SUMMARY: I. INTRODUCTION.—II. LEGAL REGIME.—III. OBJECTIVES OF LEGISLATIVE POLICY.—IV. SYSTEMATIC, SUBSTANTIVE AND TECHNICAL ADJUSTMENTS AND MISADJUSTMENTS: 1. Systematic aspects. 2. Substantive aspects. 3. Legislative technical aspects.—V. SUBSTANTIVE CONTENT.—VI. SCOPE OF APPLICATION: 1. Criteria. 2. Objective scope. 3. Subjective scope.—VII. DETERMINATION OF THE INTERVENED PRICE: 1. Relevant price. 2. Relevant costs. 3. Total costs. 4. Effective costs. 5. Individual costs. 6. Variability of relevant costs. 7. Determination of relevant costs and comparison with the relevant price. 8. Does the minimum price guarantee ensure a fair price and minimum profitability?—VIII. DETERRENCE AND SANCTION OF NON-COMPLIANCE.—IX. SUMMARY.—X. BIBLIOGRAPHY CITED.