



El Código de fronteras Schengen se opone a que Alemania obligue a los operadores de transporte en autocar que explotan líneas transfronterizas a controlar el pasaporte y permiso de residencia de los pasajeros antes de que entren en territorio alemán

Dichos controles tienen un efecto equivalente a las inspecciones fronterizas, por lo que están prohibidos

Según el Derecho alemán, cualquier empresa de autocares de línea que atraviese una frontera interior Schengen, con destino al territorio de dicho Estado miembro, tiene que controlar el pasaporte y el permiso de residencia de los pasajeros antes de cruzar la frontera alemana. Con dicho control se pretende prevenir el transporte de nacionales de países terceros que carezcan de dichos documentos de viaje al territorio alemán. A fin de lograr el cumplimiento de dicha obligación de control, las autoridades policiales pueden adoptar órdenes de prohibición de dicho transporte, con apercibimiento de imposición de multa coercitiva, contra empresas de transportes, cuando se constate que han transportado a territorio alemán a nacionales de países terceros que carezcan de esos mismos documentos de viaje.

Touring Tours und Travel y Sociedad de Transportes son operadoras de viajes en autocar con domicilio social en Alemania y España, respectivamente, y explotan líneas regulares con destino a Alemania que atraviesan las fronteras germano-neerlandesa y germano-belga. Al considerar que estas empresas habían transportado a Alemania a un número considerable de nacionales de países terceros que carecían de los documentos de viaje exigidos, el Bundespolizeipräsidium (Dirección General de la Policía Federal, Alemania) adoptó en 2014, tras el correspondiente apercibimiento, sendas órdenes de prohibición de transportar a territorio alemán a nacionales de países terceros que carecieran de pasaporte y del permiso de residencia exigido, previendo la imposición, en caso de incumplimiento, de una multa coercitiva.

Las operadoras interpusieron ante los tribunales alemanes recurso contra las órdenes de prohibición. Al albergar dudas sobre la compatibilidad de la obligación controvertida de control con la supresión de controles en las fronteras interiores del espacio Schengen, el Bundesverwaltungsgericht (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, Alemania) ha preguntado al Tribunal de Justicia al respecto.

Mediante su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia declara que el Código de fronteras Schengen ¹ (en la redacción aplicable en 2014) ² se opone ³ a la obligación controvertida de

¹ Reglamento (CE) n.º 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, por el que se establece un Código comunitario de normas para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO 2006, L 105, p. 1), en la redacción que le da el Reglamento (UE) n.º 610/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013 (DO 2013, L 182, p. 1).

² El Reglamento n.º 562/2006, aplicable en la fecha de los hechos de los litigios principales, fue derogado y sustituido por el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO 2016, L 77, p. 1).

³ El Tribunal de Justicia destaca que no ha analizado ni la Directiva 2002/90/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, destinada a definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares (DO 2002, L 328, p. 17), ni la Decisión marco 2002/946/JAI del Consejo, de 28 de noviembre de 2002, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares (DO 2002, L 328, p. 1), ni la Directiva

control que recae sobre las operadoras de viaje en autocar que tienen por destino Alemania y a la adopción de órdenes que prohíban a las operadoras que hayan incumplido dicha obligación, con apercibimiento de imposición de multa coercitiva, efectuar cualquier otro transporte en las mismas condiciones.

Dado que los controles controvertidos se efectúan en el momento en que los viajeros suben al autocar al comienzo del viaje transfronterizo, esos controles constituyen inspecciones dentro del territorio de un Estado miembro, prohibidas si tienen un efecto equivalente a las inspecciones fronterizas.

Según el Tribunal de Justicia, los controles controvertidos tienen ese efecto equivalente, por lo que están prohibidos.

Ello se debe a que tienen el único objetivo de garantizar que las personas que están a bordo del autocar y tienen la intención de cruzar la frontera alemana puedan, en efecto, obtener una autorización para entrar en el territorio alemán. Así pues, tienen como fin impedir que los pasajeros lleguen al territorio alemán cuando no dispongan de la documentación de viaje exigida, al igual que sucede con los controles realizados por la policía de fronteras con ocasión del cruce de las fronteras exteriores. Su hecho generador es precisamente el cruce de una frontera interior.

Además, la obligación controvertida de control es de carácter general y alcanza a todas las líneas transfronterizas de autocar, con independencia del comportamiento de las personas en cuestión y de la concurrencia de circunstancias que revelen un riesgo de perturbación del orden público. Por otra parte, ese control de los documentos de viaje se les efectuará de modo sistemático a todas las personas que viajen en cualquier línea transfronteriza de autocar. En cambio, la obligación controvertida de control no alcanza a las líneas de autocar que se limiten al territorio alemán, pese a que estas puedan cubrir una distancia igual, si no superior, que las líneas transfronterizas a que se aplica dicha obligación de control.

Dado que la propia obligación de control es contraria al Código de fronteras Schengen, este se opone asimismo a la sanción, mediante la adopción de órdenes de prohibición de transporte con apercibimiento de imposición de multa coercitiva, del incumplimiento de esa obligación.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca 📞 (+352) 4303 3667

2001/51/CE del Consejo, de 28 de junio de 2001, por la que se completan las disposiciones del artículo 26 del Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen del 14 de junio de 1985 (DO 2001, L 187, p. 45), invocadas por la República Federal de Alemania para alegar que, conforme al Derecho de la Unión, los Estados miembros deben imponer a los transportistas que realizan transporte de personas obligaciones de control como las controvertidas, así como sanciones adecuadas. De hecho, el Bundesverwaltungsgericht ha indicado explícitamente que no necesitaba aclaración alguna sobre la posibilidad de que dichas normas tuvieran incidencia en la contestación que deba darse.