

# Normativa esencial

## del transporte de mercancías por carretera

Mayo 2024



Elaborado con la  
colaboración de





# Normativa esencial del transporte de mercancías por carretera

**E**n esta actualización que realizamos de toda la normativa de transporte de mercancías por carretera publicada en los últimos cuatro años, incluimos el ROTT actualizado, con los aspectos básicos que hay que conocer sobre los requisitos de acceso a la profesión de transportista, cómo acreditarlos o el régimen sancionador.

También incluimos normativa muy destacada para el sector como la aprobación del régimen sancionador para la morosidad en el transporte de mercancías por carretera (octubre de 2021); la prohibición de que los conductores realicen la carga y/o descarga con carácter general (marzo de 2022); la inclusión de la revisión del precio de transporte en las facturas o la Ley de la Cadena de Transporte que establece sanciones por trabajar por debajo de coste (agosto de 2022); la trasposición a la normativa española de las disposiciones del Paquete de Movilidad I en relación con el desplazamiento de los conductores, el cabotaje o el retorno de los conductores (marzo de 2022).

No nos hemos olvidado del Buzón de Denuncias de la Inspección de Transporte, ni de los nuevos tipos infractores y sus correspondientes sanciones incluidos en la LOTT en 2021 y 2022,



en relación con todos los aspectos que hemos comentado más arriba: la morosidad, la prohibición de la carga y la descarga, el precio de transporte y las disposiciones del Paquete de Movilidad.

## 1. ASÍ ESTÁ EL ROTT

**A** continuación, os presentamos una actualización del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, el ROTT, realizada en marzo de 2024, que incluye todas las novedades que se han incorporado desde febrero de 2019, cuando entró en vigor la última versión modificada del ROTT.

### 1.A Requisitos básicos de acceso a la profesión, pesado y ligero: eliminación del requisito de flota mínima

Para poder acceder a la profesión de transporte pesado (a partir de 3,5 toneladas de MMA del vehículo) es necesario que se cumplen una serie de requisitos, entre otros:

- Competencia profesional.
- Capacidad financiera.
- Honorabilidad.
- Establecimiento.

Es suficiente acreditar la disponibilidad de un único vehículo pesado (más de 3,5 Tn. de MMA) para el transporte de mercancías, y de menos de dos años de antigüedad para

el transporte de viajeros, para poder acceder a una tarjeta de transporte nueva. Y el vehículo puede ser:

- En arrendamiento ordinario (renting u otro), y esto también es una novedad del nuevo ROTT.
- En arrendamiento financiero (leasing).
- En propiedad.

La tarjeta nueva a la que se accede en este caso, cuando se acredita el cumplimiento de todos los requisitos, es una **autorización MDP**.

Ya no es una tarjeta física, sino que figura en el registro de Empresas de Transporte dependiente del Ministerio de Transporte. Es decir, hablamos de **una tarjeta electrónica que habilita a la empresa, no a los vehículos**. Con una única tarjeta se pueden tener tantos vehículos como sean necesarios, tanto ligeros como pesados, y que cumplan los requisitos sobre antigüedades, etc. que sean exigidos. Hay que comunicar las matrículas de los vehículos al registro y solo podrán utilizarse esos vehículos al amparo de esta tarjeta.

### ¿Puedo vender mi empresa a otro transportista?

**Sí, pero hay que transmitir la totalidad de la empresa de transporte en lo que a autorizaciones y vehículos se refiere, de forma conjunta a la misma persona o empresa. No pueden "venderse" o transmitirse por separado las autorizaciones y los vehículos.**



# eMPOWERING YOU. ALL THE WAY.



## Simplifica el camino hacia la electrificación de tu flota con MAN.

La transformación a la movilidad eléctrica no consiste únicamente en comprar un vehículo que funcione con batería. Cuando se trata de electromovilidad, es esencial contar con un ecosistema a medida. Nuestra gran experiencia y conocimiento en movilidad eléctrica nos convierte en tu socio de confianza. Ofrecemos servicios de asesoría personalizados, así como soluciones inteligentes para los retos actuales y futuros.

eMPOWERING YOU. ALL THE WAY. Desde la planificación de la flota hasta la puesta en marcha y más allá. [www.truck.man](http://www.truck.man)

#SimplyMyTruck





## Compendios de normativa de transporte de mercancías por carretera

La web del **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** incluye una sección en la que se ha recopilado toda la normativa vigente más relevante relacionada con el transporte de mercancías por carretera, a la que puedes acceder desde este [enlace](#).

Por otra parte, el **BOE**, a través de su [Colección de Códigos Electrónicos](#), ofrece compilaciones de las principales normas vigentes del ordenamiento jurídico presen-

tadas por temas: uno de ellos es el [Código del Transporte de Mercancías por Carretera](#).

Estos códigos son actualizados de forma permanentemente por el BOE cuando se publica una nueva norma. El servicio se complementa con un sistema de alertas de actualización por correo electrónico, al que podemos suscribirnos a través de los servicios de [Mi BOE](#). Es decir, que si se publica una nueva norma relacionada con el

transporte de mercancías por carretera recibiremos un correo electrónico con un enlace al nuevo texto publicado.

Aprovechamos para señalar que también se ofrece la posibilidad de consultar y suscribirnos a las alertas del [Código de Tráfico y Seguridad Vial](#), que reúne toda la normativa vigente sobre este tema, incluidas las restricciones a la circulación para vehículos pesados.



Si el sector al que vamos a acceder es el **transporte ligero: con vehículos de 2 a 3,5 Tn. de MMA**, es mucho más sencillo, solo se requiere acreditar la disponibilidad de un vehículo (en cualquiera de las tres fórmulas anteriores) para acceder a una tarjeta nueva. Es decir, para ejercer el transporte con vehículos ligeros, hasta 3,5 Tn. de MMA, no es necesario acreditar la capacidad financiera, la competencia profesional ni la honorabilidad. Pero **sí es necesario solicitar autorización de transporte para la empresa, obligatoria para todas las empresas con vehículos a partir de 2 Tn. de MMA que vayan a ejercer transporte público**, aunque estarán exentos los transportes de mercancías realizados en vehículos de la categoría N1 que utilicen como fuente de energía combustibles alternativos, cuya MMA no sea superior a 2,5 toneladas, siempre que su capacidad de carga útil no se incremente respecto de un vehículo equivalente cuya MMA no sea superior a 2 toneladas.

En este caso accedemos a una **autorización MDL**, que, como en el caso de la tarjeta MDP para pesados, no es una tarjeta física, sino que es una autorización electrónica que debe estar inscrita en el Registro de Empresas de Transporte del Ministerio de Transporte.

### 1.B Sustitución de vehículos o ampliación de flota

Desde la sentencia del Tribunal Supremo todos los requisitos con respecto a la antigüedad de los vehículos o antigüedad media de la flota han desaparecido.

### 1.C Competencia profesional

En el caso de que la competencia se obtenga a través de los exámenes que convocan las comunidades autónomas, el aspirante debe contar con título de bachiller, Formación Profesional de grado medio o superior o bien título universitario.

**El examen** consta de dos partes: una de las partes son **200 preguntas tipo test y la otra cuatro supuestos prácticos**. Cada pregunta test correcta vale 1 punto, si es incorrecta se penaliza con una tercera parte del punto, que resta de las respuestas correctas. La parte práctica también tiene una puntuación máxima de 200 puntos: consta de cuatro supuestos y cada uno vale 50 puntos; si la respuesta es incorrecta, se resta una tercera parte de una respuesta correcta. **Para aprobar hay**

### ¿Cómo se acredita que se dispone de gestor de transporte?

**El gestor de transporte es la persona que aporta la competencia profesional a la empresa. Si se trata de un autónomo, él mismo será el gestor de transporte o bien podrá contratar a un tercero para que la acredite. En el caso de una empresa, será uno de los socios quien aporte el título de competencia o bien, se contratará a un tercero que pueda aportar dicha competencia profesional.**



que tener un 60% de los puntos, y en cada parte al menos el 50%. Por lo tanto, no vale con sacar el 50% en cada parte para ser apto en estas pruebas, ni puede sacarse menos del 50% en una de las pruebas y compensar con mayor nota en la otra.

**Acreditar la competencia profesional: el gestor de transporte.**

Todas las empresas de transporte, ya sean personas físicas (autónomos) o sociedades de cualquier tipo, precisan de un gestor de transporte, que es la persona que aporta la competencia profesional a la empresa. **¿Cómo se acredita que la empresa tiene gestor de transporte?**

■ **En el caso de los autónomos** (personas físicas), hay tres opciones:  
**a) Que la aporte el propio autónomo** porque tenga ya reconocida la competencia profesional (antes capacitación profesional) o bien porque supere las pruebas en alguna convocatoria.



**b) Con la contratación de un gestor de transporte**, es decir, a una persona que cuente con la competencia profesional reconocida y ejerza las funciones de gestor de transporte. Los requisitos que se deben cumplir en este caso son: **alta en la Seguridad Social a jornada completa (ocho horas), en los Grupos 1, 2 o 3 de categorías profesionales** según el convenio colectivo de la provincia donde se encuentre el domicilio de la empresa. **Salvo que sea familiar**, en cuyo caso le dará de alta en el Régimen de Autónomos, como autónomo colaborador.

**c) En el caso de que el autónomo todavía acredite la competencia profesional conforme al sistema vigente antes de febrero de 2019**, cuando entró en vigor este nuevo ROTT, y **no haya tenido cambios en el gestor profesional desde entonces**, puede continuar como hasta ahora. En el momento de que **el gestor abandone, se jubile, quede incapacitado,**

## Las funciones del gestor de transporte

Quien aporta la competencia profesional a una empresa, o autónomo, se denomina gestor de transporte y tiene que cumplir una serie de funciones, además de las responsabilidades que conlleva. A continuación, glosamos solo algunas de las principales funciones que tiene que ejercer el gestor de transporte:

- Verificar que la empresa dispone de **las autorizaciones necesarias para ejercer la actividad de transporte, y que cumple con los requisitos para ello, en todo momento.**
- Supervisar que todos los **contratos mercantiles que realiza la empresa se ajustan a la legislación vigente.**
- Asegurarse de que todos los **transportistas u operadores con los que contrata la empresa a su vez estén debidamente autorizados.**
- Supervisar el cumplimiento de toda la **normativa sobre documento de control de transporte.**
- Supervisar que la **contabilidad de la empresa refleja adecuadamente las operaciones relacionadas con la actividad de transporte.**
- Organizar la **jornada de trabajo de los conductores.**
- Supervisar que todos los **vehículos que utiliza la empresa para su actividad están habilitados para circular, cuentan con la ITV en vigor, llevan instalado y en funcionamiento el tacógrafo y el limitador.**
- Debe señalar los criterios para el **adecuado mantenimiento de los vehículos.**
- Supervisar que todos los **conductores conozcan la legislación sobre tiempos de conducción y descanso y sepan utilizar el tacógrafo.**
- Supervisar la **asignación de vehículos y conductores en función de cada uno de los servicios que realice la empresa.**
- Supervisar que los **conductores cuentan con toda la formación, carnets, etc. obligatorios (CAP, ADR...)** en función del tipo de transporte que realizan.
- Supervisar que los **vehículos están perfectamente señalizados y acondicionados** para realizar cada tipo de transporte. Que los conductores conocen el **peso y dimensiones máximos del vehículo.**

etc., tendrá que cumplir con los requisitos recogidos en el apartado b.

■ **En el caso de las sociedades mercantiles o cooperativas:**  
**a) Puede aportar la competencia profesional y ejercer como gestor de transporte en la empresa uno de los socios** siempre que:

- Disponga de **más de un 15% del capital social** de la empresa.
- Esté **dado de alta en el régimen de la Seguridad Social** adecuado:
  - En Autónomos: si tiene más de un 25% del capital social.
  - Régimen general asimilada: si tiene más de un 15% y hasta un 25% del capital social.

**b) Puede contratarse a un tercero no socio** que tiene que cumplir los siguientes requisitos:

- Alta en la Seguridad Social a jornada completa (ocho horas).
- En los Grupos 1, 2 o 3 de categorías profesionales según el convenio colectivo de la provincia donde se encuentre el domicilio.

### ¿Qué requisitos se piden para acceder a la competencia profesional?

Para obtener la competencia profesional a través de los exámenes que convocan las comunidades autónomas, el aspirante debe contar con **título de Bachiller o de Formación Profesional de grado medio o superior, o bien un título universitario.**



## Buzón anónimo de denuncias de la inspección de transporte

Dentro de los acuerdos que se alcanzaron en diciembre de 2021 entre el Comité Nacional de Transporte y el Ministerio de Transporte estaba la puesta en marcha en el primer trimestre de 2022 de un [Buzón de la Inspección de Transporte](#), cuya principal característica es que **es anónimo para la empresa o persona que pone en conocimiento de la Inspección cualquier supuesta irregularidad o infracción de la normativa de transporte por parte de un cargador, operador, empresa de transportes...** Es decir, en

el formulario no se pide ningún dato de tipo personal o de identificación de la empresa que comunica la situación que solicita que se inspeccione.

Este Buzón de la Inspección de Transporte, accesible para todo el que quiera comunicar cualquier irregularidad, ya que solo se necesita conexión a internet, tiene el objetivo de facilitar la organización y ejecución de las funciones que tiene encomendadas la Inspección de Transporte. Una vez recibida «la queja», la Inspección de Transporte la

examinará y, si lo considera conveniente, planificará su actuación inspectora dando prioridad siempre a las actuaciones sobre empresas que puedan estar distorsionando el mercado de transporte con sus malas prácticas.

En los dos años que lleva en funcionamiento, son miles de denuncias anónimas las que se han presentado y que han dado lugar a inspecciones, por parte de los Servicios de Inspección cuando se ha visto que estaban fundamentadas.



En el caso de **Grupos de Empresas**, cuando más de un 51% del capital de todas ellas pertenecen a una misma “persona”, basta con tener un gestor de transporte en una de ellas, ya que cubriría esta función en todas las empresas del Grupo.

### ¿Cuánto tiempo puede estar una empresa sin gestor de transporte?

En el caso de los **autónomos**, hasta tres meses, y solo en el caso de incapacidad física o mental o muerte del gestor de transporte. En los demás casos, es decir, que se vaya voluntariamente de la empresa, por ejemplo, la sustitución tiene que ser inmediata.

En el caso de los autónomos, por fallecimiento o incapacidad física, **sus herederos cuentan con seis meses**, aún cuando no cumplan el requisito de competencia profesional, y este plazo se les puede prorrogar por otros tres meses cuando justifiquen las dificultades para la obtención del certificado de competencia profesional. Esto, cuando no se ha hecho la adjudicación a uno de los herederos de la empresa. Si uno o varios se la adjudican, deben cumplir con el requisito de competencia profesional desde el principio. Para la adjudicación hereditaria de la autorización de transporte, el nuevo ROTT da un plazo máximo de dos años.

### ¿A cuántas empresas puede aportar una persona la competencia profesional?

Antes sí lo hacía, pero ahora el ROTT no marca el máximo de empresas a las que una sola persona puede aportar la competencia profesional. Suponemos que el sentido común (tienen que estar ocho horas dado de alta en cada empresa), la normativa laboral, social y la jurisprudencia, aclaran este punto.

### 1.C Capacidad financiera

Las empresas de transporte deben acreditar la siguiente capacidad financiera: **9.000 euros por el primer vehículo y 5.000 euros más por cada vehículo a partir del segundo**. Así, si la empresa tiene dos vehículos, serán 14.000 euros; si tiene un vehículo, 9.000 euros y si tiene cinco, 29.000 euros. Para acreditar que se dispone de la capacidad financiera:

**a) Los autónomos** acreditan su capacidad financiera con **los vehículos siempre que no superen los 12 años de antigüedad** y se dispongan en propiedad, leasing o arrendamiento ordinario por un periodo superior a 24 meses.

Si no pudiera ser así, pueden aportar una garantía de una entidad financiera o aseguradora o bien un certificado de una entidad financiera que acredite que se tiene acceso a crédito por la capacidad financiera que le corresponda a la empresa.

**b) En el caso de sociedades**, acreditan su capacidad financiera con el capital más las reservas que figuren en el balance de la misma. Los operadores de transporte tienen que disponer de una capacidad financiera de 60.000 euros.

### 1.D La regulación de la honorabilidad

La honorabilidad es otro de los **requisitos básicos** de acceso para el transporte pesado. Lo tiene que cumplir tanto **el titular de la autorización como el gestor si son personas diferentes**.

La honorabilidad se presupone, pero en el ejercicio de la actividad de transporte se puede perder por la comisión de delitos que inhabiliten para el ejercicio de esta actividad o determinadas infracciones de transporte. Si bien es cierto, que **la pérdida de la honorabilidad no se aplica por lo que hasta ahora ninguna empresa ha visto suspendida su**





actividad por este motivo. La pérdida de honorabilidad supone la suspensión de la autorización de transporte de servicio público, ya que la honorabilidad es uno de los requisitos de obligado cumplimiento para poder ser titular de una autorización de transporte de servicio público.

**¿Por qué se puede perder la honorabilidad y durante cuánto tiempo?**

Para perder la honorabilidad tiene que darse alguna de las circunstancias siguientes:

- a) **Que la persona física o jurídica sea inhabilitada** para el ejercicio de la profesión de transporte por la comisión de cualquier delito. Estará inhabilitada, habrá perdido la honorabilidad, mientras dure la inhabilitación (ha sido condenado por un juez).
- b) **Cuando una persona física o jurídica ha sido sancionada mediante resolución** que ponga fin a la vía administrativa por la comisión de las infracciones de transporte que conllevan como sanción la pérdida de la honorabilidad. Si las infracciones que han ocasionado la pérdida de la honorabilidad tienen que ver con el ejercicio de las funciones del gestor de transporte, éste también pierde la honorabilidad.

Si la honorabilidad se pierde por la comisión de infracciones de transporte, la duración es por un periodo de 365 días, desde que se registra (en el Registro de Empresas de Transporte) la pérdida de la honorabilidad.

**¿Qué consecuencias conlleva la pérdida de la honorabilidad?**

- **Suspensión de las autorizaciones de las que sea titular la empresa. Durante el periodo de suspensión no pueden ser visadas, y si ha correspondido visado en ese periodo de suspensión, no pueden ser rehabilitadas. En consecuencia, se pierden.**
- **Inhabilitación para ser titular de autorizaciones de transporte durante el tiempo que dure la inhabilitación**
- **Inhabilitación para ejercer como gestor de transporte, durante el tiempo que dure la inhabilitación.**

**El Índice de Reiteración Infractora (IRI) y la pérdida de la honorabilidad**

En el Anexo I A del ROTT se incluyen las 27 infracciones que dan lugar a la pérdida de la honorabilidad de forma directa, una vez son firmes. Además, hay muchas otras infracciones, recogidas en los Anexos I B y I C del ROTT, que por acumulación pueden dar lugar también a la pérdida de la honorabilidad.

En estos casos, se aplica el Índice de Reiteración Infractora (IRI), que tiene en cuenta el número de vehículos de las empresas, ya que cuantos más vehículos y conductores posee una empresa, hay más posibilidad de cometer estas infracciones.

Así, en el cálculo del IRI se tienen en cuenta la siguiente fórmula:  $IRI = [I + (i/3)] / V$ . Donde:

- **I = número de infracciones muy graves recogidas en el Anexo I B**, cometidas por una empresa en un periodo de 365 días, que sean firmes (agotados los recursos y agotada la vía administrativa).
- **i = número de infracciones graves incluidas en el Anexo I C** cometidas por una empresa en un periodo de 365 días que sean firmes (agotados los recursos y la vía administrativa).
- **V = número medio de vehículos adscritos a la autorización de transporte** de mercancías o viajeros de los que ha sido titular la persona/empresa durante los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones incluidas en el cálculo de los factores "I" e "i".

¿Cómo se calcula el Índice de Reiteración Infractora? Pongamos que una empresa con 45 vehículos de media en los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones, ha sido sancionado:

- con 89 infracciones que afectan al factor "I",
- y por 123 de las que afectan al factor "i".

Entonces:  $I = [89 + (123/3)] / 45 = 2,9$ .

Como el índice es inferior a 3, no pierde la honorabilidad.

**Procedimiento administrativo para la pérdida de la honorabilidad por infracciones de transporte.**

Con la entrada en vigor en 2019 del Real Decreto 70/2019, con el que se modificó el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) y otras normas de transporte, se estableció un procedimiento específico y detallado para sancionar a las empresas de transporte de servicio público con la pérdida de la honorabilidad.

Se ordenaron las infracciones más graves en tres grupos, aplicando el criterio establecido por la normativa europea a través del Reglamento (UE) 2016/403. Esta clasificación de las infracciones está recogida en el Anexo I del ROTT, divididas en tres grupos:

- En el **Anexo I A** del ROTT están las 27 infracciones que se consideran extremadamente graves. La comisión de una de ellas podría dar lugar a la pérdida directa del requisito de honorabilidad, independientemente del número de vehículos que estén adscritos a la autorización de transporte.
- En el **Anexo I B** se han incluido las infracciones muy graves que afectan al denominado **factor "I" del Índice de Reiteración de Infracciones, IRI** (ver recuadro adjunto). Según este factor, habría que acumular tres infracciones de esta categoría por cada vehículo de la empresa para perder la honorabilidad.





■ En el **Anexo I C** se encuentran las infracciones graves que afectan al factor “i” del IRI. Según este factor, **tres de estas infracciones equivalen a una infracción del Anexo I B.**

En nuestro [Cuadernillo Especial sobre el Baremo Sancionador](#) puedes consultar qué infracciones afectan a la pérdida de la honorabilidad y su nivel de gravedad: si están incluidas en el Anexo I A, I B o I C del ROTT.

Sin embargo, el Tribunal Supremo anuló el procedimiento administrativo fijado en el ROTT para imponer la sanción de la pérdida de la honorabilidad, al considerar que el procedimiento administrativo establecido para imponer una sanción de este calado no ofrecía las suficientes garantías jurídicas.

Tras la publicación de la sentencia, el Ministerio de Transportes decidió no redactar un nuevo procedimiento legal de pérdida de la honorabilidad, si no que, en su lugar, ha decidido que se aplique la Ley 39/2015 de procedimiento administrativo y no modificar el ROTT.

Es decir, actualmente la inspección de transporte puede iniciar un procedimiento de pérdida de honorabilidad aplicando un procedimiento administrativo general, por lo que se mantiene la sanción de pérdida de honorabilidad en el Baremo Sancionador.

Hay que tener en cuenta que, cuando las infracciones que afectan a la pérdida de la honorabilidad, ya sea de forma directa (infracciones Anexo I A) o por Índice de Reincidencia (Infracciones Anexo I B e Infracciones Anexo I C), y estén relacionadas con los tiempos de conduc-

### ¿Puede la inspección de transporte iniciar un procedimiento de pérdida de honorabilidad?

Una sentencia del Tribunal Supremo anuló el procedimiento administrativo fijado en el ROTT para la pérdida de la honorabilidad, pero la Inspección de Transporte puede aplicar un procedimiento general establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; en la práctica, nunca se ha aplicado.

ción y descanso, el limitador o el tacógrafo, y la empresa haya aplicado medidas disciplinarias contra el conductor que cometió dichas infracciones (medidas que no pueden ser inferiores a quince días de suspensión de empleo y sueldo), estas infracciones NO se computan a efectos de la pérdida de la honorabilidad. Digamos que la empresa ha justificado su no culpabilidad en estas infracciones cuando sanciona al conductor.

### 1.E Otras disposiciones de interés incluidas en el ROTT

Además de los grandes temas que hemos tratado en los apartados anteriores, hay que hacer referencia a otros asuntos destacados.

#### Intermediación en el transporte sin autorización de operador de transporte.

Podrán ejercer funciones de intermediación, sin necesidad de disponer de la autorización de operador de transporte:

- Empresas de transporte público de mercancías que cuenten con un capital más reservas de 60.000 euros (el mismo que se exige a los operadores).
- Empresas de transporte público de mercancías, que contraten habitualmente a otros transportistas para cubrir demandas de transporte que exceden de su propia capacidad de transporte, siempre que no “subcontraten” más vehículos de los que ellos mismos tienen.
- Las cooperativas de transporte y sociedades de comercialización, cuando limitan sus funciones de comercialización a sus socios titulares de autorizaciones de transporte.



#### Sobre el CAP.

Los centros autorizados para la realización del CAP tienen que disponer de un sistema de control de registro biométrico (huella dactilar o fotografía de la persona), por lo que desde la entrada en vigor del ROTT se acabaron las firmas para justificar la presencia del alumno.

El curso CAP de renovación se puede realizar en los doce meses anteriores a la finalización del plazo de vigencia de la tarjeta CAP (hay que renovarlo cada cinco años), pero no va a acortar la vigencia del mismo. Es decir, si nos caduca en septiembre de 2025 y hacemos el curso de renovación durante el mes de junio, la nueva tarjeta caducará en septiembre de 2030.



## 2. PROHIBICIÓN DE QUE LOS CONDUCTORES REALICEN LA CARGA Y LA DESCARGA

En marzo de 2022 se publicó el Real Decreto-Ley 3/2022 que incluye disposiciones fundamentales para el transporte. Como la prohibición de que los conductores realicen la carga y descarga, que se complementó con el Real Decreto-Ley 14/2022.

Este Real Decreto-Ley introduce una disposición adicional decimotercera en la LOTT que **prohíbe a los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 Tn de MMA participar en las labores de carga y/o descarga de las mercancías, soportes, envases, contenedores o jaulas salvo:**

- Mudanzas y guardamuebles.
- Vehículos cisterna.
- Transporte de áridos, basculantes, vehículos grúa o que lleven otros dispositivos para realizar tales operaciones.
- Portavehículos.
- Grúas de auxilio en carretera.
- Paquetería.
- Transporte de animales vivos en los puntos de control.
- Transporte de carga fraccionada entre un centro de distribución y un punto de venta.

En esa actividad, se tienen que cumplir ciertas condiciones, limitándose la participación del conductor solo en las operaciones de descarga, en unos casos, o pudiendo participar tanto en la carga como en la descarga, en otros.

### 2.A La exención de la carga fraccionada

La exención de la carga fraccionada se desarrolló en el Real Decreto-Ley 14/2022, estableciéndose que:

**a) El conductor podrá participar solo en la descarga** de transportes de carga fraccionada entre el centro de distribución y punto de venta **siempre que esta actividad se realice dentro de su jornada laboral diaria** y le dé tiempo de regresar a su centro de trabajo habitual o a su lugar de residencia.

**b) El conductor podrá participar en la carga y descarga** entre un centro de distribución y el punto de venta o viceversa siempre que, además de que se den las circunstancias del punto anterior, **esta actividad se realice dentro del marco de un contrato de duración igual o superior a un año** entre el cargador y el porteador.

Es decir, si no se trata de un contrato de transporte continuado con duración superior al año, el conductor no puede realizar la carga de las mercancías. Podrá realizar únicamente la descarga y siempre cumpliendo las condiciones recogidas en el apartado a: dentro de su jornada laboral y que **no le impida regresar a su centro de trabajo o su lugar de residencia para que pueda disfrutar el descanso diario en su domicilio.**

Y os recordamos que, en cualquier caso, y también en estos sectores en los que el conductor puede realizar estas labores, **hay que facturarlas de forma independiente y separada al transporte, incluir su coste en la carta de porte y cobrarlo.** Que el



que el conductor pueda hacerlo por ley no quiere decir que no deba cobrarse, ya que es un trabajo diferente al del transporte, y como tal, tiene que estar remunerado de forma independiente.

### 2.B Pactado por escrito

Otra de las normas que modifica el Decreto-Ley 3/2022 es la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías para establecer que, en los casos en los que el conductor realice la carga y la descarga, cuando no le afecta la prohibición general, o si al conductor le acompaña otro trabajador que se haga cargo de esas funciones, **será porque se haya pactado por escrito y se tendrá que pagar un suplemento al precio del transporte** que cubra esos trabajos y que debe figurar además de forma separada en la factura.

En el caso de que **no figure por escrito, se presumirá que no hay pacto y no será el conductor quien realice estas funciones,** sino el car-

gador y/o destinatario con sus propios medios.

Finalmente, añadir que se modifica la LOTT también para incluir **un supuesto infractor calificado como Muy Grave cuando un conductor realice la carga y/o la descarga.** Tenéis más información sobre este punto en el **Apartado 7. Nuevas infracciones incluidas en la LOTT.**

**Si el conductor puede participar en la carga y/o descarga del camión, ¿tiene que especificarse en el contrato y remunerar aparte esos trabajos?**

**Sí, en los casos en los que el conductor realice la carga y la descarga, cuando no le afecta la prohibición general por tratarse de una de las excepciones previstas en la LOTT o porque al conductor le acompaña otro trabajador que se hará cargo de esas funciones, será porque se haya pactado por escrito y se tendrá que pagar un suplemento al precio del transporte que cubra esos trabajos y que debe figurar además de forma separada en la factura.**



# 3. MODIFICACION DE LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE



**E**l Real Decreto-Ley 3/2022 modificó también la Ley de contrato de transporte terrestre para incluir la cláusula obligatoria de revisión de los precios del transporte en función de la variación del precio del gasóleo y reducir las paralizaciones a una hora.

## 3.A Revisión del precio del transporte por la variación del precio del gasóleo

Así, cuando el precio del combustible haya variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, debe incrementarse o reducirse el importe del transporte en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que fijan las condiciones generales de contratación:

**a) En el caso un vehículo de más de 20 toneladas** el índice de variación aplicable al precio del transporte será el resultado de:  $G \times P \times 0,3/100$ .

Donde **G** es el índice de variación del precio medio del gasóleo, hecho público por la Administración, entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente y **P** es el precio del transporte pactado.

**b) Si el vehículo está entre 3,5 y 20 toneladas** la fórmula es la misma, pero se multiplica por 0,2, igual que en el caso de vehículos de obras de cualquier tonelaje:  $G \times P \times 0,2/100$ .

**c) Y si es un vehículo de hasta 3,5 toneladas**, se multiplicará por 0,1 para obtener el incremento del precio del transporte por la subida del gasóleo:  $G \times P \times 0,1/100$ .

Hay que tener en cuenta:

- **Que la variación del precio se tiene que reflejar en la factura**, salvo que expresamente en el contrato se hubiera recogido otra forma de reflejar esta variación.
- **Esta revisión está condicionada a que la variación del precio sea de un 5%**, tanto al alza como a la baja, o inferior si así se ha pactado previamente y por escrito.
- **En los contratos de duración continuada, se aplicarán de forma inmediata los incrementos o reducciones** aplicando los criterios anteriores o fórmulas de carácter trimestral, salvo que se pacte una periodicidad inferior.
- **En el caso de que los vehículos utilicen otro tipo de combustibles**, como GNL, la revisión del precio del transporte por la variación del pre-

cio del combustible, se llevará a cabo siguiendo las fórmulas de la Administración aplicables para su cálculo.

■ **El pacto en contra se considera nulo.**

## 3.B La paralización se reduce a una hora

También se modifica la Ley de contrato de transporte terrestre de forma que **las paralizaciones que no sean imputables al porteador (los tiempos de espera para cargar y descargar) deberán abonarse siempre que sean superiores a una hora**. Hasta entonces, se establecían dos horas de paralización. Es decir, desde la puesta a disposición del vehículo para la carga y/o la descarga, el cargador o destinatarios tienen una hora,

si en ese tiempo no se ha realizado este trabajo, el camión y el conductor están «paralizados» y el cargador o destinatario deben indemnizar a la empresa de transporte por ello.

En cuanto al cómputo y pago se fijan en las condiciones generales de contratación: **hora o fracción de hora cuentan como una unidad; en un periodo de 24 horas el máximo de horas de paralización son 10; si la paralización supera las 24 horas, se incre-**

**menta el importe en un 25% a partir del segundo día y si supera las 48 horas, se incrementa en un 50%, a partir del tercer día.**

**La indemnización es de 40 euros/hora:** es el importe correspondiente a 2024 (mientras no se aprueban los Presupuestos Generales del Estado, permanece el mismo que en 2023), **resultado de multiplicar por 2 el Indicador Público de Renta de Efectos múltiples/día (IPREM).**

Es decir:

- A. Si estamos paralizados cinco horas,** el cálculo sería: 5 horas - 1 hora = 4 horas x 40 euros = **160 euros.**
- B. Si estamos paralizados 18 horas:** 18 horas - 1 hora = 17 horas = 10 horas = 10 x 40 euros = **400 euros.**
- C. Si estamos paralizados 36 horas:** 36 horas - 1 hora = 35 horas = 10 horas correspondientes al primer día (primeras 24 horas) + [(10 horas x 40 euros) x 1,25] = 400 + 500 = **900 euros.**
- D. Si estamos paralizados 58 horas:** 58 horas - 1 hora = 57 horas = diez horas por las primeras 24 horas de paralización + (10 horas por las segundas 24 horas de paralización x 1,25) + [(9 horas (del tercer día) x 40 euros) x 1,50] = 400 + 500 + 540 = **1.440 euros.**

### ¿Tengo que pactar con mi cargador la revisión del precio del gasóleo?

**No, el Real Decreto-Ley 3/2022 modificó la Ley de contrato de transporte terrestre para incluir la cláusula obligatoria de revisión de los precios del transporte en función de la variación del precio del gasóleo y reducir las paralizaciones a una hora. El pacto en contra se considera nulo.**



## 4. LA LEY DE LA CADENA DE TRANSPORTE: PROHIBICIÓN DE TRABAJAR POR DEBAJO DE COSTE



El Real Decreto-Ley 14/2022 del 1 de agosto modifica la Ley del Contrato de Transporte, La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para dar cabida a la denominada Ley de la Cadena de Transporte, que supuso la modificación de las siguientes regulaciones para introducir los principios necesarios para proteger la cadena de transporte:

- Modifica la **Ley del Contrato de Transporte** para que todos los contratos de transporte, a partir de 150 euros tengan que formalizarse por escrito en una carta de porte.
- Fija el contenido de la **carta de porte** en el que destaca la obligación de incluir el precio del transporte.
- Modifica la **LOTT** para incluir sanciones en caso de que se incumpla la obligatoriedad de reflejar el contrato por escrito o se impongan precios, o se cobren precios, por debajo de los costes reales de explotación del porteador efectivo, con referencia al Observatorio de Costes, si el porteador no encuentra otra forma de justificar sus costes.

La Ley de la Cadena de Transporte es de especial interés en los contratos de un solo envío o cuando el porteador está en una situación de desequilibrio frente al cargador u operador de transporte.

### 4.A Formalización del contrato de transporte por escrito a partir de 150 euros

Cada envío, porque el contrato puede ser para un solo envío o un contrato de larga duración en el que se producen multitud de envíos, **debe formalizarse por escrito en una carta de porte siempre que el precio del transporte sea superior a 150 euros.**

Que no haya carta de porte, porque no se haya formalizado por escrito por connivencia de las partes, no quiere decir que no se le apliquen

las disposiciones que estamos comentando ahora; además, se establece la posibilidad de que la carta de porte sea electrónica con arreglo a la legislación vigente. **El contenido obligatorio de la carta de porte es:**

- a. **Identificación del cargador y expedidor** si son diferentes.
- b. **Identificación del transportista efectivo** (el que realmente transporta las mercancías en sus vehículos y bajo su responsabilidad).
- c. **Lugar y fecha de la recepción** de la mercancía por el transportista efectivo.
- d. **Lugar y fecha prevista de entrega** de la mercancía en destino.
- e. **Identificación del destinatario.**
- f. **Naturaleza y masa de las mercancías.**
- g. **Precio del transporte y el importe de los gastos necesarios y relacionados con el transporte**, en concreto el importe de las operaciones de carga y descarga si las realiza el conductor en los casos en los que no esté expresamente prohibido, como en la carga fraccionada.

El precio del transporte más los gastos deben ser **“iguales o superiores al total de los costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación”**, es decir, **el precio debe cubrir como mínimo los costes de efectuar ese transporte en concreto.**

Si una de las partes se niega a formalizar el contrato de transporte por escrito, en la denominada carta de porte, la otra parte puede desistir del contrato y a la vez exigir una indemnización equivalente al precio del transporte.

En cuanto al **contrato de transporte continuado se establece también la obligación de que debe formalizarse por escrito**, además de una carta de porte escrita por cada envío que se haga en el marco del contrato continuado. **Y este contrato**

**continuado escrito debe incluir el precio que se va a pagar, sirviendo de marco para el precio que se incluirá en las cartas de porte por cada envío** y resto de condiciones de realización de los portes.

### 4.B Coste mínimo del transporte: referencia al Observatorio de Costes

En principio, dentro de su libertad empresarial, las inversiones que haya realizado, su estructura empresarial, etc. **cada transportista será quien determine sus propios costes y los acredite en caso de conflicto con el cargador** por el precio del transporte, pero, también puede tomarse como referencia el Observatorio de Costes que elabora y actualiza trimestralmente el Ministerio de Transportes.

En caso de conflicto **con un cargador que pretenda pagar, o pague sin más un precio inferior al coste mínimo del transportista efectivo, será éste quien tenga que demostrar cuáles son sus costes mínimos de prestación del servicio.**

### ¿Qué es la Ley de la Cadena de Transporte?

No es un texto en sí, o una Ley como tal, si no la modificación de una serie de normas ya existentes para introducir los principios necesarios para proteger la cadena de transporte, como obligar a formalizar los contratos por escrito a partir de un importe de 150 euros o sancionar por pagar por debajo de coste.



## 5. EL PAQUETE DE MOVILIDAD I



**E**n julio de 2020 se aprobó el Paquete de Movilidad I y ese mismo año, en agosto, entraron en vigor nuevas disposiciones sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el retorno de los conductores cada cuatro semanas a sus países de establecimiento.

### 5.A Novedades en tiempos de conducción y descanso

#### Prohibición de hacer el descanso semanal normal en cabina.

Ya el Tribunal de Justicia Europeo prohibió realizar el descanso semanal regular de 45 horas en la cabina del camión. Ahora, el Paquete de Movilidad lo convierte en norma al incluirlo en el Reglamento.

**El empleador debe proveer al conductor de un descanso en un establecimiento adecuado**, que, aunque no se especifica qué se entiende por establecimiento adecuado, parece que queda claro que debe disponer de las debidas condiciones de descanso y sanitarias del conductor, además de garantizarle privacidad. Sirve un hotel, un apartamento, un motel, una residencia privada...

La Comisión aclara que, según establece el Reglamento, **no se le puede pedir al conductor ni a la empresa que justifique de ninguna manera dónde ha realizado el descanso semanal regular de 45 horas** (o superior si ha sumado horas que tuviera que compensar). **Solo podría sancionarse al conductor por realizar un descanso en cabina, si en el momento del control, los agentes de la autoridad sorprenden al conductor realizando el descanso semanal en el interior de la cabina.**

Pero no caben las suposiciones ni la exigencia de acreditar dónde se ha realizado el descanso semanal regular, ni se le puede requerir que presente factura del hotel al conductor.

#### Posibilidad de realizar dos descansos semanales consecutivos.

Desde la aprobación del Paquete de Movilidad I, el Reglamento 561 permite **realizar dos descansos semanales**

**reducidos consecutivos para los conductores que realicen transporte internacional.**

Pero, **el siguiente descanso, que tendría que ser el descanso semanal normal o regular de 45 horas, debe ir precedido de la compensación de las horas no tomadas de descanso de los dos descansos semanales reducidos previos.**

Así, si se han descansado dos semanas consecutivas 24 horas, faltarían por compensar 42 horas (21 horas por cada descanso semanal reducido). De esta forma, en la tercera semana del mes, el descanso tendría que ser de 42+45 horas, es decir, 87 horas. Horas íntegras de descanso que no pueden emplearse por supuesto en conducir, pero tampoco en ningún otro tipo de trabajo o disponibilidad para la empresa.

Es decir, **se tienen que tomar en bloque, y sumadas al primer descanso semanal regular siguiente, las horas no descansadas en los dos descansos semanales reducidos consecutivos.**

#### Superación de los tiempos de conducción diario y semanal.

Puede prolongarse en dos horas el tiempo máximo de conducción diaria y semanal en circunstancias excepcionales:

- Para permitir que el vehículo llegue a un lugar de parada adecuado y en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas;
- En circunstancias excepcionales, cuando se necesita prolongar este tiempo de conducción para llegar al domicilio o centro operativo de la empresa para realizar un descanso semanal.

■ **El conductor tiene que indicar manualmente en el disco diagrama o en el ticket impreso del tacógrafo el motivo de esta prolongación de la conducción, y se hace responsable de la veracidad de lo expuesto.**

■ **Prolongar en dos horas la conducción diaria no implica reducir en el mismo tiempo el descanso semanal. habrá**

### ¿Se modifican también los tiempos de conducción y descanso?

**Sí, para hacer más fácil el trabajo de los conductores de transporte internacional, se introducen algunas flexibilizaciones en los tiempos de conducción y descanso.**



que sumar estas dos horas a un descanso semanal antes de que finalice la tercera semana siguiente a aquella en la que se ha prolongado la conducción diaria y semanal más allá de los límites acogidos a esta excepción.

■ Y, además, en cualquier caso, la conducción bisemanal resultante no puede exceder de 90 horas. De forma que si un conductor conduce 56+2 horas una semana, la siguiente solo podrá conducir 32 horas, y teniendo en cuenta que esas dos horas conducidas de más de forma excepcional tienen que incrementar un descanso semanal en la misma proporción antes de que pasen tres semanas desde que se excedió el tiempo de conducción máximo.

### La regla del ferry para el descanso semanal normal.

Si una parte del descanso semanal normal del conductor transcurre a bordo de un ferry (el viaje en el ferry debe durar más de ocho horas), en ningún caso puede pasar las horas de transbordo el conductor en la cabina ni tampoco las horas precedentes o siguientes a este transbordo hasta completar el descanso semanal regular.

### La multi-tripulación y las interrupciones de 45 minutos.

Cuando hay tripulación múltiple, doble tripulación o sencillamente, cuando van dos conductores a bordo del camión, deben respetarse igualmente las interrupciones de 45 minutos a la conducción. Que puede hacerse con el vehículo en movimiento o bien parado, a elección del conductor.

Si el vehículo está en movimiento, la pausa del conductor que no conduce tiene que ser de 45 minutos tomados en bloque, de una sola vez. El resto del tiempo que acompaña a otro conductor es tiempo de disponibilidad. Si se toma fuera del vehículo puede tomarse en dos veces, como el resto de los conductores, y puede superar los 45 minutos si así lo desea el conductor. Lo que no puede ser inferior.

## 5.B Retorno de los conductores a sus países de establecimiento

Las nuevas disposiciones en materia de tiempos de conducción y descanso del Paquete de Movilidad I también obligan a que la empresa organice el trabajo de sus conductores de tal forma que cada tres o cuatro semanas retornen, o bien al país donde está establecido el centro de operaciones de la empresa para la que trabajan o bien al país donde tiene su residencia, si son diferentes. El periodo de cada tres o cuatro semanas está en función de si el conductor ha tenido dos descansos semanales reducidos consecutivos, como ahora permite la nueva reglamentación, o no.

También se abre una tercera vía y es que el conductor puede emplear ese tiempo para ir a un tercer país, que no sea ni el de residencia ni el de sede de la empresa, si así es su deseo.

El empleador, la empresa, tiene la obligación de organizar la agenda de los conductores para que hagan el retorno cada tres o cuatro semanas y tiene la obligación de llevar los registros correspondientes para control de las autoridades, con independencia de que el conductor decida retornar a su país de residencia, al país de establecimiento de la empresa (si son diferentes) o a un tercer país, porque el Reglamento no prescribe que tiene que ser a uno de los dos primeros, por lo que no podría sancionarse al conductor si decide pasar su tiempo de des-



## ¿Qué novedades se introducen para limitar los efectos de las empresas deslocalizadas?

El Paquete de Movilidad I introduce limitaciones en las operaciones de cabotaje; obliga a comunicar el desplazamiento de conductores y confirmar que se les abona como mínimo el salario mínimo del país al que se les ha desplazado; prohíbe realizar el descanso semanal normal en la cabina del camión y obliga al retorno de conductores y camiones a sus países de establecimiento cada cierto tiempo.

canso en un país que no corresponda ni al de la sede de la empresa ni al de su domicilio.

La empresa tiene que preguntar al conductor dónde quiere pasar el descanso, pero no puede obligarle a pasarlo ni en un lugar ni en otro. Si el conductor no responde a la empresa, puede

entonces el empleador decidir por el conductor. Pero esto debería poderse probar, por ejemplo, con un correo dirigido al conductor, del que no se obtiene respuesta.

De donde pasa finalmente el descanso el conductor, el Reglamento no prescribe nada por lo que no puede sancionarse nada. Ni la empresa ni el conductor tienen que guardar ninguna prueba documental de dónde ha pasado efectivamente ese descanso el conductor, asunto, que recalca la Comisión, solo interesa al conductor.

Por ejemplo, un conductor rumano, que trabaja para una empresa con sede en Rumanía y hace un transporte habitual España-Francia. Puede decidir retornar a Rumanía cada tres o cuatro semanas, en función de lo que le corresponda, o bien puede pasar estos días de descanso en España, en Francia o en donde decida libremente. Y cuando termine su periodo de descanso, se presentará en el país y lugar que le corresponda para iniciar su trabajo.

La empresa debe poder demostrar que ha organizado el trabajo de los conductores para permitir estos retornos. Para ello utilizará los registros del tacógrafo, listas de servicio de los conductores u otra docu-





mentación que sirva para demostrar que ha cumplido con la obligación de organizar el regreso del conductor. Servirían billetes de viaje (avión, tren, autobús), la puesta a disposición de un minibus contratado por la empresa, etc.

Estas pruebas de haber facilitado los retornos tienen que conservarse en la sede de la empresa a disposición de las autoridades de control, ya sean las del propio Estado de domicilio de la empresa o las de otro Estado miembro.

No es el conductor el encargado de disponer de estas pruebas ni tiene que disponer de pruebas de dónde pasó efectivamente el descanso normal semanal o una pausa más larga si era lo que correspondía.

Una declaración o renuncia expresa firmada por el conductor, renunciando a su derecho a retornar cada tres o cuatro semanas al país donde el elija, no exime a la empresa de su obligación de organizar la jornada de sus conductores de forma que les permita estos retornos periódicos y además la obligación de conservar los registros correspondientes que lo acrediten a disposición de los servicios de inspección.

La obligación de correr con los gastos para el retorno del conductor es del empresario siempre que el retorno lo realice a su país de residencia o al de domicilio de la empresa, si son diferentes y él se encuentra en un tercer país. Si ya se encuentra en uno de estos dos países o decide disfrutar de su descanso en otro tercer país, los gastos en los que incurra el conductor serán de su cuenta. Y lo mismo se aplica para los conductores de terceros países que trabajan para una empresa de la Unión Europea.

Estas disposiciones solo se aplican a los conductores por cuenta ajena, no afectan a los autónomos.

El Real Decreto-Ley 3/2022 también se aprovechó para adaptar a la legislación española a la normativa incluida en el Paquete de Movilidad I, aprobado en julio de 2020. Las novedades están recogidas en los siguientes apartados.

### 5.c Desplazamiento de conductores en transporte internacional

El Paquete de Movilidad I introdujo novedades en el desplazamiento de conductores, el cabotaje, y nuevas medidas como el retorno obligatorio de vehículos y conductores a sus países de establecimiento como una forma de luchar contra las empresas buzón. El Decreto Ley 3/2022 incluye la modificación de la Ley 45/1999 sobre desplazamiento de trabajadores para incluir un Capítulo, el V, con normas especia-



les para los conductores en el ámbito de una operación de transporte internacional.

Desde el 2 de febrero de 2022, las empresas de transporte que desplacen a sus conductores a nuestro territorio, cuando se considere que hay desplazamiento, **tendrán que acreditar la relación laboral y que cobran al menos un salario equivalente al salario mínimo español, y tendrán que acreditar los pagos realizados.** Os recordamos que el salario mínimo español se sitúa ya en 1.134 euros/mes en 14 pagas (febrero 2024)

**Afecta solo a los trabajadores por cuenta ajena** (excluye pues a los autónomos) en el ámbito de una operación de transporte internacional. Se aplica también a los conductores de empresas de terceros países, no comunitarias, cuando realicen operaciones de transporte al amparo de acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión.

Y, por supuesto, **el transporte de cabotaje es considerado desplazamiento de conductores** y tiene que someterse a las disposiciones de esta Ley que os comentamos a continuación.

El desplazamiento finaliza cuando el conductor deja el Estado miembro de acogida como parte de su actividad de transporte internacional.

"Estado de establecimiento" es el Estado en el que está la sede de la empresa de transportes y "Estado de acogida" es el estado al que el conductor es desplazado para un transporte internacional. Por ejemplo, una empresa establecida en España que hace transporte internacional con Francia y Alemania, estos dos últimos son países de acogida, mientras que España es el Estado de establecimiento.

**La Directiva comunitaria no considera que haya desplazamiento de conductores en los siguientes casos:**

- Los transportes bilaterales entre dos estados miembros de la UE.
- El transporte anterior o continuación de un transporte combinado y dentro de una operación bilateral de transporte entre dos estados miembros.
- Las operaciones de carga y descarga en un estado de tránsito dentro de una operación bilateral de transporte (ya sea la operación bilateral entre dos estados miembros o un estado miembro y un tercer país), siempre que no haya carga y descarga en el mismo país de tránsito, es decir que no se realice un transporte interior o de cabotaje.

Para que aplique esta exclusión, **el conductor debe registrar manualmente el cruce de frontera**, que es obligatorio desde el 2 de febrero de 2022, y para ello habrá que parar el camión en el lugar más próximo a la frontera, una vez atravesada, y marcarlo. No hay que hacerlo en los tacógrafos inteligentes que ya cuentan con esta función, porque disponen de un geolocalizador que registra de forma automática la posición del camión.

El conductor tiene que marcar en el tacógrafo los símbolos de los países en los que inicia y finaliza su jornada de trabajo, y los que atraviese. Si el cambio de país se produce con el camión a bordo de un trans-





bordador o tren, el cambio de país se marcará cuando se haya llegado al puerto o estación del país de llegada.

La empresa de transporte tiene que realizar una comunicación del desplazamiento del conductor antes del inicio del desplazamiento. Para ello, tiene que utilizar un formulario multilingüe estándar de interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), que tiene que incluir la siguiente información:

- Identificación de la empresa de transporte, indicando el número de la licencia comunitaria.
- Datos de contactos del gestor de transporte o persona de contacto en el estado de establecimiento (donde la empresa tiene su sede) que sirva de enlace con las autoridades del país donde se ha desplazado al conductor y para el envío y recepción de documentos o notificaciones.
- Identidad, domicilio y número de permiso de conducción del conductor.
- Fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y legislación aplicable al mismo.
- Fechas previstas de inicio y fin del desplazamiento.
- Matrículas de los vehículos a motor.
- Tipo de servicio de transporte prestado: mercancías, viajeros, internacional o cabotaje.

Esta información se guardará en el IMI durante veinticuatro meses.

### Comunicación del desplazamiento del conductor: Sistema de Información del Mercado Interior IMI

La forma de hacer esta comunicación es enviando la declaración a través de la herramienta online desarrollada por la Comisión Europea ([Road Transport-Posting Declaration](#)).

Con carácter previo, la empresa habrá tenido que crear una cuenta en dicho portal unificado para todos los Estados miembros de la Unión Europea, antes de poder comunicar ningún desplazamiento. En este portal no solo subirá la declaración de desplazamiento del conductor, si no también todos los documentos justificativos que se requieran por parte de las autoridades de los Estados miembros en donde se ha estado realizando transporte con conductores desplazados (como justificantes de la remuneración del conductor durante el periodo que ha estado desplazado en el estado miembro que requiera la documentación, contrato de trabajo o documento equivalente, fichas o documentos con los horarios del conductor, los justificantes del pago de los salarios). La empresa cuenta con ocho semanas para enviar a través de este portal la documentación requerida, desde su solicitud.

Desde el 2 de febrero de 2022, cuando entró en funcionamiento esta plataforma para todos los Estados Miembros, quedaron sin efec-



to todas las plataformas de los países con los que ya había que hacer dicha declaración de desplazamiento del conductor (Francia, Alemania, Bélgica...).

Y, desde mayo de 2022 es también obligatorio comunicar el desplazamiento de los conductores con vehículos a partir de 2,5 Tn., ya que desde mayo de 2022 [los vehículos a partir de 2,5 Tn. también necesitan licencia comunitaria](#) para hacer transporte internacional.

La empresa de transporte tiene que entregar al conductor copia en papel o electrónica de esta comunicación de desplazamiento que ha debido realizar con carácter previo al IMI. Así que, el conductor, en caso de control en carretera, tiene que disponer de:

- Copia de la declaración de desplazamiento presentada por la empresa de transporte para la que trabaja en el IMI.
- Prueba de las operaciones de transporte que está efectuando en el estado miembro de acogida (como la carta de porte electrónica eCMR).
- Los registros del tacógrafo obligatorios y, en particular, los registros manuales del cruce de frontera que haya tenido que realizar.

Una vez realizado el desplazamiento, tanto la Inspección de Trabajo, como la Seguridad Social o la Inspección de Transporte podrán requerir a la empresa transportista que envíe a través del IMI copia de los portes efectuados (eCMR), o bien de los registros del tacógrafo.

También pueden requerir que envíe la documentación que justifique la remuneración real percibida por el conductor correspondiente al periodo que ha estado desplazado en territorio español, el contrato de trabajo o equivalente y las fichas con los horarios del conductor, así como los justificantes de los pagos realizados al mismo.

Y la empresa de transportes tiene que enviar esta documentación también a través de IMI y cuenta con un plazo de ocho semanas para ello, a contar desde la fecha de solicitud. Si no presenta la documentación requerida por las autoridades españolas, la Inspección de Traba-







jo, la Seguridad Social o la Inspección de Transporte podrán solicitar, también a través del IMI, asistencia de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento de la empresa de transporte correspondiente.

En las mismas circunstancias, cuando sean los conductores españoles los desplazados en otros territorios de la Unión Europea, nuestras administraciones (Trabajo, Seguridad Social y/o Transporte) garantizarán que se proporciona a las autoridades competentes de los Estados miembros que lo soliciten la documentación solicitada a través del IMI, en un plazo de veinticinco días hábiles a partir de la fecha de solicitud de la asistencia mutua.

En el caso de **aquellos conductores que no se consideran desplazados**, como hemos comentado más arriba, **deberán llevar a disposición de un posible control en carretera la prueba en papel o formato electrónico del transporte internacional que estén realizando (eCMR), así como los registros del tacógrafo** (con los cruces de frontera registrados como elemento fundamental).

Y, además, se modifica la LOTT para incluir algunos supuestos infractores nuevos en relación con el incumplimiento de las normas sobre desplazamiento de conductores, como podéis comprobar en el apartado de Novedades en Infracciones y Sanciones.

## 5.D Cabotaje

Desde el 21 de febrero de 2022 está en vigor la siguiente normativa en relación con los transportes de cabotaje (cuando una empresa que no tiene ni sede ni establecimiento en un país, hace transporte interior en dicho país):

**Los conductores que están realizando operaciones de cabotaje sí están desplazados y, en consecuencia, la empresa tiene que hacer la declaración de desplazamiento** y adjuntar la información que, sobre salario, etc. le demande el país donde se esté realizando esta actividad.

El cabotaje tiene que ser continuación de un transporte internacional y debe realizarse con el mismo vehículo con el que se ha efectuado el transporte internacional (al menos con el de tracción, si es un vehículo articulado) y **las operaciones de cabotaje que podrán hacerse son tres en un periodo máximo de siete días desde que se efectuó la descarga de las mercancías del transporte internacional, que dio lugar a la entrada en el país.**

### ¿Qué limitaciones se establecen para el cabotaje?

**Solo podrán hacerse tres operaciones de cabotaje en un periodo de siete días desde la descarga de las mercancías como consecuencia de un transporte internacional. Al cabo de estos siete días tiene que salir del país y no puede volver a entrar hasta pasados cuatro días.**

A partir de aquí, **este vehículo tiene que salir del país donde ha estado realizando cabotaje y no podría volver a entrar hasta pasados cuatro días desde la salida del mismo (periodo de enfriamiento)**. Todos los cruces de frontera tienen que marcarse obligatoriamente en el tacógrafo de forma manual o automática, si la versión del tacógrafo inteligente lo permite, como hemos comentado más arriba.

El transportista tiene que poder acreditar la realización del transporte internacional previo que dio origen a las operaciones de cabotaje.

## 5.E Retorno de los vehículos a sus estados de establecimiento

Desde el 2 de febrero de 2022 también está en vigor la obligación de que los vehículos, a partir de 2,5 Tn. retornen a su estado de establecimiento cada ocho semanas. Esta es la forma correcta de hacerlo:

■ **Lugar al que deben retornar los camiones cada ocho semanas:** a uno de los centros operativos de la empresa en su estado de establecimiento, que es el estado en el que esté establecida la empresa, aunque el gestor de transporte esté o proceda de otro país. El retorno puede hacerse de diferentes maneras: por tren, ferry, por sus propios medios...

■ **Cómputo del tiempo de las ocho semanas para el retorno del camión:** el inicio del periodo de las ocho semanas se produce a las 00:00 horas del día siguiente al que el camión sale de su estado de establecimiento (por ejemplo, si sale el domingo 31 de marzo a las 16:00 horas, el inicio del cómputo de las ocho semanas es a las 00:00 horas del lunes 1 de abril).

**Y el cómputo de las ocho semanas finaliza a las 24:00 horas del mismo día de la octava semana siguiente.** El camión tiene que estar de retorno en su estado de establecimiento antes de las 23:59 del día en que finaliza el cómputo de las ocho semanas.

Por ejemplo, si el camión sale de su estado de establecimiento el 31 de marzo, el inicio del cómputo es a las 00:00 horas del lunes 1 de abril, por lo que tiene que estar de retorno en su estado de establecimiento antes de las 23:59 del lunes 27 de mayo.

**Los festivos y fines de semana (sábados y domingos incluidos) no se computan como día de retorno**, es decir, si la vuelta corresponde el sábado 4 de junio, porque es cuando finalizan las ocho semanas, el retorno tiene que producirse a más tardar a las 23:59 del lunes 5 de junio. Es decir, **el retorno será antes de que finalice el primer día hábil siguiente al sábado, domingo o festivo.** En el caso de los festivos solo se computa si es del estado miembro de establecimiento al que debe retornar el camión.

■ **Cuánto tiempo tiene que permanecer el camión en el estado miembro de establecimiento:** la nueva norma legal no especifica cuánto tiempo tiene que permanecer el camión en su estado de establecimiento, tras el retorno de ocho semanas, por lo que puede ser por un corto periodo de tiempo, pero lo que es evidente es que tienen que respetarse los tiempos de conducción y descanso del conductor, en su caso.

■ **Cómo puede justificar la empresa el retorno del camión:** las empresas tienen la obligación de justificar que han cumplido con la obligación de retorno del camión cada ocho semanas a un centro de operaciones en su estado de establecimiento en caso de inspección. Los registros del tacógrafo, las cartas de porte o los registros de servicio de los conductores pueden servir para justificar documentalmente que se ha dado cumplimiento a esta obligación.

## 6. NUEVAS INFRACCIONES INCLUIDAS EN LA LOTT



Como consecuencia de todas las normas que han entrado en vigor estos años, o que han modificado las existentes, la LOTT se ha tenido que modificar para incluir nuevos tipos infractores que sancionen la morosidad en el transporte, la realización de la carga y/o descarga por parte del conductor en los supuestos prohibidos, trabajar por debajo de coste, y otras en relación con el Paquete de Movilidad I. Son las siguientes.

### 6.A Tipos infractores sobre morosidad en el transporte

El plazo de pago legal es de 30 día que, por pacto entre las partes puede extenderse hasta los 60 días de la prestación del servicio de transporte. Cuando se supera este plazo, se fija el plazo legal en 60 días por defecto, se incurre en morosidad.

Se ha establecido una graduación de las infracciones en seis tramos, para ello se modifican los artículos 140 y 141 de la LOTT y se incluye un nuevo tipo infractor grave (los retrasos en los pagos de contratos de transporte cuando el importe del contrato de transporte no supera los 3.000 euros) y un nuevo tipo infractor muy grave, cuando el importe del contrato de transporte se sitúa entre 3.001 y más de 6.000 euros:

Se añade el apartado 26 al artículo 141 de la LOTT donde se tipifican (enumeran) las infracciones graves de la normativa de transporte:

- Si el contrato no supera los 1.000 euros: se sancionará con multas de entre 401 y 600 euros.
- Si el contrato es entre 1.001 y 1.500 euros: se sancionará con multas entre 601 y 800 euros.
- Si el contrato está entre 1.501 y 3.000 euros: se sancionará con multas entre 801 y 1.000 euros.

En el artículo 140 se añade una nueva infracción muy grave, es el apartado 40, que implica pagar fuera de plazo contratos de transporte cuya cuantía exceda de 3.000 euros. Y se gradúa de la siguiente manera:

- Si el contrato está entre 3.001 y 4.000 euros: el importe de la sanción estará entre 1.001 y 2.000 euros.

- Si el contrato está entre 4001 y 6000 euros: el importe de la sanción será entre 2.001 y 4.000 euros.
- Si el contrato es superior a 6.000 euros: el importe de la sanción estará entre 4.001 y 6.000 euros.

Además, la reincidencia en la comisión de infracciones supone un agravamiento de la misma, da igual el tipo de infracción que se haya cometido. En el caso de las infracciones relacionadas con la morosidad, se penaliza la reincidencia (es decir, cometer la misma infracción varias veces en un periodo de tiempo concreto) con una sanción de hasta 30.000 euros, cuando se ocasione un daño extraordinariamente grave al acreedor, por ejemplo, que afecte de forma significativa a la solvencia del transportista o bien cuando hayan transcurrido seis meses.

Finalmente, se introduce un nuevo artículo en la LOTT para que la administración pública competente para la imposición de las sanciones publique de forma periódica las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones relacionadas con la morosidad en el transporte, que hayan adquirido firmeza en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

### 6.B Tipos infractores sobre carga y descarga por parte de los conductores

En marzo de 2022 se introdujo una modificación de la LOTT para incluir supuestos infractores y las correspondientes sanciones cuando el conductor realice la carga y/o la descarga en los supuestos que lo tiene prohibido. La infracción es tanto para el transportista como para el cargador o intermediario, expedidor y destinatario que estén implicados en el contrato de transporte.

Se trata de una única infracción Muy Grave de la Ordenación de los Transportes Terrestres:

*“La realización de las operaciones de carga o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en esta ley. Se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo, como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubieran intervenido en el transporte.”*

El importe de la sanción se sitúa entre 4.001 y 6.000 euros.







## 6.C Tipos infractores sobre la Ley de Contrato de Transporte (Precio Mínimo)

### Infracción Muy Grave

Es infracción Muy Grave que en los contratos referidos a un único envío (no a los de larga duración o duración continuada) se pague al transportista efectivo un precio inferior al total de sus costes efectivos individuales o asumidos por él, **siempre que exista una manifiesta desigualdad entre el cargador y el porteador**, que se da cuando:

- el cargador cuenta con autorización de operador de transporte y el transportista efectivo no;
- el transportista efectivo es una pyme y el cargador principal no;
- el cargador contractual no tenga la condición de pequeña empresa o microempresa y el transportista efectivo sea una microempresa (donde entrarían los autónomos).

**La cuantía de la sanción será entre 2.001 y 4.000 euros.**

### Infracciones graves

- La carencia o falta de datos obligatorios en la carta de porte.

**La infracción prevista está entre 401 y 600 euros.**

- No formalizar la carta de porte o no formalizar el contrato de transporte continuado por escrito cuando es obligatorio. Son responsables de esta infracción tanto el cargador contractual como el transportista efectivo, salvo que prueben lo contrario.

**La infracción prevista está entre 801 y 1000 euros.**

- No incluir el precio del transporte en la carta de porte o en otros documentos contractuales cuando sea obligatorio.

**La infracción prevista está entre 601 y 800 euros.**

- La no inclusión de las menciones obligatorias que, como mínimo, debe contener la carta de porte, salvo que haya que considerar la infracción anterior (el precio).

**La infracción prevista está entre 401 y 600 euros.**

## 6.D Tipos infractores sobre diferentes disposiciones del Paquete de Movilidad I

La transposición del Paquete de Movilidad I a la normativa española también ha conllevado que se haya tenido que modificar la LOTT, en lo que a infracciones se refiere, para incluir algunas relacionadas con el desplazamiento de los conductores, tiempos de conducción, retorno de los conductores, etc.

### Infracciones Muy Graves

- Realizar los descansos normales de 45 horas o de compensación de descansos por periodos superiores a 45 horas en el vehículo.
- Tomar los descansos semanales normales de 45 horas o de más de 45 horas, si se toman las horas de compensación de descansos reducidos, en alojamientos no apropiados ni adaptados para ambos sexos; con instalaciones sanitarias y de descanso inadecuadas.
- No organizar por parte de la empresa de transporte el trabajo del conductor para que pueda retornar a su lugar de residencia, o centro operativo de la empresa, cada cuatro semanas consecutivas.
- No organizar el tiempo de trabajo de los conductores para que puedan regresar a su país de establecimiento, centro operativo, etc. antes de finalizar la tercera semana y después de haber tomado dos descansos reducidos consecutivos en el marco de un transporte internacional de mercancías, antes del inicio del descanso semanal normal de más de 45 horas que tome en compensación.

- No realizar el conductor la compensación de los dos descansos semanales reducidos consecutivos en el marco de un transporte internacional de mercancías. Compensación que debe preceder al siguiente descanso semanal normal, que debe tomarse a continuación.

**Las tres primeras infracciones se sancionarán con multas de 1.001 a 2.000 euros y las dos últimas con multas de 2.001 a 4.000 euros.**

### Infracciones Graves

- Se añade una nueva infracción Grave que sanciona a aquellos empresarios que no se hagan cargo de los gastos de alojamiento de sus conductores, correspondientes a la realización de los descansos semanales normales de 45 horas o de más de 45 horas fuera de sus domicilios.

**Se sancionará con multa de 401 a 600 euros.**

- Se modifica la infracción Grave sobre la carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales en la documentación obligatoria, para incluir que las empresas que no faciliten en papel o formato electrónico la documentación que resulte obligatoria en los controles de carretera (como la relativa al desplazamiento de conductores), por ejemplo, incurrirán en infracción grave de la normativa de transporte.

**Se sancionará con multa de 401 a 600 euros.**

- Se añade una nueva infracción Grave que es no incluir los símbolos de los países cuyas fronteras se hayan cruzado por el conductor durante un periodo de trabajo diario en los registros del tacógrafo.

**Se sanciona con multas de entre 801 y 1.000 euros.**



## 7. PLAZOS PARA LA INSTALACIÓN DEL TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN



Los plazos para que todos los vehículos de transporte de mercancías lleven instalado un tacógrafo inteligente de segunda generación son los siguientes:

■ El Paquete de Movilidad establece que **desde el 21 de agosto de 2023** todos los vehículos de más de 3,5 Tn de MMA que se matriculen en cualquier país de la Unión Europea **tienen que llevar instalado el tacógrafo inteligente de segunda generación**, pero, la escasez de tacógrafos de segunda generación disponibles en agosto de 2023 ha llevado a **extender el plazo de forma que los vehículos nuevos matriculados entre el 21 de agosto de 2023 y el 31 de diciembre del mismo año, tienen hasta el 18 de agosto de 2025** para sustituir el tacógrafo de sus camiones por uno de segunda generación.

■ **Antes de fin de 2024**, todos los vehículos de transporte de más de 3,5 tn que hagan transporte internacional tienen que haber sustituido su tacógrafo analógico o digital (no se incluyen los tacógrafos inteligentes de primera generación) por el tacógrafo inteligente de segunda generación.

■ **Antes del 21 de agosto de 2025**, los vehículos de transporte internacional de más de 3,5 Tn **habrán sustituido su tacógrafo inteligente de primera generación por el tacógrafo inteligente de segunda generación.**

■ **A partir del 1 de agosto de 2026**, todos los vehículos de entre 2,5 y 3,5 Tn de MMA, tanto los que se matriculen nuevos como los que ya estén en servicio, que realicen transporte internacional, tendrán que llevar **tacógrafo inteligente de segunda generación**, y respetar todas las disposiciones en materia de:

- tiempos de descanso y conducción,
- limitaciones del cabotaje;
- retornos a sus países de establecimiento;
- salarios mínimos, etc.



¿Los vehículos de hasta 3,5 tn que hagan nacional tendrán que montar tacógrafo?

Es una decisión que debe decidir cada país; en España, por ahora, no se ha tomado una decisión sobre esta cuestión.



