

ESTUDIO SOBRE CABOTAJE

CON RESPECTO AL TTE DE CABOTAJE EL Rº UE 1072/2009

“En este escrito en cursiva mis apreciaciones”

CAPÍTULO III

CABOTAJE

Artículo 8

Principio general

1.

Todo transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena que sea titular de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, esté provisto de un certificado de conductor, estará autorizado, en las condiciones que se establecen en el presente capítulo, para efectuar transportes de cabotaje.

2.

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.**

PRIMERA CUESTION

En el propio reglamento se hace “esa referencia” a la última descarga efectuada en el curso de una operación de Cabotaje.

“Luego está claro que el propio reglamento permite las descargas parciales efectuadas en un transporte interior en cualquier país miembro” al igual que en el transporte internacional con origen en España y con varios puntos de descarga en Francia etc. (Que es lo habitual). Pero el propio reglamento, en lo dispuesto sobre el cabotaje, no habla de cargas parciales en origen, luego muy claro, muy claro no está.

Realmente entiendo que la forma de pensar es la siguiente:

*En un Transporte de cabotaje si un **cargador tiene que reunir carga de varios puntos para mandar a Valencia a un mismo punto de descarga se entiende que estaría autorizado**, si por el contrario un **cargador de Valencia contrata a un cabotaje para que le recoja cargas fraccionadas en varios sitios de España a su dirección de Valencia estaría en el mismo caso y estaría igualmente autorizado**:*

***Ejemplo 1:** (fabricante de tornillos) Le compran un pale europeo de tornillos ferreterías desde Valencia, otro desde Alicante y otro desde Murcia, podría encargárselo al mismo transportista extranjero como Cabotaje para una sola carga en su fábrica y descargas parciales en una sola operación al amparo de un mismo CMR, la repuesta correcta entiendo que **sería que SI** y toda la operación estaría amparada como una sola operación de transporte.*

Ejemplo 2: (Fabricante de chapa en Valencia) podría como cargador encargar que un transporte de Cabotaje le recogiera materia prima en Pontevedra, Oviedo y Bilbao (cargas parciales) hasta efectuar la carga completa del vehículo para que se la llevara al su fábrica de Valencia. Entiendo que la respuesta sería OTRA VEZ SI y lo mismo que en el caso anterior estaría amparado por un mismo CMR y dentro de una sola operación de Cabotaje.

Ejemplo 3: Un Transporte de cabotaje que es contratado de manera parcial para tres operaciones independientes, por tres cargadores diferentes para tres orígenes (Pontevedra, Oviedo y Bilbao) y tres destinos diferentes (Madrid, Valencia y Murcia) se tendrían que llevar a bordo del vehículo tres CMR diferentes que constituirían tres operaciones independientes de transporte de cabotaje luego estaría ya en el máximo de operaciones de cabotaje PERMITIDAS y no podría realizar ninguna más legalmente.

Esto hasta ahora son pensamientos míos. A partir de estos pensamientos que a mi manera de ver tienen el principio de sentido común desarrollamos lo que frente a esta cuestión se aplica en los diferentes países Europeos.

SEGUNDA CUESTION

¿Qué es lo que hay en el terreno europeo?

El Reino de Bélgica, la República Federal de Alemania y la República de Polonia autorizan varios puntos de carga y varios puntos de descarga si se trata de un único contrato de transporte o las mercancías tienen el mismo expedidor o el mismo destinatario (o sea opinan lo mismo que yo).

El Reino de los Países Bajos y el Reino de Suecia consideran que un transporte de cabotaje siempre puede incluir varios puntos de carga y varios puntos de descarga (o sea que puede o no cumplir las cargas o descargas parciales).

El reino de Dinamarca no permite cargas y descargas parciales.

Finlandia lo prohibía, pero ya no.

España si permite descargas parciales y cargas parciales.

Francia (no sabemos nada) pero entiendo que se avendrá a lo dispuesto en la sentencia a partir de abril del 2018.

Ante estos problemas de interpretación por parte de los países miembros la Comisión Europea acudió al TJE e interpuso recurso por incumplimiento del artículo 258 TFUE (Tratado fundacional de la Unión Europea), del 25 de octubre de 2016, contra el Reino de Dinamarca y a continuación resumo lo más importante y las conclusiones de la sentencia (que te adjunto a este escrito):

El TJE reconoce que el Propio reglamento 1072/2009 “no es muy claro” al definir correctamente y pormenorizadamente el cabotaje (principalmente por lo ya indicado de que parece que la descarga si se permite fraccionadamente, pero en la carga no se menciona literalmente). Pero si admite la propia sentencia y cosa no baladí la “proporcionalidad” de la directrices dadas por la propia Comisión y así lo dice en su punto 61:

- 61 Habida cuenta de lo anterior, **procede concluir que las Directrices sobre el cabotaje son conformes con el principio de proporcionalidad.** *(Principio fundamental en toda la normativa europea)*

¿Y que son eso de las directrices?..... Pues unas directrices sobre el cabotaje que la propia Unión Europea colgó en su página Web y que la misma sentencia cita en sus puntos 57, 58 ,59 y 61 (que la propia sentencia reconoce que no son vinculantes por no estar publicadas en el DOUE y solo ser publicadas en la Web).

- 57 El Reino de Dinamarca alega que la limitación del número de puntos de carga y de puntos de descarga que puede incluir un transporte de cabotaje, prevista por las Directrices sobre el cabotaje, es necesaria **para garantizar el carácter temporal del transporte de cabotaje y no es demasiado restrictiva** dado que tales Directrices **no llegan al extremo de prever que un transporte de cabotaje puede incluir únicamente un punto de carga y un punto de descarga.**

- 58 Es preciso señalar, a este respecto, **que las Directrices sobre el cabotaje prevén que un transporte de cabotaje puede incluir varios puntos de carga o varios puntos de descarga.** Esas medidas no limitan por tanto el número de expedidores o comitentes para un mismo transporte de cabotaje y **autorizan implícitamente que un transporte de cabotaje pueda incluir varios puntos de carga y un punto de descarga o varios puntos de descarga y un punto de carga.**

- 59 De ello resulta que, según las Directrices sobre el cabotaje, únicamente están **prohibidos los transportes de cabotaje que conllevan varios puntos de carga y varios puntos de descarga.**

“(En este punto entiendo que no es que “estén prohibidos” sino que están restringidos a lo que el propio Reglamento permite 3 operaciones como máximo en siete días después del último Tte. internacional o sea lo que ya describo en el Ejemplo 3 del principio de este escrito)”

- 61 **Habida cuenta de lo anterior, procede concluir que las Directrices sobre el cabotaje son conformes con el principio de proporcionalidad** *(principio fundamental en toda la legislación europea)*

Por el momento los jueces opinan lo mismo que yo, pero al mismo tiempo la sentencia no da la razón a la Comisión Europea en todo, y decide no darle la razón en su pretensión que era esta:

- 14 En apoyo de su recurso, la Comisión alega que el concepto de «transporte de cabotaje», establecido en el artículo 2, punto 6, y en el artículo 8 del Reglamento n. 1072/2009, **debe interpretarse en el sentido de que un mismo transporte de cabotaje puede incluir varios puntos de carga, varios puntos de descarga, o varios puntos de carga y varios puntos de descarga.**

Y solo admite, pero que es muy importante, lo ya descrito en el punto 58

“autorizan implícitamente que un transporte de cabotaje pueda incluir varios puntos de carga y un punto de descarga o varios puntos de descarga y un punto de carga.”