

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

JUAN MIGUEL GARCIA SANCHEZ

Consejero Técnico MOPT

SITUACION ACTUAL

La vigilancia del transporte internacional de mercancías parte de un conjunto de dificultades que la hacen incómoda. Una primera dificultad radica en la comunicación en diferentes idiomas.

Pero la principal dificultad estriba en el conocimiento complejo de la normativa que regula el transporte internacional por carretera.

Este se regula por normas de derecho internacional de muy distinta naturaleza. Otro factor que influye es el cambio de normativa aplicable, ya que a partir de enero de 1993 las variaciones en este terreno serán considerables, si bien en cuanto a la vigilancia supondrá una simplificación.

Se definen los transportes internacionales como aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros. Así lo hace el artículo 65.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

No obstante esta definición sencilla, el artículo 144 del Reglamento de desarrollo de la Ley, aprobado por Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre (RDTT), establece que las normas recogidas en dicho Reglamento "se aplicarán con carácter supletorio a las contenidas en la normativa directamente aplicable de la Comunidad Económica Europea y en los demás tratados y convenios internacionales suscritos por España".

Entre esa normativa directamente aplicable se encuentra el recién aprobado Reglamento (CEE) 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992 que define a los transportes internacionales como aquellos desplazamientos de un vehículo con carga o en vacío que tenga como punto de origen y destino distintos países incluido

los tránsitos por países en donde no se efectúa carga o descarga.

En primer lugar España tiene firmados con casi todos los países continentales y algunos norteafricanos un acuerdo bilateral que establece las normas básicas de ejecución del transporte por carretera entre los dos países.

ACUERDOS BILATERALES

La estructura de los convenios, en lo que al transporte internacional de mercancías se refiere, es en todos los casos igual. El ámbito de aplicación se extiende a los vehículos matriculados en los países miembros que realicen transporte con origen, destino o en tránsito de alguno de los países signatarios.

A partir de ahí se definen los transportes que pueden estar liberalizados, es decir, que se pueden realizar sin contar con una autorización previa del otro país o bien aquellos transportes, la mayoría, que deben de contar con una autorización que ampare su realización.

Los transportes liberalizados se definen de entre una larga lista de posibilidades, la mayor parte de ellos de carácter residual, y muy poco peso en las relaciones comerciales de los dos países.

La lista de transportes liberalizados varía sensiblemente según el grado de relaciones de intercambio que se tenga y la posición abierta o restringida de los países.

Entre los países comunitarios existe una amplia lista de transportes liberalizados que viene obligada por la Primera Directiva del Consejo, de 23 de julio de 1962.

Las razones de la liberalización pueden darse en función del trayecto o distancia del transporte, del vehículo que se utilice, del tipo de mercancía, de la modalidad de transporte, etc.

Así, entre los más importantes se encuentran los siguientes:

1. El transporte fronterizo, aquel que se realiza en una franja de terreno que no sobrepasa los 25 kilómetros a uno y otro lado de la frontera. Este ha sido tradicionalmente un transporte que no ha requerido autorización previa como una forma de reconocer y potenciar las relaciones de un territorio que normalmente se encuentra muy integrado e interdependiente.

2. El transporte realizado en vehículos ligeros, es decir, aquellos vehículos que no sobrepasan las seis toneladas de peso máximo autorizado o sobrepasándolas no lo hace en 3,5 toneladas de carga útil.

3. El transporte privado o por cuenta propia, que es aquel que realizan las industrias como complemento de su actividad principal, para proveerse de suministros o distribuir sus productos terminados. La Primera Directiva define este tipo de transporte como aquel en el que se producen las siguientes condiciones (condiciones que sirven para el transporte interior por cuenta propia al estar igualmente recogidos por el artículo 102 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres).

a) El vehículo ha de ser propiedad de la empresa, o bien ponerlo mediante fórmulas de arrendamiento financiero y/o de arrendamiento sin conductor (regulado en la Directiva).

b) El conductor ha de tener un vínculo laboral con la empresa, o bien tratarse del propio empresario.

c) La carga ha de ser propiedad de la empresa, o haber sido arrendada o tomada en depósito para reparar, o haber sido vendida o comprada, producida, transportada, etc.

d) El vehículo que transporte las mercancías debe pertenecer a la empresa o haber sido comprado a crédito por ella, o bien si está alquilado debe hacerlo cumpliendo las condiciones establecidas en la Directiva 84/647/CEE del Consejo relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.

e) El transporte que se realice ha de servir para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas de dicha empresa, para desplazarlas bien en el interior de la empresa, bien para sus propias necesidades al exterior de la empresa.

f) Por último, el transporte debe constituir una actividad accesoria en el marco de las actividades de la empresa. Condición ésta que en la LOTT se ha traducido como el requisito de que "el transporte no puede ser contratado ni facturado de forma independiente sino incorporado su coste al precio de los productos o servicios objeto de la actividad principal que realice la empresa o establecimiento (artículo 102)".

4. Completan estos transportes una larga lista de hasta más de veinte tipos distintos de carácter residual o bien básicos en caso de urgencias, como son los transportes postales, los fúnebres, los de obras de arte para exposiciones, material de cine, teatro, deportes, avituallamiento de buques y aviones, vehículos averiados, transportes de medicamentos en caso de ayudas urgentes, etc.

De esta lista amplia de transportes, que pueden ser eximidos de utilizar autorización

en cada tratado se elige un número de ellas, en función de las necesidades y la política que ambos países llevan a cabo. Así, por ejemplo, el transporte de mercancías puede estar liberalizado en algún Acuerdo bilateral, como es el caso del Acuerdo hispano-italiano, o bien requerir una autorización pero ser ésta una autorización de "fuera de contingente", es decir, sin restricciones cuantitativas, como es el caso del Acuerdo con Francia, o por último requerir una autorización de contingente, una autorización de la que sólo hay un número limitado, como es el caso del Acuerdo con Rumania.

En la estructura de los Acuerdos bilaterales, una vez definida una primera parte de transportes liberalizados, se declara que todos los demás Transportes estarán sometidos a un régimen de autorización administrativa otorgada por el país distinto al de matriculación del vehículo.

Pero tampoco en este caso la cuestión queda ahí zanjada. Las autorizaciones se subdividen en contingentadas o en no contingentadas, y a su vez cada una de ellas puede ser con validez de un solo viaje o con validez temporal, normalmente un año.

Las autorizaciones de "fuera de contingente" no están sometidas a limitaciones cuantitativas, se pueden conceder las que se solicitan, pero aplicadas a unos tipos de transporte que las partes definen y que consideran que, si bien por un lado no deben restringirse, sí al menos la Administración debe tener control y un conocimiento estadístico del transporte que se realiza. Entre los transportes que los Acuerdos suelen someter a este tipo de autorización, normalmente se incluyen los transportes de medicinas, los de mercancías perecederas en vehículos de temperatura dirigida, y los transportes en tránsito por alguno de los países signatarios.

Todos los demás transportes que se realicen en el marco del Acuerdo bilateral estarán sometidos a una autorización de "contingente", es decir, el gran grueso del transporte bilateral de carga general debe de proveerse de autorización previa. Tampoco esta es una cuestión pacífica, ya que es donde estriban las mayores tensiones y donde chocan con más fuerza las concepciones y políticas liberales contra las proteccionistas. En este punto cada país trata de buscar el cupo exacto, el número de autorizaciones que permita a su flota participar en el mercado de intercambio comercial entre los dos países, de forma que haya una participación en los beneficios tratando de evitar abusos o desequilibrios.

Para la ejecución y requerimiento del Acuerdo, todos los años se reúnen comisiones bilaterales que fijan entre otras cosas el número del contingente bilateral y su posible modificación. En este punto se centran las tensiones y son los países con flotas más expansivas o agresivas los que mantienen una postura a favor del aumento o de la supresión de cargos.

Las autorizaciones, si bien concede cada país las suyas, se intercambian y son los países donde están matriculados los vehículos los que, según normas de rango interno reparten dichas autorizaciones entre sus empresas transportistas.

Las autorizaciones pueden plasmarse en documentos válidos para un solo viaje o bien en autorizaciones temporales, como decíamos anteriormente.

La vigilancia del transporte en carretera tiene aquí un elemento en el que centrar su trabajo. En primer lugar, que todo vehículo extranjero cumpla con las condiciones fijadas en el Acuerdo bilateral y si necesita una autorización que venga provisto de ella. En segundo lugar, si la autorización que se lleva es de un solo viaje y de contingente, comprobar todos los elementos obligatorios para evitar que el falseamiento o su utilización abusiva deterioren el contingente fijado.

Por último, los acuerdos bilaterales establecen modalidades en la ejecución del transporte que ambos países consideran que merece una regulación especial. Entre ellos el transporte en tránsito, el transporte triangular y el de vehículos que entran en vacío para coger carga en el otro país.

ACUERDOS MULTILATERALES

Paralelamente al régimen señalado de normas que emanen de un Acuerdo bilateral firmado por España con terceros países, existen Tratados o Convenios de carácter multilateral que tratan de hacer una ordenación del Transporte internacional tomando como referencia su ámbito geográfico. Así ocurre con la Comunidad Europea y con la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT).

La Comunidad Europea, formada por los doce países signatarios del Tratado de Roma, trata de crear un espacio único europeo que descansaría entre otros en los pilares de la libre circulación de mercancías y la libre prestación de servicios, lo que conduce inevitablemente a la formación de un mercado único de transportes.

Para ello, la Comunidad ha venido durante estos años creando las condiciones necesarias mediante la aprobación de un contingente de autorizaciones comunitarias repartidas por países, según un conjunto de factores, y que posteriormente cada país ha repartido entre sus empresas de transporte. El citado contingente comunitario, que durará todavía durante 1992, para desembocar en 1993 en un régimen distinto que expondremos más adelante, durante sus años de existencia ha venido creciendo paulatinamente.

La autorización comunitaria regulada por el Reglamento (CEE) 3164/76 se plasma en un documento que se asigna a una empresa y que debe ir siempre a bordo del vehículo que efectúe el transporte.

Esta autorización permite realizar a una empresa transporte internacional dentro del ámbito de la Comunidad indistintamente de que el transporte tenga un origen y un destino que no sean el país de matriculación del vehículo, e independientemente del tipo de transporte, mercancía, vehículo, etc.

Por otro lado, y también de forma paralela a los otros dos regímenes anteriores se encuentra la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, formada por los doce países Comunitarios, más Noruega, Suecia, Finlandia, Austria, Suiza, Yugoslavia y Turquía. La CEMT ha creado también un contingente de autorizaciones, repartido entre países que estos a su vez reparten entre empresas, y que permite, en número más reducido que el contingente comunitario, hacer transporte libremente por el espacio de los diecinueve países.

Este documento CEMT que debe llevarse a bordo del vehículo que realiza el transporte está otorgado a una empresa, como la autorización comunitaria, sin referencia a un vehículo concreto. Es labor de las fuerzas de vigilancia en carretera impedir que dicha autorización pueda ser utilizada por empresa distinta por lo que el vehículo debe ser propiedad de la empresa autorizada o bien alquilado sin conductor para lo cual debe llevar a bordo un contrato de arrendamiento que demuestre el nexo entre el titular del vehículo y el titular de la autorización.

Hasta el momento, la variedad de regímenes o Acuerdos que regulan el transporte internacional y que se traducen en diferentes documentos y normas de aplicación distintas, han contribuido a una inhibición generalizada de la inspección y vigilancia de las empresas y los vehículos de transporte internacional.

A partir de 1988 se produce un trabajo cada vez más riguroso de la Dirección General del

Transporte Terrestre de controlar y dar a conocer las normas de transporte internacional hechas a los que contribuye la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Academia de Tráfico. Posteriormente se integran en un esfuerzo algunas Comunidades Autónomas como es el caso de Valencia, Andalucía o Cataluña, y el trabajo realizado por la Ertzantza en el País Vasco.

Dos hechos contribuyen a crear la conciencia necesaria de que hay que actuar en este terreno, y los dos vienen dados por normativas comunitarias que buscan crear un espacio común.

El primer hecho es el Reglamento (CEE) 4060/90, del Consejo, por el que sugieren los controles en frontera. Hasta ese momento España, como otros países, tenía destacados en frontera servicios de Inspección del Transporte Terrestre para comprobar el cumplimiento de las normas de transporte internacional. Ese filtro eficaz e importante quedaba relegado, a partir de ese Reglamento y de los compromisos adquiridos al firmar España el acuerdo Schenguen, ya que desde ese momento se efectuarían controles por muestreo, no sistemáticos por lo que la vigilancia había que trasladarla al interior.

Es previsible, y de esto hay un proyecto en estado de discusión, que para enero de 1993 desaparezcan físicamente las fronteras, y los servicios de inspección en las mismas, por lo que España quedaría sólo con Algeciras como frontera exterior de la Comunidad. En dicho proyecto se encomienda a las fronteras exteriores la obligación de vigilar el cumplimiento de las normas de transporte internacional de los vehículos que entran y salen de la Comunidad.

El problema se complica si tenemos en cuenta que de momento continúan existiendo los acuerdos bilaterales de cada uno de los Estados comunitarios con cada uno de los países terceros por lo que los agentes de la frontera de Alemania, por ejemplo, tendrían que ver multiplicado su conocimiento para controlar si el vehículo polaco que entra posee en regla y correctamente la autorización para ir a Alemania, Francia, España y Portugal.

Con el tiempo ese control frente a terceros países será eficaz porque la Comunidad llegará a Acuerdos probables con cada uno de esos países, unificando los criterios y documentos que ahora se recogen en los Acuerdos bilaterales.

Esta situación traslada el problema de la vigilancia al interior de cada país con lo que inexcusablemente estamos avocados y obligados a potenciarla.

El segundo hecho normativo al que hacemos referencia es el Reglamento (CEE) 4059/90, del Consejo, por el que se aprueba el régimen de acceso al mercado interior de empresas domiciliadas en otros países miembros, el llamado cabotaje, es decir, la posibilidad de que vehículos matriculados en otros países vengan a España con una autorización a realizar transporte interior durante el período de validez de esa autorización (uno o dos meses), y cumpliendo las condiciones obligatorias en España respecto a tarifas, pesos, tiempos de conducción, impuesto sobre valor añadido, etc.

EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS A PARTIR DE ENERO DE 1993

La política común de transportes de la Comunidad Europea ha ido dirigida a crear un mercado integrado de transportes que hiciera realidad la libre circulación de bienes y personas, y la libre prestación de servicio.

Para ello el diseño de ese mercado único se había hecho pensando en que existiera la profesión de transportista como un título al que pueda acceder cualquiera superando unas pruebas o exámenes. La idea era acabar con las restricciones cuantitativas que hasta ahora existen (contingentes de autorizaciones) para sustituirlos por restricciones cualitativas, lo que es el acceso a la profesión.

Una vez superado ese primer escollo vendría el obtener una autorización o licencia que permita el acceder al mercado de transportes con los vehículos. Posteriormente la ejecución del propio transporte también había que verificarla imponiendo unas condiciones de competencia idénticas para todas las empresas transportistas de la Comunidad. Así se lleva a cabo la política de armonización en el terreno social (tiempos de conducción y descanso, y aparato tacógrafo), en lo Técnico (pesos y dimensiones de los vehículos) y en el terreno fiscal (aún no desarrollado, pero donde se baraja la tasa de infraestructura).

En este contexto aparece el Reglamento (CEE) número 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992 relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros.

Este Reglamento, que será aplicable a partir del 1 de enero de 1993, viene a revolucionar todo el panorama del transporte internacional de mercancías por carretera y afecta de manera clara no sólo a los transportes entre países comunitarios, sino entre éstos y terceros países.

Dada su reciente aprobación y aparición en el DOCE (9-4-92), conviene detenerse un poco en el análisis de su contenido.

El Reglamento se aplicará a los transportes internacionales de mercancías por carretera realizados por cuenta ajena para los transportes efectuados en el Territorio de la Comunidad.

El Reglamento declara vigentes y aplicables los convenios bilaterales de los países miembros con países terceros, pero emplaza a la comunidad a celebrar acuerdos globales con terceros países que sustituyen a los bilaterales.

Dichos Transportes Internacionales se realizarán al amparo de una licencia comunitaria que no estará contingentada, y que podrán solicitar todas las empresas que estén establecidas en un estado miembro y se encuentren habilitadas para realizar transporte internacional mediante el título de acceso a la profesión de transportista.

Dentro del territorio de la Comunidad la licencia comunitaria sustituirá a partir del 1 de enero de 1993 a las autorizaciones comunitarias así como a las autorizaciones bilaterales, que existen, según hemos visto al comienzo.

Cada país miembro expedirá la licencia comunitaria a las empresas establecidas en su territorio otorgándoles la licencia original, y tantas copias certificadas como número de vehículos posea el titular, ya sea en propiedad, por compra a plazos, por alquiler sin conductor o por arrendamiento financiero.

La citada licencia, cuyo modelo figura en el anexo del Reglamento, se expide a nombre del transportista y no puede ser objeto de Transferencia alguna a terceros. Su período de validez es de cinco años, lo que aumenta considerablemente respecto a la autorización comunitaria hasta ahora vigente, y que duraba sólo un año.

La licencia no hace referencia a vehículo concreto, si bien el artículo 5.4 obliga a que la copia certificada se lleve siempre a bordo del vehículo, vaya vacío o en carga, y debe presentarse siempre que lo requieran los agentes encargados del control en carretera.

El Reglamento hace mención en su artículo 8 a la posibilidad de retirar la licencia comunitaria por perder el transportista las condiciones originales para su otorgamiento.

También permite la retirada parcial y/o temporal de las copias certificadas y conformes.

en caso de la comisión de infracciones graves o de infracciones menores y repetidas. Se entiende que cada país tendrá que definir de momento que se entiende por infracciones graves y cual es el baremo o la graduación para considerar repetitiva una infracción. El Reglamento obliga a que la graduación se haga en función del número total de copias de que disponga la empresa para un Tráfico Internacional.

El texto del Reglamento al hablar de retiradas de las copias establece que lo podrán hacer las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento de la empresa.

Este punto suscita varias cuestiones que no siempre van a ser pacíficas en la aplicación de la norma. En primer lugar la retirada de copias como sanción ¿se refiere a las infracciones cometidas contra esta norma, con motivo del uso de la licencia o por cualquier tipo de infracción? Es decir, ¿puede una infracción a los tiempos de conducción máximos suponer una sanción de retirada de copia certificada de la licencia?

El Reglamento habla en varias ocasiones (artículos 8 y 11) de infracciones a la normativa relativa a transportes. En principio resulta un tanto extraño darle una interpretación extensiva a este artículo.

Salvo que los órganos competentes de la Comunidad dictaran interpretaciones uniformes en esta materia, cada país dará su propia interpretación al asunto.

En el caso de España y a la luz de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los transportes terrestres la revocación de autorización, recogida en el artículo 143, apartado 5, podrá darse por incumplimiento reiterado y grave de las condiciones esenciales de la autorización, es decir, por infracciones que tienen que ver con el uso de la autorización.

Esto sin perjuicio de que la comisión de infracciones muy graves reiteradas puede llevar aparejada la pérdida de la honorabilidad, parte esencial y previa al acceso a la profesión y sin la cual se pierden los títulos administrativos que se posean. Así ocurriría según el Reglamento 881/92 del Consejo, si el transportista deja de estar habilitado en relación al acceso a la profesión, que perdería la licencia comunitaria en su totalidad (artículo 8 en relación con el 3.2).

También, desde el punto de vista de nuestro país, en cuanto a la aplicación del presente Reglamento, hay que señalar que sigue vigente y es de aplicación en este caso la retirada temporal por parte de los agentes de vigilancia

o de los Servicios de Inspección de las copias certificadas de la licencia, como garantía o aseguramiento del pago o depósito de cantidad de las sanciones pecuniarias (artículo 201-5 ROTT).

El problema, como otras veces ha sucedido, se producirá cuando un país, en aplicación del principio de ayuda mutua y de colaboración entre Estados miembros, pida a otro la retirada de copias certificadas de la licencia de un transportista, nacional de esta última, por una infracción cometida en el territorio del primero relativa a tiempos de conducción, o a exceso de peso, o incluso por poner en peligro la seguridad vial.

La retirada de autorizaciones o licencias como medio de impedir que una empresa entre en el territorio de otro Estado miembro de la Comunidad es una práctica que combina mal con los principios que configuran el mercado único europeo. En resumen, acerca de la retirada del artículo 8 del Reglamento hay que suponer que difícilmente un Estado las utilizará contra sus nacionales por infracciones cometidas en su propio territorio y más difícilmente las llegará a retirar por petición y a criterio de otro Estado miembro.

El Reglamento 881/92, introduce un elemento nuevo en el sistema de ordenación del transporte internacional dentro de la Comunidad. Modifica la Primera Directiva del Consejo, de 23 de julio de 1962, antes comentada y que establecía una serie de transportes que se consideraban liberalizados entre países miembros. La lista de transportes liberalizados se encuentra a partir de enero de 1993 bastante mermada. Únicamente podrán realizar transporte exentos de obtener y llevar la licencia comunitaria las siguientes modalidades:

- Los transportes postales realizados dentro de un régimen de servicio público.
- Los transportes de vehículos accidentados o averiados.
- Transportes de mercancías en vehículos ligeros, tal y como se definieron anteriormente.
- Los transportes privados de mercancías siempre que se cumplan las cinco condiciones que ya eran obligatorias en el régimen hasta ahora vigente.
- Los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales.

El resto de transportes que constituían esa lista de hasta veinte tipos diferentes pasarán a partir de enero de 1993 a requerir una licencia comunitaria. Es lógico que al quedar el régimen constituido en base a licencias de calidad y no de cantidad, desapareciendo los contingentes, todos los transportistas por cuenta ajena deben de someterse al control administrativo de las condiciones previas para acceder al mercado. La libre competencia requiere empresas que conozcan las reglas del juego para concurrir sin poner en peligro ni sus empresas ni el mercado. Por ello la vigilancia en carretera, única área de control ya que se trata de empresas no domiciliadas en nuestro país, debe de incidir de forma decisiva en la utilización y posesión de la licencia comunitaria y en los elementos de armonización de las condiciones de competencia como son los tiempos de conducción y descanso, a través del aparato taquígrafo, los pesos y dimensiones de los vehículos utilizados, sin olvidar tampoco la velocidad que siendo un elemento de competencia desleal pone en riesgo la seguridad de las personas.

Por último, en el análisis del recién estrenado Reglamento (CEE) 881/92, y que será aplicable a partir del 1 de enero de 1993, cabe señalar que también trastoca el panorama expuesto anteriormente respecto a terceros Estados en lo que a los acuerdos bilaterales se refiere.

En efecto, el objetivo del régimen diseñado por el Reglamento es que la Comunidad celebre acuerdos con terceros Estados que sustituyan a los actuales bilaterales. La vía de llegar a ello será el acercamiento de los acuerdos actualmente vigentes evitando con ello que existan discriminaciones entre transportistas comunitarios.

Con ello el régimen aplicable a terceros países encontrará un régimen igual para todos los países comunitarios. Ello permitirá simplificar el número de acuerdos existentes, a la vez que hace realmente eficaces los controles de las fronteras exteriores de la Comunidad, entre ellos Algeciras.

En efecto, mientras ello no ocurra, es imposible imaginar que los servicios de inspección en la frontera alemana pueden controlar exhaustivamente a los vehículos polacos o lituanos las autorizaciones bilaterales de los distintos países por donde van a parar.

Sin embargo, lo que no cabe duda y es un problema, es que las fronteras interiores como elemento físico y humano van a desaparecer el 1 de enero de 1993. Existe ya un proyecto comunitario de Reglamento en este sentido. Y por si los doce no llegan por entonces a un

acuerdo, existe el Tratado Schenguen constituido por ocho países comunitarios continentales (entre ellos España, Portugal y Francia) que quieren hacer realidad ese espacio único europeo y que ya están trabajando en todos los terrenos (estupefacientes, documentación, aduanas, transportes, comercio, controles fitosanitarios, etc.). Será España, desde la Presidencia del grupo de Schenguen en el segundo semestre del año, quien juegue un papel decisivo junto a Francia y Alemania, en la desaparición real de las fronteras para esa fecha.

De todos modos el mapa definitivo no está cerrado. A ello contribuyen los sucesos últimos como la firma del Acuerdo de Oporto entre los países CEE y los EFTA para la creación de un mercado común, o por otro lado la apertura de algunos países del Este de Europa y la desintegración de otros.

EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS

Menores cambios ha sufrido el transporte internacional de viajeros por la reciente aparición del Reglamento (CEE) 684/92, del Consejo, de 16 de marzo de 1992.

Esta norma unifica y actualiza lo que ya regulaban los Reglamentos 117/66, 516/72 y 517/72.

Es aplicable el vigente Reglamento a los transportes internacionales de viajeros en autocares o autobuses que se efectúen en el territorio de la Comunidad por transportistas por cuenta ajena o por cuenta propia establecidos en un Estado miembro.

Este texto distingue entre servicios por cuenta ajena o pública y por cuenta propia o privados.

Dentro de los primeros señala como ya existen tres modalidades: los servicios regulares, servicios de lanzadera y servicios ocasionales.

SERVICIOS REGULARES

Los servicios regulares son aquellos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario y paradas previamente fijados teniendo todo el mundo acceso a ellos.

Los servicios regulares necesitan para efectuarse de una autorización previa expedida a nombre del transportista y que no podrá ser transferida a terceros. Los servicios pueden prestarse por un subcontratista siempre que así cuente en la autorización.

La autorización que tendrá un período máximo de validez de cinco años contendrá el servicio que va a realizar, el itinerario del servicio, lugar de partida y destino, paradas y horarios. El modelo será establecido por la Comisión de forma uniforme. La autorización permitirá realizar el servicio por todos los países por donde descansa la línea.

La novedad que introduce el Reglamento 684/92 es la desaparición de los grupos de empresas de cada nacionalidad que explotaban las líneas y la posibilidad de que existan competencias en la realización de un servicio regular.

El Transportista tiene la obligación de garantizar el cumplimiento de la regularidad y capacidad del servicio así como de anunciar el itinerario, paradas, horario y tarifas.

El Reglamento establece la obligación de que los viajeros que utilicen tanto los servicios regulares como los de lanzadera, que veremos a continuación vengan provistos de un título, billete o bono de viaje con los puntos de partida y de destino, el precio del transporte y el total cuando se incluya alojamiento y otros servicios, y el período de validez del título. Los viajeros deben presentar el título siempre que lo requieran los agentes de vigilancia en carretera.

Por último, en cuanto a los servicios regulares de viajeros se refiere, igual que también existe en nuestra ordenación interior, encontramos los servicios regulares especializados que con las mismas características de frecuencia, itinerario y paradas prefijadas sólo transporten determinados grupos de personas, escolares, trabajadores, militares, y los transportes urbanos fronterizos.

SERVICIOS DE LANZADERA

Los servicios de lanzadera los define el Reglamento como aquellos que se organizan para transportar en varias idas y regresos grupos de viajeros constituidos de antemano desde una misma zona de partida a una misma zona de destino.

Los servicios de lanzadera presentan un régimen diferente según sean con alojamiento o sin alojamiento para los viajeros. El hecho de que sean lanzaderas que incluyan alojamiento configuran el servicio como turístico y se liberaliza la autorización.

Sin embargo los servicios de lanzadera sin alojamiento, por tener una semejanza mayor con los servicios regulares, por su frecuencia y características, requiere de una autorización.

Estas autorizaciones que también responderán a un modelo creado por la Comisión de las Comunidades Europeas recogerá en su interior las condiciones de explotación del servicio y la empresa autorizada. El período de validez será de dos años como máximo.

SERVICIOS OCASIONALES

Como tercera modalidad de transporte público o por cuenta ajena el Reglamento establece los servicios ocasionales o discrecionales que por exclusión se define como aquellos servicios que no son ni regulares ni de lanzadera.

Se incluyen en estos servicios las siguientes modalidades:

- Los circuitos a puerta cerrada donde un vehículo traslada a un grupo de viajeros previamente constituido siendo el mismo punto el de partida y destino.
- Los servicios que no siendo circuitos incluyen servicios turísticos como alojamiento y otros que no sean accesorios al Transporte.
- Los servicios organizados con motivo de manifestaciones culturales, deportivas, etcétera.
- Los servicios que entren cargados a un país y salgan en vacío.
- Los servicios precedidos de una entrada en vacío a un Estado miembro para recoger a los viajeros cuando:
 - Estén agrupados en contrato de transporte celebrado con anterioridad.
 - Hayan sido conducidos con anterioridad por el mismo transportista.
 - Hayan sido invitados a trasladarse a otro estado miembro.

Estos servicios, al igual que los de lanzadera con alojamiento, no precisarán de autorización previa. Llevarán un documento de control que consistirá en una hoja de ruta y un repertorio de traducción de la citada hoja.

El modelo de hoja de ruta será fijado por la Comisión.

Dentro de este tipo de servicios discrecionales o de lanzadera con alojamiento cabe realizar dentro de un mismo país excursiones locales siempre que se transporte el mismo grupo en el mismo vehículo, u otro de la empresa.

El Reglamento comunitario obliga a los transportistas a llevar a bordo del vehículo la auto-

rización o el documento de control y presentarlo a requerimiento de los agentes de vigilancia en carretera.

También hace mención el título normativo que estamos examinando a la obligación de los transportistas de colaborar con los agentes en los controles que se llevan a cabo para conocer las condiciones de explotación de los servicios aquí recogidos, sobre todo en lo que se refiere a los tiempos de conducción y descanso de los conductores a través del análisis

de los discos diagramas y del aparato tacógrafo.

Todo este panorama del transporte internacional constituye la realidad y la normativa compleja, que se viene a sumar a la ya existente en el transporte interior, lo que supone un auténtico reto de comprensión y especialización del trabajo a desarrollar por parte de los agentes de vigilancia en carretera y muy especialmente por quienes cubren la mayoría del territorio nacional, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. ■