

**NOTA INFORMATIVA SOBRE LA VALIDEZ DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE (CMR)
COMO JUSTIFICANTE DE LA LLEGADA DE LA MERCANCÍA A DESTINO EN LAS
IMPORTACIONES DESPACHADAS A LIBRE PRÁCTICA**

Esta Secretaría considera que podrían tener lugar, básicamente, dos escenarios en el referido supuesto de importaciones despachadas a libre práctica:

1. Que la mercancía tenga como destino España (DDA).
2. Que la mercancía, una vez despachada en España, tenga destino otro Estado miembro de la Unión Europea y se abone arancel, pero no IVA (acogiéndose a la exención prevista en la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido).

En primer lugar, debe indicarse que el CMR (como los demás documentos de transporte) tiene, precisamente, como una de sus funciones fundamentales acreditar la llegada de la mercancías a su destino.

Así, por ejemplo, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías prevé, en sus artículos 10 y siguientes (reguladores de la documentación del contrato y, en concreto, de la carta de porte), que esta se emitirá en tres ejemplares originales, que firmarán al cargador y el porteador.

El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con las mercancías transportadas y el tercero quedará en poder del porteador.

Por último, se establece que el destinatario podrá exigir que la mercancía le sea entregada junto con el segundo ejemplar de la carta de porte. El porteador podrá exigir al destinatario que le extienda en su ejemplar de la carta de porte, o en documento separado firmado por ambos, un recibo sobre las mercancías entregadas.

Por su parte, artículo 14 establece expresamente, que la carta de porte tiene fuerza probatoria: "La carta de porte firmada por ambas partes hará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías por el porteador, salvo prueba en contrario".

Debe tenerse en cuenta que en aquellos supuestos en los que el transporte se documente en una carta de porte u otra documentación acreditativa ajustada a la legislación nacional, de la Unión Europea o internacional vigente en la materia, ésta servirá como documento de control administrativo siempre que contenga

todos los datos exigidos en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera.

En cuanto al CMR, El Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) también establece en su artículo 9 que "la Carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista".

El Convenio CMR prevé, al igual que la normativa española, que se emitan, al menos tres ejemplares: El primer ejemplar queda en poder del remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero quedará en poder del transportista. Sin embargo, en la práctica, suele emitirse un cuarto ejemplar que firma el destinatario y es entregado al cargador remitente, como prueba de la entrega de la mercancía.

También prevé, al menos indirectamente, que los CMR puedan emplearse a los efectos de cumplir las formalidades aduaneras, pues establece que *"con miras al cumplimiento de las formalidades de Aduana y otras a cumplir antes del momento de la entrega de la mercancía, el remitente deberá adjuntar a la Carta de Porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias"*.

En definitiva, parece claro que la normativa reguladora del transporte por carretera sí da fuerza probatoria de la entrega de la mercancía al CMR, aunque admitiendo prueba en contrario.

En cuanto a la normativa aduanera, si bien esta no es la que ha de determinar la validez o no de la documentación de transporte, en nuestra opinión existen determinados preceptos que dan valor probatorio a los mismos:

El Reglamento (UE) 952/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (CAU) prácticamente no regula esta materia, pero sí incluye ciertos preceptos que nos hacen pensar que el legislador europeo siempre ha asumido y aceptado la normativa sobre los documentos de transporte e incluso le ha dado cierto valor e efectos aduaneros.

Así, el artículo 145.5 establece que las autoridades aduaneras podrán aceptar que la declaración de depósito temporal adopte la forma de manifiesto u otro documento de transporte, siempre que contenga los datos de una declaración

de depósito temporal, incluida una referencia a cualquier declaración sumaria de entrada de las mercancías de que se trate.

Asimismo, el artículo 233.4 prevé que las autoridades aduaneras puedan autorizar la simplificación para la inclusión de las mercancías en el régimen de tránsito consistente en *“el empleo de un documento de transporte electrónico como declaración en aduana para incluir las mercancías en el régimen de tránsito de la Unión, a condición de que contenga los datos de tal declaración y de que esos datos sean accesibles a las autoridades aduaneras en el momento de la salida de las mercancías así como en el lugar de destino, permitiendo la vigilancia aduanera de las mercancías y la ultimación del régimen”*.

El Reglamento Delegado (UE) 2015/2446 de la Comisión de 28 de julio de 2015 por el que se completa el Reglamento (UE) no 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión (RDCAU) también regula este aspecto en la misma línea. Así, por ejemplo, define el «documento de transporte único», en el contexto del estatuto aduanero, como un documento de transporte expedido en un Estado miembro que engloba el transporte de las mercancías desde el punto de partida en el territorio aduanero de la Unión hasta el punto de destino en dicho territorio bajo la responsabilidad del transportista que expida el documento.

Asimismo, prevé, en su artículo 2.5 n) que las autoridades aduaneras podrán decidir que es preciso aplicar requisitos en materia de datos alternativos a los que figuran en el anexo A del mismo en relación con las *“solicitudes y autorizaciones de empleo de un documento de transporte electrónico como declaración en aduana”*.

Por su parte, el artículo 37, que establece definiciones a los efectos de la sección de origen preferencial, define como envío los productos *“cubiertos por un documento de transporte único que garantice su traslado del exportador al destinatario o, de no existir dicho documento, por una única factura”*.

En este artículo parece que la normativa aduanera da ese valor demostrativo de la llegada de las mercancías al documento de transporte.

El artículo 43, regulador de la obligación de no manipulación de las mercancías (en relación con el mantenimiento del origen preferencial, cuando estas son declaradas para despacho a libre práctica), establece que las autoridades aduaneras podrán comprobar los requisitos solicitando al declarante que aporte pruebas tales como *“los documentos contractuales de transporte”*. Este documento también sirve para demostrar el propio transporte directo.

A su vez, el artículo 126 regula la Prueba del estatuto aduanero de mercancías de la Unión mediante la presentación de una factura o un documento de transporte.

En nuestra opinión, y sin pretensión de realizar un análisis pormenorizado de todas las referencias realizadas al documento de transporte por la normativa aduanera, sino escogiendo algunas de las más relevantes, consideramos que queda suficientemente acreditado que el CMR es válido como documento que acredita que la mercancía ha llegado a su destino, salvo que se demuestre lo contrario.

Lo anterior determinaría, en relación con el segundo supuesto previsto en la presente Nota (régimen aduanero 42), que, una vez el Representante Aduanero hubiera recibido una copia del CMR firmada por el receptor de la mercancía, debería considerarse liberado de cualquier pago de IVA (con independencia del tipo de representación), pues se habría realizado correctamente la entrega ulterior de los bienes, salvo en caso de fraude.

13 de octubre de 2020
Martín Fernández Castro
Adjunto Secretario Técnico