

Con ocasión de la entrada en vigor de las disposiciones del Reglamento relativas al cabotaje, se hacen las siguientes precisiones a tener en cuenta, a efectos de inspección y control en España:

1. Se hace referencia en el Reglamento únicamente al transporte de cabotaje de mercancías realizado en los países miembro, en el caso de España, por transportistas residenciados en otros estados miembro o del Espacio Económico Europeo. No podrán hacer cabotaje los transportistas residenciados en un país tercero.

2. El transporte de cabotaje debe ir **precedido obligatoriamente de un transporte internacional previo**, procedente de otro Estado miembro o de un tercer país y que se produzca una descarga en una Estado miembro, diferente al de carga y origen del transporte internacional, denominado estado de acogida.

3. En el supuesto de que transporte internacional previo al cabotaje haya tenido su descarga en España, se podrán realizar un máximo de 3 servicios de cabotaje en nuestro país en un plazo de 7 días contados desde el día de descarga del transporte internacional previo.

En el supuesto de que el transporte internacional previo al cabotaje haya tenido su descarga en otro país miembro de la UE (por tanto entrará en vacío en España) se podrá realizar un solo servicio de cabotaje en nuestro país, dentro de los siete días contados desde el día de descarga del transporte internacional previo en el otro Estado miembro, y tres días desde la entrada en vacío en España.

Se permite, por tanto, que el cabotaje no tenga por qué realizarse únicamente en España, si no que el transportista pueda elegir realizar algún o todos los transportes de cabotaje permitidos en cualquier Estado miembro, con la limitación de un solo transporte de cabotaje por Estado miembro en los tres días siguientes a su entrada en vacío en el mismo.

En el caso de que el transporte internacional previo haya tenido su descarga en un país tercero (por ejemplo Marruecos) y se entre en España en vacío, no se podrá realizar ningún servicio de cabotaje.

4. La última descarga de un transporte de cabotaje, previa al abandono de nuestro país, deberá tener lugar en el plazo de siete días contados desde que se produjo la descarga del transporte internacional previo. Por tanto, en dicho plazo de siete días, no sólo hay que realizar los servicios de cabotaje, en cada caso autorizados, sino que el último de ellos debe haber finalizado (debe haberse producido la descarga de la mercancía). No puede iniciarse un servicio de cabotaje en el séptimo día si la finalización del mismo (la descarga) se produce en el octavo.

Esta condición de siete días se cumplirá conjuntamente con la de los tres días posteriores a la entrada en vacío, si no se ha producido la descarga del transporte internacional previo en España.

5. En caso de llevarse a cabo un transporte internacional, realizado por una empresa residenciada en otro Estado miembro, con destino a España y con descargas parciales en nuestro país, el plazo de siete días para realizar cabotaje comenzará a computarse el día en que se hubiera efectuado la última descarga parcial.

En el supuesto en el que la descarga parcial haya comportado simultáneamente una carga parcial en España para completar el cargamento del vehículo para ser descargada en conjunto o no, en el punto de destino final o en otro diferente, el plazo de siete días comenzará a contarse después de la primera descarga parcial.

El transporte de esta carga parcial será considerado como el primer transporte de cabotaje, pudiendo en este caso el transportista realizar como máximo dos transportes de cabotaje más en España.

6. Los plazos fijados en días a los que se refiere el Reglamento 1072/2009, de 14 de octubre, se entenderán como **días naturales**.

7. El transporte de cabotaje tiene que ser realizado **con el mismo vehículo** que realiza el transporte internacional previo. Si se trata de un vehículo articulado, **será el vehículo de tracción** del antedicho vehículo articulado.

8. Los transportes de cabotaje sólo se considerarán válidos si el **transportista acredita fehacientemente haber realizado el transporte internacional previo** en los términos ya descritos, así como cada uno de los transportes de cabotaje consecutivos ya realizados. El cumplimiento de los límites, plazos y requisitos establecidos, se acreditará exigiendo y comparando, conjuntamente **la documentación obligatoria que acompaña a la mercancía (CMR, carta de porte, documento de control de transporte de mercancías u otra documentación que pruebe la realización del transporte) con la documentación que genera el tacógrafo ya sea éste digital o analógico.**

**Pruebas a presentar por el transportista:**

- 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 generalmente 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.

9. La realización de transporte de cabotaje de mercancías, superando los límites establecidos o incumpliendo los plazos determinados en el Reglamento 1072/2009, de 21 de octubre, **supondrá la comisión de una infracción muy grave**, tipificada en el artículo 140.1 de la LOTT, que conforme al artículo 143.3 de la citada ley, conllevará la inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción (en el caso que nos ocupa la descarga de la mercancía).

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

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

y no se le puede exigir la licencia comunitaria puesto que ésta sólo es exigible en el transporte por cuenta ajena.

En materia de cabotaje pueden plantearse inconvenientes y trabas a la circulación cuando entre los países existan normas internas o exigencias diferentes, por 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.

El transporte combinado se regula en la Directiva 92/106/CEE y en la Orden de Julio de 1993. Estos transportes han quedado liberalizados, ya que la Directiva establece que desde 1993 los Estados liberarán estos transportes de todo tipo de contingencias y autorizaciones. Estos transportes tienen la consideración de un transporte internacional, nunca de un transporte de cabotaje.

Sin embargo, si la distancia en línea recta del tramo de carretera supera los 150 km, no nos encontraríamos ante un transporte combinado recogido en la Directiva, sino con un transporte ferroviario, marítimo, fluvial que para entregar a un destinatario, se añade un transporte por carretera, que sólo en este caso podría dar lugar a un transporte de cabotaje, dependiendo de donde esté domiciliada la empresa.

Adjunto se envía documento recibido del Ministerio de Fomento, así como un extracto de las disposiciones del Reglamento 1072/2009 relativas al cabotaje, que son de aplicación en todos los Estados de la UE.