



REGULACION DEL CABOTAJE DESDE EL 14 DE MAYO DE 2010

Implicaciones y consecuencias de la reciente normativa europea en materia de cabotaje sobre nuestra normativa interna.

Mercancías

El Reglamento CE nº 1072/2009 dedica el capítulo III, artículos 8, 9 y 10 al transporte de mercancías en régimen de cabotaje.

El Reglamento será de aplicación a partir del 4 de diciembre de 2011, sin embargo, los **artículos 8 y 9, que regulan el cabotaje**, serán de aplicación **a partir del 14 de mayo de 2010**.

El artículo 8 apartado 1, establece que *“todo **transportista de mercancías por cuenta ajena, titular de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, esté provisto de un certificado de conductor, estará autorizado para efectuar transporte de cabotaje**”*

La temporalidad es un elemento esencial en el transporte de cabotaje que se contempla en el Considerando (13) de este Reglamento (CE) nº 1072/2009 *“Debe permitirse a los transportistas titulares de una licencia comunitaria prevista en el presente Reglamento o que estén autorizados a efectuar determinados tipos de transportes internacionales la realización temporal, de conformidad con el presente Reglamento, de transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro donde no cuenten con domicilio social u otro establecimiento...”*

El punto 2 de dicho artículo 8 expresa:

*Una vez **entregadas las mercancías** transportadas en el curso de un **transporte internacional entrante**, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán **autorizados a realizar, con el mismo vehículo** o, si se trata de un vehículo articulado, **el vehículo de tracción** de dicho vehículo, **hasta tres transportes de cabotaje consecutivos** a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro o de un tercer país y con destino **al Estado miembro de acogida**. **La última descarga** en el curso de un transporte de cabotaje previa a la salida del Estado miembro de acogida **deberá tener lugar en el plazo de siete días a partir de la última descarga** en el Estado miembro de acogida en el curso del transporte internacional entrante.*

*En el **plazo mencionado** en el párrafo primero, **los transportistas podrán realizar alguno o todos** los transportes de cabotaje permitidos en dicho párrafo **en cualquier Estado miembro** con la **condición** de que se limiten a **un transporte de cabotaje por Estado miembro en los tres días siguientes a la entrada en vacío** en el territorio de dicho Estado miembro.*



Es necesario resaltar que, para poder efectuar un transporte de cabotaje, es imprescindible que **exista un transporte internacional previo** procedente de un Estado miembro o de un tercer país y que se **produzca una descarga en un Estado miembro, diferente al de carga y origen** del transporte internacional, denominado Estado de acogida.

En el caso que una empresa domiciliada en otro estado miembro, que realice el transporte internacional previo, con destino a España, y que presente **descargas parciales** en nuestro país, **el plazo de siete días** para realizar cabotaje, **se computará desde el día en que se hubiera efectuado la última descarga parcial, sin que hasta ese momento pueda efectuarse cabotaje alguno.**

El transporte de cabotaje ha de ser obligatoriamente realizado por el **mismo vehículo que ha efectuado el transporte internacional previo.** Cuando el transporte internacional se ha realizado por un vehículo articulado, el vehículo autorizado a realizar cabotaje es siempre la cabeza tractora.

Los transportes de mercancías realizados con **vehículos automóviles cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolque, no sea superior a 3,5 toneladas, no necesitan** una **licencia comunitaria** y quedan **exentos** de cualquier **autorización de transporte.**

Cualquiera de estos transportistas, que estén habilitados en el Estado miembro de establecimiento, de conformidad con la legislación de dicho Estado, para efectuar los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena especificado en el párrafo anterior, **estará autorizado para efectuar transportes de cabotaje** con vehículos de la **misma categoría,** en las **mismas condiciones** que el resto.

CASOS PRÁCTICOS

1. Camión alemán:

Carga en Alemania, descarga en Marruecos, carga en Marruecos y descarga en España.

Puede realizar tres servicios de cabotaje en España en el plazo de los siete días siguientes.

También puede realizar uno o dos cabotaje en España y el otro o los otros dos realizarlos en otros países miembros, con la condición de uno sólo por país y en el plazo de tres días después de su entrada en vacío. Todos los cabotajes se realizarán en un plazo máximo de siete días desde la descarga en España.

2. Camión francés:

Carga en Francia, descarga en Marruecos, entra en vacío en España.

No puede realizar ningún servicio de cabotaje en España.

3. Camión belga:

Carga en Rusia, descarga en España.



Puede realizar tres servicios de cabotaje en España, en plazo de siete días, así como realizar la actuación descrita en el caso 1.

4. Camión italiano:

Carga en Italia, descarga en Portugal, entra en vacío en España.

Puede realizar un servicio de cabotaje en España en el plazo de siete días contados desde el día de la descarga y de tres días contados desde la entrada en España.

5. Camión noruego:

Carga en Noruega, descarga en España.

Puede realizar tres servicios de cabotaje en España, en el plazo de siete días. Nos encontramos con las mismas posibilidades de los casos 1 y 3.

6. Camión Portugués:

Carga y descarga en Portugal (es decir, hace un transporte interior en Portugal). Entra en vacío en España.

No puede realizar ningún transporte de cabotaje en España porque no existe un transporte internacional previo.

7. Camión alemán:

Carga en Alemania, descarga en Francia, hace un transporte de cabotaje en Francia y entra en vacío en España.

Puede realizar un transporte de cabotaje en España en el plazo de tres días desde la entrada en vacío y dentro del plazo de 7 días desde la descarga en Francia.

8. Camión checo:

El día 1 descarga en Portugal.

El día 2 entra en vacío y carga en España, descargando el día 3 en España.

El día 4 entra en vacío en Francia y carga y descarga en Francia.

El día 5 entra en Italia, carga el día 6 y descarga el 7 en Italia.

El día 7, o con posterioridad carga en Italia con destino a otro país.

El caso descrito es CORRECTO.

9. A. Camión italiano:

Carga en Alemania y descarga en España la mitad de la carga en Bilbao, continua hasta descargar totalmente el camión en Guadalajara.

Puede realizar hasta tres transportes de cabotaje en España en el plazo de 7 días contados desde la última descarga en Guadalajara.



9. B. Camión italiano:

Carga en Alemania y descarga en España la mitad de la carga en Bilbao, toma carga en Bilbao y continúa hasta descargar toda la carga en Guadalajara.

Puede realizar hasta tres transportes de cabotaje en España en el plazo de **siete días** contados **desde la primera descarga en Bilbao**. El primer transporte de cabotaje se produce con la toma de carga en Bilbao y su posterior descarga en Guadalajara. Por tanto, una vez que ha descargado en Guadalajara solo podrá realizar dos transportes de cabotaje más para completar los tres.

10. Camión británico:

Carga en Francia y descarga en España. Carga de nuevo en Sevilla, dejando parte de la mercancía en Madrid. En el séptimo día desde la descarga del transporte internacional previo descarga el resto en Barcelona, donde carga con destino a Montpellier.

La operación CORRECTA.

PRUEBAS A PRESENTAR POR EL TRANSPORTISTA

Este Reglamento, más específico, va más allá de lo anteriormente expuesto en nuestra normativa interna, en cuanto a las **pruebas** que se exige al **transportista**, el cual debe acreditar **fehacientemente haber realizado el transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje realizados**, mediante:

- a) Nombre, dirección y firma del expedidor;
- b) Nombre, dirección y firma del transportista;
- c) Nombre y dirección del consignatario, así como su firma en la fecha de entrega, una vez entregadas las mercancías;
- d) Fecha y lugar de la recogida de la mercancía y lugar designado para la entrega;
- e) Descripción común de la naturaleza de las mercancías del método de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas, su descripción general mente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales.
- f) Peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de alguna otra manera;
- g) Número de matrícula del vehículo de tracción y del remolque.

NORMAS APLICABLES DEL ESTADO DE ACOGIDA, ASISTENCIA MUTUA Y SANCIONES

Con carácter general, viene a recoger lo ya contemplado al respecto en el anterior **Reglamento CE 3118/93**.

Cabe destacar, no obstante, el punto 5 del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 1072/2009, en virtud del cual y siguiendo el principio general comunitario de libre circulación, cualquier transportista autorizado a circular en un Estado miembro podría hacerlo en el territorio de otro Estado miembro sin restricción o traba alguna.

Sin embargo, se pueden plantear inconvenientes y trabas a la circulación cuando entre los países existan normas internas o exigencias diferentes, ejemplo en el caso de las



licencias y/ o autorizaciones para los vehículos hasta un determinado peso o carga, en unos países este límite o exención de la licencia o autorización puede ser diferente al establecido en el país vecino, produciendo una traba a la libre circulación.

“cualquier transportista habilitado en el Estado miembro de establecimiento, de conformidad con la legislación de dicho Estado, para efectuar los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena especificados en el artículo 1, apartado 5, letras a), b) y c)- se refiere a los transportes que no necesitan licencia comunitaria ni autorización alguna como los postales, los transportes de vehículos accidentados o averiados y a los transportes de mercancías con vehículo con carga no superior a 3'5 toneladas, incluido el de los remolques....-

Estos vehículos estarán autorizados en las condiciones establecidas para efectuar, transporte de cabotaje del mismo tipo o transportes de cabotaje con vehículos de la misma categoría.

TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA.

El nuevo reglamento 1072/2009, en su artículo 8.6, establece que la autorización para los transportes de cabotaje por cuenta propia no estará sometida a restricción alguna. Por tanto no tiene las limitaciones del transporte por cuenta ajena (3 servicios en 7 días) y no se le puede exigir licencia comunitaria puesto que ésta sólo es exigible en el transporte por cuenta ajena.

TRANSPORTE COMBINADO.

Este tipo de transportes requiere unos requisitos fijados en la Directiva 92/106/CEE, del Consejo de 7 de diciembre de 1992 y en nuestra Orden de 30 de septiembre de 1993.

Así se entiende por transportes combinados “los transportes de mercancías entre Estados miembros de la CEE en los que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o más, utilicen la carretera para la parte inicial, final o ambas del trayecto, y el ferrocarril, la vía navegable o un recorrido marítimo que exceda de 100 kilómetros en línea recta, para la otra parte, siempre que la parte del trayecto que se efectúe por carretera lo sea:

Bien entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el embarque o entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el desembarque.

Bien en un radio que no exceda de 150 kilómetros en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o desembarque.”

A partir de 1 de julio de 1993, estos transportes han quedado liberalizados, ya que la Directiva establece que desde esa fecha los Estados miembros liberarán estos transportes de todo tipo de contingencias y autorizaciones.

Estos transportes combinados tienen la consideración de un transporte internacional, nunca de un transporte de cabotaje. En el caso que nos ocupa, el transporte por carretera es accesorio al transporte principal, cumpliendo todos los requisitos establecidos en la Directiva 92/106/CEE, del Consejo de diciembre de 1992.



El transporte internacional es, por tanto, el conjunto formado por el transporte inicial por carretera al punto de carga en el ferrocarril, vía navegable o transporte marítimo, más el transporte principal propiamente dicho, más el transporte por carretera desde el punto de desembarque del principal hasta el propio lugar final de descarga del transporte.

Sin embargo, si la distancia en línea recta supera los 150 Km., **nunca** nos encontraríamos ante un **transporte combinado recogido por la directiva**. Sino con un transporte ferroviario, marítimo o fluvial al que , para entregar a un destinatario, **se añade un transporte interior por carretera**, que solo en este caso puede dar lugar, o no, a un transporte de cabotaje, dependiendo de donde esté domiciliada la empresa.....

Conforme al Reglamento CE 1072/2009 mencionado, el considerando (16) *in fine* “los viajes nacionales por carretera dentro de un Estado miembro de acogida que no formen parte de una operación de transporte combinado tal como se establece en la Directiva 92/106/CEE **entran en la definición de transportes de cabotaje y, en consecuencia, deben estar sujetos a los requisitos del presente Reglamento.**”

Madrid, 6 de mayo de 2010