



Trace 2

Aplicación eficaz y armonizada del Paquete de Movilidad 1

PREPARADO POR: CORTE, ETF, IRU y SQUARIS Consultores



Versión final
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

**PARA LA
COMISIÓN EUROPEA**

Dirección General de Movilidad y Transportes
Dirección C - Suelo
Unidad C.1 - Transporte por carretera
1049 Bruselas
Correo electrónico: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD - Este documento es una nota orientativa y las recomendaciones aquí incluidas no son vinculantes. Ha sido elaborado por los autores en virtud del Contrato núm: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con la Unión Europea. Las opiniones expresadas son únicamente las del contratista y no representan la posición oficial de la autoridad contratante.

La versión original en inglés de este documento ha sido traducida a su idioma mediante un programa informático. No se trata de una traducción oficial. En caso de incoherencia, prevalecerá la versión original en inglés del documento.

**Documento de orientación para la aplicación de
TRACE 2 sobre las nuevas disposiciones del
Reglamento (CE) nº 1072/2009 modificado por el
Reglamento (UE) 2020/1055.
Acceso al mercado**



Índice

1.	Introducción.....	1
2.	Normas de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera.....	2
2.1.	Las normas de la UE.....	2
2.2.	Normas y acuerdos adicionales pertinentes que regulan el acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera, incluido el cabotaje.....	2
2.3.	Ámbito geográfico de aplicación de las normas de cabotaje.....	3
2.4.	La relevancia de las normas de transporte combinado de la UE.....	5
3.	Controles y sanciones.....	6
4.	Controles en carretera.....	9
5.	Compromiso con los conductores.....	12
5.1.	Comunicación.....	12
5.2.	Presentación de pruebas.....	12
5.3.	Acercarse a los conductores.....	12
6.	Reglamento (CE) nº 1072/2009 - Entender las normas de cabotaje.....	14
6.1.	Definición de cabotaje.....	14
6.2.	Estructura de las normas de cabotaje.....	14
6.2.1.	El apartado 1 del artículo 8 describe qué empresas de transporte de mercancías por carretera están autorizadas a realizar operaciones de cabotaje.....	14
6.2.2.	El apartado 2 del artículo 8 regula las condiciones de una operación legal de cabotaje (transporte por cuenta ajena). Esto incluye:.....	14
6.2.3.	El apartado 3 del artículo 8 regula las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento del apartado 2 del artículo 8. Las pruebas deben estar disponibles a petición de un inspector autorizado para:.....	26
6.2.4.	El apartado 4 bis del artículo 8 describe cuándo, cómo y en qué plazo deben presentarse las pruebas mencionadas en el apartado 3. Las pruebas deben presentarse durante la inspección en carretera y no después. Las pruebas deben presentarse durante la inspección en carretera, no después. 27	
7.	Reglamento (CE) nº 1072/2009, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1055 - Las nuevas disposiciones.....	28
7.1	Artículo 1.5 (c) - Ámbito de aplicación.....	28
7.1.1	Texto y explicación del artículo.....	28
7.1.2	Identificación de posibles delitos.....	28
7.1.3	¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	28
7.1.4	Resultado:.....	29
7.1.5	Notas.....	29
7.2	Artículo 1.5 (c bis) - Ámbito de aplicación.....	33
7.2.1	Texto y explicación del artículo.....	33
7.2.2	Identificación de posibles delitos.....	33
7.2.3	¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	33
7.2.4	Resultado:.....	34
7.2.5	Notas: Véase el apartado 7.1.	34

7.3 Artículo 8.2a - Cabotaje - periodo de reflexión.....	35
7.3.1 Texto y explicación del artículo	35
7.3.2 Identificación de posibles delitos	36
7.3.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	36
7.3.4 Resultado:.....	37
7.3.5 Notas.....	37
7.4 Artículo 8.3, primer párrafo - cabotaje - período de reflexión	37
7.4.1 Texto y explicación del artículo	37
7.4.2 Identificación de posibles delitos	38
7.4.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	38
7.4.4 Resultado.....	38
7.4.5 Notas.....	38
7.5 Artículo 8.4 a - pruebas para demostrar el cumplimiento por medios electrónicos	38
7.5.1 Texto y explicación del artículo	38
7.5.2 Identificación de posibles delitos	39
7.5.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	39
7.5.4 Resultado.....	39
7.6 Artículo 8.5 - cabotaje - ámbito de aplicación.....	39
7.6.1 Texto y explicación del artículo	39
7.6.2 Identificación de posibles delitos	39
7.6.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	39
7.6.4 Resultado.....	40
7.6.5 Notas: Véase <i>el apartado 7.1</i>	40
7.7 Artículo 10.7 - aplicación de restricciones cuantitativas a los tramos por carretera del transporte combinado.....	40
7.7.1 Texto y explicación del artículo	40
7.7.2 Identificación de posibles delitos	41
7.7.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	42
7.7.4 Resultado.....	42
7.7.5 Notas: Véase <i>el apartado 7.1</i>	43
7.8 Artículo 14 bis - Responsabilidad compartida.....	43
7.8.1 Texto y explicación del artículo	43
7.8.2 Identificación de posibles delitos	43
7.8.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?.....	43
7.8.4 Resultado.....	43
7.8.5 Notas.....	43
Anexo 1 - Preguntas y respuestas de la Comisión Europea	45
Anexo 2 - Disposiciones nacionales específicas aplicables a las operaciones de cabotaje en los Estados miembros de la UE.....	54
Anexo 3 - Certificados de conductor.....	58
Fuentes	60

Abreviaturas y acrónimos

CMR	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera
CE	Comisión Europea
e-CMR	CMR electrónico
CEMT	Conferencia Europea de Ministros de Transporte
EEE	Espacio Económico Europeo
CEE	Comunidad Económica Europea
eFTI	Información sobre el transporte de mercancías
ERRU	Registro electrónico de empresas de transporte por carretera
UE	Unión Europea
MS	Estado miembro
TCA	Acuerdo de Comercio y Cooperación
REINO UNIDO	Reino Unido

Tabla de cifras

Figura 1 - La UE, el EEE y el Reino Unido e Irlanda del Norte	4
Figura 2 - ¡NO PERMITIDO! Cabotaje antes de la descarga completa del viaje internacional entrante	17
Figura 3 - Tres operaciones de cabotaje en un único Estado miembro de acogida	18
Figura 4 - ¡NO ESTÁ PERMITIDO! Cuatro operaciones de cabotaje consecutivas en un único Estado miembro de acogida	18
Figura 5 - TRES operaciones de cabotaje en tres Estados miembros de acogida	19
Figura 6 - ¡NO ESTÁ PERMITIDO! Dos operaciones de cabotaje en un Estado miembro de acogida cuando las operaciones de cabotaje se reparten entre varios Estados miembros de acogida durante el mismo período de cabotaje de siete días	20
Figura 7 - fin del periodo de cabotaje en sábado.....	21
Figura 8 - FINAL DEL PERÍODO DE CABOTAJE EN SÁBADO CON FESTIVO EL LUNES SIGUIENTE	21
Figura 9 - ilustración del período de cabotaje de siete días en un único Estado miembro de acogida..	22
Figura 10 - ilustración del periodo de cabotaje de tres días	23
Figura 11 - ILUSTRACIÓN del período de cabotaje de siete días en tres Estados miembros de acogida	23
Figura 12 - ¡NO PERMITIDO! Descarga de cabotaje después de las 23:59 del último día del período de cabotaje.....	23
Figura 13 - Ejemplos de vehículos industriales ligeros de más de 2,5 toneladas utilizados en el transporte internacional de mercancías por cuenta ajena	33
Figura 14 - Periodo de enfriamiento.....	35
Figura 15 - Aplicación práctica de la regla a lo largo de los días de la semana	49
Figura 16 - Aplicación práctica de la regla a lo largo de los días de la semana	51

1. Introducción

El objetivo del presente documento es recoger una explicación simplificada y consensuada del *Reglamento (CE) n° 1072/2009*¹ modificado en último lugar por *el Reglamento (UE) 2020/1055*². En cuanto a su ámbito de aplicación, el documento se centra en las nuevas disposiciones introducidas por este último Reglamento en agosto de 2020. No obstante, el documento también aclarará y hará referencia, cuando proceda, a otras disposiciones del Reglamento y a disposiciones de otras normas y acuerdos pertinentes, como *la Directiva 92/106/CE* sobre transporte combinado y el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido³.




Las explicaciones dadas en el presente documento describen cómo deben aplicarse desde la perspectiva de la UE las normas de cabotaje de la UE y la excepción para la aplicación de restricciones cuantitativas a los tramos nacionales de transporte combinado por carretera. Existe jurisprudencia orientativa. Además, la Comisión Europea ha facilitado [notas orientativas sobre diversos elementos de la normativa](#). Las notas orientativas están disponibles en *el anexo 1*. La interpretación de la legislación de la UE es, en última instancia, prerrogativa del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El presente documento no pretende reinterpretar las normas ni sugerir nuevos cambios. Se han realizado suficientes consultas para indicar que el contenido representa una buena base sobre la que asentar la creación de los productos de formación que sean válidos y adecuados para el fin perseguido.

Dado que la mayoría de las nuevas disposiciones introducidas a través *del Reglamento (UE) 2020/1055* se refieren al cabotaje y que el cabotaje es, a efectos del *Reglamento (CE) n° 1072/2009*, una actividad realizada por una empresa de transporte dedicada al transporte internacional de mercancías no establecida en el Estado miembro de acogida donde tiene lugar, este documento se centrará principalmente en las inspecciones en carretera.

Este documento se basa en la información más actualizada disponible, trata de explicar las normas de manera sencilla y se centra en la aplicabilidad. Se ofrece orientación sobre cómo aplicar en la práctica una norma concreta.

Diferentes capítulos del documento utilizan figuras con flechas (véase *la Sección 6*) para explicar los escenarios. Para los colores de las flechas hay que tener en cuenta lo siguiente:

	La flecha azul indica un viaje internacional de llegada cargado
	La flecha roja indica una operación de cabotaje
	La flecha blanca indica un trayecto internacional entrante vacío

¹ Reglamento (CE) n° 1072/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

² El Reglamento (UE) 2020/1055 modifica, entre otros, el Reglamento original (CE) n° 1072/2009 y se aplica desde el 21 de febrero de 2022.

³ A lo largo de este documento se utilizará el término "Reino Unido". El nombre oficial es Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

2. Normas de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera

2.1. La normativa de la UE

Las normas de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera se introdujeron por primera vez a escala comunitaria mediante la *Primera Directiva del Consejo, de 23 de julio de 1962, relativa al establecimiento de normas comunes para los transportes de determinados tipos de mercancías por carretera*, que eximía a los transportes de determinados tipos de mercancías por carretera de cualquier sistema de cuotas o autorizaciones.

Un hito importante se produjo con la *sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de mayo de 1985 en el asunto C-13/83 - Parlamento contra Consejo*, en la que se declaraba que el Consejo no había introducido, antes de que finalizara el periodo transitorio establecido en el Tratado de Roma, disposiciones adecuadas sobre la libre prestación de servicios de transporte internacional y sobre la autorización a las empresas de transporte por carretera no residentes para prestar servicios de transporte nacional en otros Estados miembros.

Los fundamentos de los principios de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera de la UE, basados en criterios cualitativos y que hoy conocemos, se establecieron en el *Reglamento (CEE) n° 881/92 de 26 de marzo de 1992* y empezaron a aplicarse el 1 de enero de 1993. Esta fue también la fecha de inicio del Mercado Único Europeo. Este Reglamento sólo regulaba los transportes con origen o destino en un Estado miembro y en tránsito por el territorio de los Estados miembros. El *Reglamento (CEE) n° 3118/93, de 25 de octubre de 1993*, se adoptó para regular la autorización a las empresas de transporte por carretera no residentes para prestar servicios de transporte nacional en otros Estados miembros, o cabotaje.

Las normas sobre el acceso al mercado intracomunitario, el tránsito y el cabotaje se reunieron en un único texto con el *Reglamento (CE) n° 1072/2009*. Este Reglamento contiene, por primera vez, un capítulo en el que se establecen disposiciones sobre las sanciones y penalizaciones que deben imponer el Estado miembro de establecimiento y el Estado miembro de acogida. Este Reglamento incluye también una referencia a la aplicación de la *Directiva 92/106/CEE* relativa al transporte combinado.

Las normas de la UE sobre el acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera han sido modificadas recientemente por el *Reglamento (UE) 2020/1055*, que desarrolla las normas de aplicación y establece la posibilidad de que los Estados miembros apliquen restricciones cuantitativas a los tramos nacionales de transporte combinado por carretera como excepción a la *Directiva 92/106/CEE* en determinados casos limitados.

2.2. Otras normas y acuerdos pertinentes sobre el acceso al mercado del transporte por carretera, incluido el cabotaje.

El Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) estipula que las normas de la UE sobre acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera también se aplican a las empresas establecidas en un Estado miembro del EEE⁴.

El Reino Unido ya no forma parte de la UE desde el 1 de febrero de 2020 y no ha pasado a formar parte del EEE. El Reino Unido celebró un Acuerdo de Comercio y Cooperación (ACC)⁵ con la UE que también establece normas para el acceso mutuo a sus respectivos mercados de transporte de mercancías por carretera, incluidas las normas sobre cabotaje. Cuando proceda, se hará referencia al TCA, especialmente cuando las normas se desvíen de las establecidas en los Reglamentos de la UE.

El Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera⁶ establece normas sobre el acceso a los respectivos mercados de transporte de mercancías por carretera de las partes. Sin embargo, no autoriza el cabotaje en un Estado miembro de la UE para los transportistas establecidos en la Confederación Suiza ni viceversa.

2.3. **Ámbito geográfico de aplicación de las normas de cabotaje**

El cabotaje es el transporte de mercancías efectuado con carácter temporal en el territorio de un único país de acogida por una empresa de transporte de mercancías por carretera no establecida en dicho país de acogida. El cabotaje se realiza por cuenta ajena. Las empresas de transporte de mercancías por carretera de los siguientes países están autorizadas a realizar operaciones de cabotaje en los territorios de los **Estados miembros de la UE** (véase *la figura 1* y el *cuadro 1*):

- **La UE:** Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía y Suecia.
- **El EEE:** Islandia, Liechtenstein y Noruega.
- **Reino Unido e Irlanda del Norte.**⁷

⁴ Reglamento (CE) nº 1072/2009: Adoptado por Decisión del Comité Mixto para incluirlo en el Acuerdo EEE en mayo de 2014, con obligación de cumplimiento a partir de agosto de 2015. Reglamento (UE) 2020/1055: Adoptado por Decisión del Comité Mixto para incluirlo en el Acuerdo EEE en marzo de 2022, con una decisión de entrada en vigor pendiente.

⁵ Este acuerdo puede consultarse [aquí](#)

⁶ Este acuerdo puede consultarse [aquí](#)

⁷ Artículo 462 del Acuerdo de Comercio y Cooperación (ACC) UE-Reino Unido

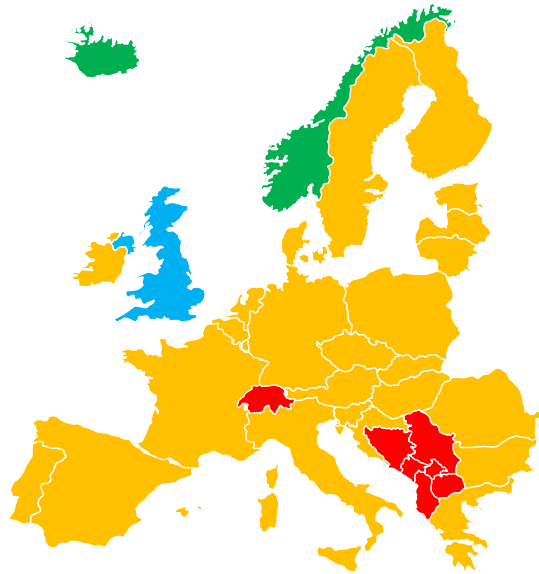


FIGURA 1 - LA UE, EL EEE Y EL REINO UNIDO E IRLANDA DEL NORTE

	Estados miembros de la UE
	Estados miembros del EEE no pertenecientes a la UE
	Reino Unido e Irlanda del Norte

Cuando el vehículo se detiene en la UE/EEE		¿Se permite el cabotaje?			
		UE	EEE	REINO UNIDO	Otros terceros países
País de registro	UE				
	EEE				
	REINO UNIDO				
	Otros terceros países				

	Se permite el cabotaje siempre que se cumplan las normas de la UE
	Se permite el cabotaje siempre que se cumplan las disposiciones del TCA UE-Reino Unido
	No se permite el cabotaje, a menos que se especifique lo contrario en los acuerdos bilaterales vigentes (o en cualquier otra norma o acuerdo pertinente en relación con los vehículos matriculados en otro tercer país que hagan cabotaje en otros terceros países).
	No aplicable

TABLA 1 - RESUMEN DE LOS LUGARES EN LOS QUE SE PERMITE EL CABOTAJE EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

2.4. Importancia de la normativa comunitaria sobre transporte combinado

Las normas de la UE sobre el acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera interactúan más estrechamente con las normas de transporte combinado de la UE⁸. Según dichas normas, por *operación de transporte combinado* se entiende el transporte intermodal de mercancías entre Estados miembros de la UE y del EEE⁹, en el que una parte del transporte se realiza por ferrocarril, navegación interior o vía marítima y la otra parte por carretera, y las operaciones completas cumplen las condiciones específicas establecidas en *el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE*.

La Directiva 92/106/CEE sólo cubre las operaciones de transporte combinado internacional entre Estados miembros. Una operación de transporte combinado se considera internacional cuando al menos uno de los tramos modales cruza una frontera de la UE o del EEE. La operación puede comenzar o terminar fuera de la Unión y atravesar un tercer país.

En virtud *del artículo 10, apartado 7, del Reglamento (CE) n° 1072/2009*, en caso de uso indebido comprobado *del artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE* y previa notificación a la Comisión Europea¹⁰, los Estados miembros pueden optar por aplicar restricciones cuantitativas a los tramos por carretera de un viaje de transporte combinado cuando dichos tramos por carretera no crucen una frontera. Las restricciones cuantitativas pueden ser las mismas que las normas de cabotaje o pueden ser diferentes (véase *el anexo 2*). Por lo tanto, cuando proceda, también se hará referencia a las disposiciones de las normas de transporte combinado.

⁸ Directiva 92/106/CEE

⁹ La Directiva 92/106/CEE entró en vigor para el EEE el 1 de julio de 1994, tras una decisión del Comité Mixto de incorporar este acto jurídico al Acuerdo EEE.

¹⁰ Los Estados miembros harán públicas sus normas, incluida la duración de los periodos respectivos, de forma transparente.

3. Controles y sanciones

Los inspectores autorizados pueden comprobar el cumplimiento de las normas de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera en los locales de la empresa o en carretera. Las nuevas disposiciones introducidas en *el Reglamento (UE) 2020/1055* se refieren sobre todo al cabotaje, que puede controlarse más eficazmente en carretera en el Estado o Estados miembros de acogida en los que tiene lugar el cabotaje.

El Reglamento (UE) 2020/1055 establece que los controles efectuados en virtud *del artículo 2 de la Directiva 2006/22/CE*¹¹ deben incluir un control de las operaciones de cabotaje, cuando los Estados miembros pertinentes realicen también controles concertados en carretera del cabotaje al menos dos veces al año. En *la sección 5* del presente documento se ofrece información más detallada.

Cuando un conductor o una empresa de transporte por carretera afirma operar como parte de una operación de transporte combinado, pueden darse las tres situaciones siguientes:

- Cuando el Estado miembro de acogida no haga uso de la excepción para aplicar restricciones cuantitativas a los tramos por carretera de una operación de transporte combinado internacional con arreglo *al artículo 10, apartado 7, del Reglamento (CE) n° 1072/2009*, sólo será necesario comprobar el cumplimiento de las normas de transporte combinado.
- Cuando el Estado miembro de acogida aplique a los tramos por carretera de transporte combinado restricciones cuantitativas idénticas a las del cabotaje, sólo habrá que comprobar el cumplimiento de las normas de cabotaje.
- En caso de que el Estado miembro de acogida aplique al transporte combinado restricciones cuantitativas diferentes de las aplicadas al cabotaje (período de realización de las operaciones más largo que en el caso del cabotaje o período de reflexión más corto), deberá comprobarse el cumplimiento de las normas sobre transporte combinado y de las normas específicas sobre restricciones cuantitativas a los tramos por carretera de transporte combinado.

Se pueden utilizar varias herramientas para controlar los vehículos. Cabe señalar que los inspectores autorizados deben tener acceso a los registros de una empresa de transporte de mercancías por carretera almacenados en el Registro Electrónico de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU) a pie de carretera, incluido el perfil de clasificación de riesgos. El intercambio de información es esencial para facilitar el control de las normas de cabotaje:

- 1) **Reconocimiento de matrículas:** puede ser útil para preseleccionar vehículos en función del país de matriculación del vehículo, del país de establecimiento de la empresa o del perfil de riesgo de la empresa. La preselección debe realizarse de forma no discriminatoria en función de la nacionalidad del vehículo o de la empresa de transporte de mercancías por carretera. Cuando se utilice el país de matriculación del vehículo como criterio de selección, no deben excluirse los vehículos matriculados en el Estado miembro de acogida, dado que una empresa puede utilizar un vehículo alquilado sin conductor en el país de acogida para realizar cabotaje en dicho Estado miembro de acogida.

¹¹ [Directiva 2006/22/CE](#), de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CE) n° 561/2006 y (UE) n° 165/2014 y de la Directiva 2002/15/CE en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera, modificada recientemente por la [Directiva \(UE\) 2020/1057](#).

- 2) **Registros del tacógrafo:** los registros del tacógrafo pueden dar indicaciones importantes sobre las rutas y la actividad de conducción, incluida la información cuando se han cruzado fronteras. Sin embargo, no todos los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de las normas de cabotaje están obligados a llevar tacógrafo.
- 3) **Carta de porte de transporte por carretera o equivalente:** Proporcionan mucha información sobre la actividad operativa del vehículo de motor y pueden utilizarse para demostrar el cumplimiento de los *apartados 2, 2 bis, 3 y 4 del artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1072/2009*. Pueden facilitarse en papel o en formato electrónico (normalmente en pdf o equivalente). La aplicación del Reglamento relativo a la información electrónica sobre el transporte de mercancías (eFTI)¹² proporcionará el marco jurídico para el uso de pruebas electrónicas que demuestren el cumplimiento de determinadas normas de la UE, incluidas las relacionadas con el cabotaje y el transporte combinado. Las empresas de transporte y los conductores no estarán obligados a presentar pruebas electrónicamente. También será posible utilizar una combinación de pruebas en papel y electrónicas. No obstante, todas las autoridades e inspectores autorizados deberán poder aceptar la información de transporte facilitada electrónicamente con arreglo al Reglamento eFTI a partir de la fecha de su plena aplicación. En los casos en que los inspectores autorizados no puedan acceder a las pruebas electrónicas directamente desde sus propios dispositivos, el conductor o la empresa de transporte de mercancías por carretera deberán poder presentar siempre las pruebas en un formato legible por las personas.

Cabe señalar que, por lo general, la mercancía va acompañada de una carta de porte. Esto podría plantear dificultades a la hora de hacer accesible la carta de porte en un vehículo de motor que transporte una unidad de carga (contenedor, caja móvil, semirremolque o remolque) en una operación de transporte combinado o intermodal no acompañado. No obstante, la información de la carta de porte debe estar siempre accesible desde el vehículo de motor (ya sea directamente disponible o previa solicitud en los locales de la empresa de transporte durante la inspección). La digitalización de la información necesaria para acreditar el cumplimiento de las normas de la UE facilitará esta tarea.

- 4) **Permisos y autorizaciones:** Las empresas de transporte de mercancías por carretera pueden llevar a bordo autorizaciones y permisos que acrediten la autorización para realizar determinadas operaciones. En general, las empresas de transporte de mercancías por carretera de terceros países no están autorizadas a realizar cabotaje en la UE (excepto el Reino Unido). En el caso de los tramos nacionales de carretera de las operaciones de transporte combinado intracomunitario, depende del Estado miembro. La ausencia de acuerdos bilaterales entre un Estado miembro de acogida y un tercer país o el hecho de que un tercer país no sea signatario de un marco multilateral de acceso al mercado como el Sistema Multilateral de Contingentes de la CEMT ya puede dar indicaciones sobre lo que está permitido y lo que no. El Sistema CEMT es complementario de los permisos bilaterales y excluye la posibilidad de realizar cabotaje.
- 5) **Otras pruebas:** Tratar de establecer si un vehículo de motor o combinación participa en el transporte combinado o multimodal intracomunitario también puede comprobarse mediante pruebas de los modos de transporte no de carretera, como cartas de porte, sellos de terminales o billetes de embarque del modo de transporte no de carretera.

¹² [Reglamento \(UE\) 2020/1056](#) sobre la información electrónica del transporte de mercancías (eFTI).

También hay que tener en cuenta que los inspectores autorizados no están todos equipados de la misma manera para realizar los controles. Los equipos pueden variar de un Estado miembro a otro. Los controles concertados en los que participan inspectores autorizados de distintos Estados miembros contribuyen a subsanar las posibles deficiencias de los equipos.

En materia sancionadora, sin perjuicio de posibles acciones penales, las autoridades competentes del Estado miembro de acogida estarán facultadas para imponer sanciones a una empresa de transporte de mercancías por carretera no residente que haya cometido infracciones en su territorio, incluso durante un transporte de cabotaje. Dichas sanciones se impondrán de forma no discriminatoria. Estas sanciones pueden consistir, *entre otras cosas*, en un apercibimiento o, en caso de infracción grave, en la prohibición temporal de realizar operaciones de cabotaje en el territorio del Estado miembro de acogida en el que se haya cometido la infracción. El Estado miembro de acogida debe informar al Estado miembro de establecimiento en caso de que se haya detectado una infracción grave y puede solicitar la imposición de sanciones administrativas complementarias como un apercibimiento, la retirada temporal o definitiva de algunas o todas las copias auténticas de la licencia comunitaria o incluso de la licencia comunitaria principal.

En caso de que el Estado miembro de establecimiento imponga sanciones adicionales, éstas deben ser proporcionales al nivel de las infracciones cometidas y deben tener en cuenta cualquier sanción ya recibida en el Estado miembro de acogida.

Se han incluido varias infracciones en el Reglamento de la Comisión relativo a la clasificación de las infracciones graves¹³. Las infracciones de *los artículos 8 (2), 8 (2a), 8 (3) y 8 (4) del Reglamento (CE) nº 1072/2009 se clasifican* como "infracción muy grave". Asimismo, cabe señalar que las infracciones y los delitos contra el cabotaje deben ser considerados por el Estado miembro de establecimiento en la evaluación de la honorabilidad de una empresa de transporte de mercancías por carretera y de su gestor o gestores de transporte¹⁴. En determinadas condiciones, también pueden aplicarse sanciones a los expedidores, transitarios, contratistas y subcontratistas. Encontrará más información en *la sección 7*.

¹³ [Reglamento \(UE\) 2016/403](#) por el que se completa el Reglamento (CE) nº 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de las infracciones graves de las normas de la Unión, que pueden conllevar la pérdida de honorabilidad del transportista por carretera, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE.

¹⁴ Artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para ejercer la profesión de transportista por carretera, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1055.

4. Controles en carretera

El cumplimiento de las normas de cabotaje suele ser comprobado en carretera por las autoridades de control del Estado o Estados miembros de acogida donde puede realizarse el cabotaje. En este capítulo se resumen las disposiciones de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera que deben comprobarse durante un control en carretera.

En el supuesto ilustrado, un inspector autorizado detiene una combinación de vehículos matriculados en la UE que no están matriculados en el Estado miembro de acogida:

Licencia comunitaria:	<ul style="list-style-type: none"> ○ para comprobar si la empresa transporta por cuenta ajena, debe solicitarse la copia auténtica. ○ en caso de que no se disponga de copia auténtica, puede comprobarse el cumplimiento de las normas sobre cuentas propias.
Certificado de conductor de un tercer país:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Deben comprobarse los documentos de identidad del conductor. ○ Si el conductor no es nacional de un Estado miembro ni residente de larga duración, deberá solicitarse el certificado de conductor de un tercer país.
Tipo de operación:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Deben comprobarse los movimientos del vehículo de motor o combinación e identificarse los pasos fronterizos. Pueden utilizarse los registros del tacógrafo y las cartas de porte (o equivalentes). ○ Debe establecerse si una operación forma parte de una operación de transporte combinado internacional o no. ○ En caso de que se trate de una operación exclusivamente por carretera y no haya cruce de fronteras, se trata de una operación nacional; en este caso, de cabotaje. Debe comprobarse el cumplimiento del <i>artículo 8 del Reglamento (CE) nº 1072/2009</i>. ○ En caso de que se trate de un tramo por carretera de transporte combinado y no haya cruce de fronteras, puede estar sujeto a restricciones cuantitativas si el Estado miembro de acogida aplica la excepción a los tramos por carretera de una operación de transporte combinado internacional. Si la excepción aplica restricciones idénticas a los tramos por carretera de transporte combinado, sólo habrá que comprobar las normas de cabotaje [<i>artículo 8 del Reglamento (CE) no 1072/2009</i>]. Si el Estado miembro aplica restricciones específicas, debe comprobarse su cumplimiento.
Cabotaje - Viaje cargado entrante:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Debe rastrearse el último viaje internacional con carga entrante. Esto es esencial. Puede tener su origen en otro Estado miembro de acogida o en un tercer país. Deben solicitarse los registros del tacógrafo y las cartas de porte. Para la operación de entrada, toda la información enumerada en <i>el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) no 1072/2009 debe facilitarse</i> durante el control en carretera. Estas pruebas suelen estar disponibles en una carta de porte y pueden facilitarse en papel o electrónicamente (en formato legible tanto por máquina como por el ser humano). El conductor puede ponerse en contacto con la base de la empresa de transporte de mercancías por carretera, pero las pruebas deben presentarse antes de que finalice el control en carretera.
Cabotaje - Número de operaciones:	<ul style="list-style-type: none"> ○ El número de operaciones de cabotaje no debe exceder de tres en un periodo de siete días si se realizan en el mismo Estado miembro de acogida. Sólo se permite una operación de cabotaje si la última descarga internacional ha tenido lugar en otro Estado miembro, pero el período total de cabotaje sigue siendo de siete días (dentro de los límites específicos aplicables al cabotaje en otro Estado miembro). Para cada operación de cabotaje, durante el control en carretera debe facilitarse toda la información enumerada en <i>el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) no 1072/2009</i>. Estas pruebas suelen estar disponibles en una carta de porte y

	<p>pueden facilitarse en papel o electrónicamente (tanto en formato legible por máquina como por el ser humano). El conductor puede ponerse en contacto con los locales de la empresa de transporte de mercancías por carretera, pero la información debe facilitarse durante el control en carretera.</p>
Cabotaje - Periodo de siete días:	<ul style="list-style-type: none"> ○ El periodo de siete días debe respetarse en todos los casos. Un período de cabotaje finaliza en un Estado miembro de acogida cuando el vehículo abandona dicho Estado miembro antes de que finalice el período de siete días. Al final de un período de cabotaje, un vehículo de motor no está obligado a abandonar un Estado miembro de acogida. Todo el cabotaje efectuado desde la última descarga internacional debe producirse en un plazo de siete días (véase <i>el apartado 5.4</i>). Cuando las operaciones de cabotaje tengan lugar en varios Estados miembros de acogida durante un período de siete días, las operaciones de cabotaje que no tengan lugar en el Estado miembro de acogida de la última descarga de las mercancías internacionales entrantes deberán producirse en los tres días siguientes a la entrada en dichos Estados miembros de acogida. En el caso de los tramos por carretera de una operación de transporte combinado, un Estado miembro puede ampliar el período de siete días, sin que pueda aumentarse el número de operaciones. Para comprobarlo, deben utilizarse los registros del tacógrafo y las cartas de porte.
Cabotaje Refrigeración:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Debe comprobarse si el vehículo de motor no está realizando transportes nacionales durante un período de reflexión contemplado en <i>el artículo 8, apartado 2 bis</i>, para ese Estado miembro. Se permiten los transportes internacionales. Deben comprobarse las pruebas exigidas en los <i>apartados 2 y 3 del artículo 8</i>. ○ Debe comprobarse el período anterior a la entrada en el país para identificar el historial de cabotaje de este vehículo de motor o combinación en ese Estado miembro de acogida y el cumplimiento de un período de reflexión de cuatro días (véase <i>el apartado 5.4</i>). Para comprobarlo, deben utilizarse los registros del tacógrafo y las cartas de porte.
Transporte combinado - Uso:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Deberá acreditarse la duración del trayecto en el otro modo de transporte (al menos 100 km en línea recta). ○ En caso de que haya un primer o último tramo por carretera antes y/o después del transporte no por carretera, deberán presentarse pruebas del uso de otro modo de transporte durante la misma operación (ferrocarril, mar, vías navegables interiores). Esto puede hacerse con sellos de terminales o billetes para el otro modo. ○ Corresponde a la empresa de transporte de mercancías por carretera o al organizador del transporte elegir el formato y los documentos de esta prueba.
Transporte combinado - Paso de fronteras:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Deberá demostrarse que existe un elemento de cruce de fronteras. Puede ser la carretera u otro tramo modal. ○ Corresponde a la empresa de transporte de mercancías por carretera o al organizador del transporte elegir el formato y los documentos de esta prueba.
Transporte combinado - longitud de los tramos por carretera:	<ul style="list-style-type: none"> ○ En el caso del ferrocarril, se permite el transporte a la terminal adecuada más cercana (estación de carga ferroviaria). Deberá informarse de por qué la terminal elegida es la terminal adecuada más cercana para una operación determinada. La idoneidad de una estación de carga ferroviaria puede depender de la disponibilidad de equipos para el transbordo necesario y para el tipo de unidad de carga utilizada, de la calidad del servicio prestado definida a través de los horarios de apertura y de las estructuras administrativas disponibles, como los controles aduaneros y veterinarios, pero también del servicio ferroviario prestado en la terminal en términos de destinos disponibles, frecuencia de los trenes, fiabilidad de dicho servicio y coste del mismo. Corresponde al organizador del transporte determinar la idoneidad de una terminal, dar explicaciones de por qué las terminales más cercanas no son adecuadas y facilitar esa información al conductor para que la presente durante los controles en carretera. En el caso del transporte marítimo y fluvial, la distancia entre los puntos de carga y descarga de los tramos por carretera no puede superar los 150 km en línea recta. ○ Debe tenerse en cuenta que la recogida y entrega del contenedor vacío en el depósito de contenedores antes y después del transporte del contenedor cargado utilizado para la operación de transporte combinado debe considerarse parte

	<p>integrante de la operación de transporte combinado si dicha recogida/entrega del contenedor vacío está cubierta por el mismo documento de transporte que el propio tramo por carretera. Tales recorridos de depósito se considerarán parte integrante de una operación de transporte combinado y del tramo por carretera en particular y no se contabilizarán como operaciones separadas en el sentido de las restricciones cuantitativas definidas en <i>el artículo 10, apartado 7, del Reglamento (CE) no 1072/2009</i>. No obstante, la distancia de tales recorridos de depósito no se contabilizará en los límites de distancia de los tramos de transporte combinado por carretera.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. Compromiso con los conductores

5.1. Comunicación

Los inspectores autorizados se encontrarán con conductores de muchos países diferentes, por lo que las dificultades de comunicación son inevitables. Todo conductor de cualquier país que participe en un control en carretera debe ser consciente de la obligación de presentar para la inspección determinados documentos específicos que demuestren el cumplimiento de las normas. Las pruebas pueden presentarse en papel o electrónicamente. Los inspectores autorizados no necesitarán conocimientos lingüísticos especializados para garantizar esta presentación. Cuando se presenten electrónicamente, los inspectores autorizados siempre podrán comprobar la información en un formato legible para las personas¹⁵.

Sin embargo, los inspectores autorizados deben hacer algo más que inspeccionar y validar estos documentos: deben interpretar la información contenida en ellos para verificar el cumplimiento. Los inspectores autorizados podrían, por ejemplo, recurrir a servicios de interpretación y a notas explicativas traducidas para facilitar la comprensión tanto por parte del conductor como del inspector de control. La comunicación se facilita en el caso de controles en carretera concertados en los que participen inspectores autorizados de varios Estados miembros, lo que aumenta la cobertura lingüística.

5.2. Presentación de pruebas

Los inspectores autorizados sólo pueden comprender el panorama operativo completo de un vehículo de motor o combinación durante un período determinado examinando otra información que pueda poseer el conductor, como permisos, billetes para embarcar en modos de transporte distintos de la carretera, etc. Por lo tanto, dichos documentos pueden solicitarse al conductor y compararse con otras pruebas; no obstante, los inspectores autorizados deben ser conscientes de cualquier limitación del derecho a exigir documentos. La no presentación inmediata de pruebas por parte del conductor no indica necesariamente que se estén suprimiendo para encubrir infracciones. El conductor tiene derecho a dirigirse a los locales de la empresa de transporte de mercancías por carretera para aportar las pruebas necesarias. Las pruebas deben presentarse durante el control en carretera. Las pruebas que deben presentarse previa solicitud se enumeran en *la sección 6*.

5.3. Conductores que se acercan

Los inspectores autorizados promueven la seguridad vial y garantizan una competencia leal mediante el control del cumplimiento de la normativa, concebida a tal efecto. Aceptan el testimonio del conductor como una versión veraz de los hechos, a menos que encuentren razones para sospechar lo contrario, y entonces deben realizar todas las indagaciones necesarias para establecer todos los hechos y cerciorarse de la autenticidad de los registros y del cumplimiento de los Reglamentos. Los inspectores autorizados deben abstenerse de presumir la culpabilidad de los conductores o de las empresas de transporte de mercancías por carretera a menos que detecten pruebas de lo contrario, aunque tienen derecho a tener en cuenta los

¹⁵ Según el Reglamento eFTI, las empresas de transporte de mercancías por carretera o los conductores sólo tienen derecho a presentar, en primer lugar, un enlace a la información. Los Estados miembros deben velar por que sus inspectores autorizados estén equipados para poder leer ese enlace y recuperar la información en formato legible por las personas. Además, para hacer frente a situaciones en las que, por una razón u otra (falta de conexión a Internet, servidor caído, etc.), el inspector autorizado no pueda acceder a la información basada en el enlace, en el momento de la inspección podrá pedir a la empresa de transporte de mercancías por carretera o al conductor que facilite la información también en formato legible por el ser humano.

resultados de anteriores controles de aplicación realizados en los vehículos de motor o conjuntos de vehículos de una empresa a la hora de orientar sus actividades. Deben evitar adoptar un comportamiento que pueda ser percibido por los conductores como superior y condescendiente y que no haga sino crear barreras entre el inspector autorizado y el conductor. Al evaluar las infracciones, los inspectores autorizados deben aplicar su criterio profesional y tener en cuenta las circunstancias atenuantes y los casos de fuerza mayor derivados de las presiones ejercidas sobre las operaciones de transporte comercial desde muchos frentes, que afectan al cumplimiento de la normativa. Deben asegurarse de que sus investigaciones se llevan a cabo de manera profesional, con objetividad e imparcialidad.

6. Reglamento (CE) n° 1072/2009 - Comprender las normas de cabotaje

Mientras que las presentes directrices pretenden centrarse en las nuevas disposiciones que se han introducido en las normas de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera de la UE mediante *el Reglamento (UE) 2020/1055*, la aplicación solo puede hacerse de manera eficiente con una explicación de fondo de todas las disposiciones sobre cabotaje del tercer capítulo del *Reglamento (CE) n° 1072/2009*.

6.1. Definición de cabotaje

El transporte de cabotaje, tal como se define en *el artículo 2, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 1072/2009*, es el transporte nacional temporal de mercancías por cuenta ajena dentro de un Estado miembro de acogida de conformidad con dicho Reglamento. Las empresas de transporte de mercancías por carretera que explotan vehículos con una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas en el transporte internacional por cuenta ajena deben disponer de una licencia comunitaria antes de poder realizar transportes internacionales y de cabotaje.

Cuando una empresa de transporte de mercancías por carretera esté autorizada, en su Estado miembro de establecimiento, a efectuar transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena para el transporte de correo como servicio universal, el transporte de vehículos averiados o accidentados, o con vehículos cuya masa en carga admisible sea inferior a 2,5 toneladas, dicha empresa estará autorizada a efectuar transportes de cabotaje en un Estado miembro de acogida según las normas establecidas en el *capítulo III del Reglamento (CE) n° 1072/2009, si bien dicha empresa no estará obligada a disponer de una licencia comunitaria (artículo 8, apartado 5)*.

6.2. Estructura de las normas de cabotaje

Las disposiciones sobre cabotaje del *artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1072/2009* se estructuran del siguiente modo:

6.2.1. El apartado 1 del artículo 8 describe qué empresas de transporte de mercancías por carretera están autorizadas a realizar operaciones de cabotaje.

Se trata de transportistas por cuenta ajena titulares de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, posee un certificado de conductor.

6.2.2. El apartado 2 del artículo 8 regula las condiciones de una operación legal de cabotaje (transporte por cuenta ajena). Esto incluye:

- 1. Condiciones para iniciar el cabotaje:** El cabotaje es consecutivo a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro o de un tercer país. El transporte internacional de mercancías entrante en un Estado miembro de acogida debe realizarse en su totalidad con un único vehículo de motor para poder realizar operaciones de cabotaje posteriores. Está permitido cambiar de remolque después del transporte internacional de mercancías entrante, ya que es el vehículo de motor de una combinación el que da derecho a realizar operaciones de cabotaje posteriores.

El transporte internacional de mercancías con carga debe ser un transporte real amparado por un contrato. Si la finalidad del transporte es simplemente adquirir el derecho a realizar transporte de cabotaje en un Estado miembro de acogida, puede considerarse que no cumple la condición de transporte internacional con carga. Por ejemplo, un vehículo de motor con plataforma giratoria (cabeza tractora) sin remolque acoplado (semirremolque) no ofrece espacio de carga y, por lo tanto, no puede realizar un transporte internacional de mercancías de llegada que dé derecho a posteriores operaciones de cabotaje.

El transporte internacional de embalajes vacíos y unidades de carga no siempre se considera una carga que permita operaciones consecutivas de cabotaje en un Estado miembro de acogida. Deben tenerse en cuenta varios elementos:

- Cuando los contenedores, paletas o embalajes vacíos se transportan al amparo de un contrato de transporte (como una carta de porte) de un Estado miembro a otro, el transporte debe considerarse un transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena que contabiliza un transporte internacional. En tales casos, el transporte de los contenedores, paletas o embalajes vacíos es el objeto o forma parte integrante del contrato de transporte.
- Cuando los contenedores, palés o embalajes vacíos no se transportan bajo la cobertura de un contrato de transporte, éste, en principio, no debe considerarse un transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena.
- Si esos contenedores, paletas o embalajes vacíos son propiedad del transportista, y si el transporte internacional cumple las condiciones para el transporte por cuenta propia con arreglo *al artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (CE) n° 1072/2009*, el transporte debe considerarse un transporte internacional de llegada y el transportista está autorizado a realizar operaciones de cabotaje a raíz de ese transporte internacional, en aplicación *del artículo 8, apartado 6, y con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartados 2 a 4, del Reglamento (CE) n° 1072/2009*¹⁶.

También se permiten operaciones de cabotaje consecutivas a un viaje internacional de llegada procedente de un tercer país siempre que el viaje de llegada esté cargado. No es posible entrar vacío en un Estado miembro de acogida procedente de un tercer país y realizar tres operaciones de cabotaje consecutivas en tres Estados miembros de acogida diferentes. El transporte internacional debe tener como destino un Estado miembro, no un tercer país. Si el transporte internacional tiene como destino un tercer país, el vehículo no tiene derecho a ninguna operación de cabotaje. Un conjunto de vehículos transporta una carga desde el Estado miembro A a un tercer país y descarga completamente las mercancías internacionales entrantes en el tercer país. El conjunto de vehículos regresa vacío al Estado miembro B en ruta hacia el Estado miembro C; el conjunto de vehículos no está autorizado a efectuar ninguna operación de cabotaje en el Estado miembro C. Sin embargo, un conjunto de vehículos transporta una carga del Estado miembro A al Estado miembro D, en tránsito por un tercer país, y descarga completamente las mercancías internacionales entrantes en el Estado miembro D. El conjunto de vehículos regresa vacío al Estado miembro B en ruta hacia el Estado miembro C en tránsito por el tercer país; el conjunto de vehículos está autorizado a efectuar una operación de cabotaje en el Estado miembro C.

¹⁶ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Sentencia C-937/19 - (Petición de decisión prejudicial del Amtsgericht Köln, Alemania) para más explicaciones.

Infracción 1: Si la operación de carga internacional entrante no se ha realizado con el mismo vehículo automóvil utilizado para el transporte de cabotaje.

Infracción 2: El envío de mercancías por cuenta ajena no está realmente cubierto por un contrato (a menos que el transporte internacional cumpla las condiciones para el transporte por cuenta propia con arreglo *al artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (CE) n° 1072/2009*).

Infracción 3: La carga consiste en paletas vacías o contenedores vacíos y el conductor o la empresa de transporte no pueden aportar pruebas de que se transportan en virtud de un contrato o de que son propiedad de la empresa de transporte [a menos que el transporte internacional cumpla las condiciones para el transporte por cuenta propia con arreglo *al artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (CE) no 1072/2009*].

Infracción 4: Una combinación de vehículos matriculados en la UE regresa de un tercer país vacía y realiza cabotaje en un Estado miembro de la UE y no puede aportar pruebas de que ha descargado en un Estado miembro.

- 2. Cuándo puede comenzar el cabotaje:** Antes de que puedan iniciarse las operaciones de cabotaje en un Estado miembro de acogida, debe haberse descargado toda la carga (todas las mercancías) del transporte internacional de mercancías entrante. El transporte internacional de mercancías entrantes debe haber finalizado en el lugar de entrega indicado por el destinatario de las mercancías y mencionado en una carta de porte o equivalente.

Las operaciones de cabotaje podrán comenzar inmediatamente después de la última descarga de la carga de la operación de transporte internacional de mercancías entrante, incluso el mismo día de la descarga. (*Artículo 8 (2)*). El período de cabotaje sólo comienza a medianoche después de la última descarga del transporte internacional de mercancías entrante. Ejemplo, la última descarga tiene lugar a las 15:00 horas de un miércoles, el período de cabotaje comienza el jueves a las 00:00 horas y finaliza el jueves siguiente a las 23:59 horas.

Infracción: Cuando un transporte de cabotaje se inicie sin haber sido precedido por un transporte internacional de mercancías por carretera con carga entrante que no haya sido totalmente descargada, en un Estado miembro de acogida.

La *figura 2* muestra una operación no permitida en la que una combinación de vehículos polacos cargados al 50% transporta mercancías de Polonia a Alemania y carga, tras cruzar la frontera, mercancías adicionales en Alemania para un destino en Alemania. Durante esta operación, las mercancías internacionales (flecha azul) y de cabotaje (flecha roja) se transportan juntas durante el mismo trayecto.

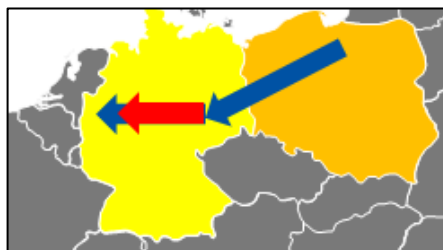


FIGURA 2 - NO PERMITIDO CABOTAJE ANTES DE LA DESCARGA COMPLETA DEL VIAJE INTERNACIONAL ENTRANTE

Hay dos escenarios posibles para hacer cabotaje:

- Cuando todo el cabotaje se realiza en un único Estado miembro de acogida: Se trata del Estado miembro de acogida en el que se descargan todas las mercancías de un transporte internacional entrante. En este caso, el cabotaje no puede comenzar antes de que se hayan descargado todas las mercancías del transporte internacional. El cabotaje puede comenzar tan pronto como se hayan descargado todas las mercancías del transporte internacional entrante.
- Cuando el cabotaje se realiza en varios Estados miembros de acogida: Esto se hace generalmente cuando no es posible realizar tres operaciones de cabotaje en un Estado miembro de acogida en el que se hayan descargado todas las mercancías del transporte internacional, por ejemplo debido a la norma de reflexión prevista en *el artículo 8, apartado 2 bis, del Reglamento (CE) n° 1072/2009*. En este caso, las operaciones de cabotaje pueden realizarse en tres Estados miembros de acogida diferentes, incluido el Estado miembro de acogida en el que se hayan descargado todas las mercancías del transporte internacional (siempre que, por supuesto, no se aplique en ese momento ninguna norma de reflexión en este último Estado miembro).

3. Número de operaciones de cabotaje permitidas: Se pueden realizar tres operaciones de cabotaje. Las tres operaciones de cabotaje pueden realizarse en uno o varios Estados miembros de acogida. Una única operación de cabotaje puede incluir varios puntos de carga y/o descarga, por ejemplo cuando existe un único contrato de transporte o cuando las mercancías tienen el mismo expedidor o el mismo destinatario¹⁷. Un Estado miembro puede limitar el número de puntos de carga y descarga en su definición de operación de cabotaje. Es importante que la empresa de transporte de mercancías por carretera verifique qué normas se aplican en un Estado miembro de acogida antes de planificar las operaciones de cabotaje. Lo ideal sería que las autoridades competentes de los Estados miembros facilitaran fácilmente esta información. (Véase *el anexo 2*).

La figura 3 ilustra tres operaciones de cabotaje consecutivas (flechas rojas) en un único Estado miembro de acogida (España) tras la descarga completa de un viaje internacional con carga procedente de otro Estado miembro (Portugal). En este ejemplo, las tres operaciones de cabotaje van seguidas de un viaje internacional con carga de vuelta de España a Portugal.

¹⁷ Véase el apartado 42 de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Sentencia C-541/16 - (Comisión Europea contra Dinamarca) para más explicaciones.

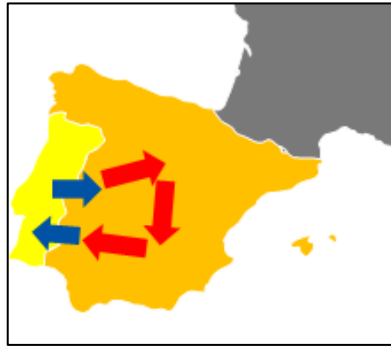
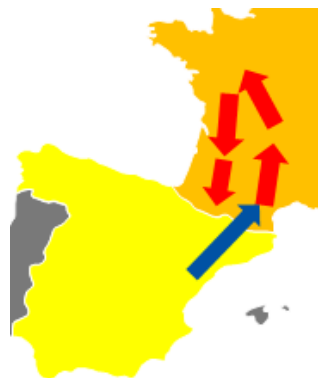


FIGURA 3 - TRES OPERACIONES DE CABOTAJE EN UN ÚNICO ESTADO MIEMBRO DE ACOGIDA

Infracción 1: Si el número de operaciones de cabotaje es superior a tres en el Estado miembro de acogida de la última descarga de una operación internacional entrante.

La figura 4 muestra una combinación de vehículos portugueses cargados que entran en Francia procedentes de España y descargan completamente en Francia (flecha azul). Tras la descarga completa del trayecto internacional, la combinación



portuguesa realiza cuatro operaciones de cabotaje consecutivas sin salir de Francia; esto no está permitido.

FIGURA 4 - NO PERMITIDO CUATRO OPERACIONES DE CABOTAJE CONSECUTIVAS EN UN ÚNICO ESTADO MIEMBRO DE ACOGIDA

Infracción 2: cabotaje sistemático que no respeta los límites del número de operaciones de cabotaje durante el período de siete días. Cuando se compruebe que una empresa de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena realiza sistemáticamente operaciones de cabotaje en un Estado miembro de acogida incumpliendo con frecuencia las normas relativas al número de operaciones de cabotaje autorizadas y a los límites temporales, el Estado miembro de acogida podrá sancionar severamente a la empresa o pedir al Estado miembro de establecimiento que actúe contra ella.

Cuando las operaciones de cabotaje se realicen en varios Estados miembros de acogida, los que no sean el de la última descarga del transporte internacional deberán introducirse vacíos y sólo se permitirá una operación de cabotaje en los tres días siguientes a la entrada en dichos Estados miembros de acogida. Una sola operación de cabotaje puede incluir varios puntos de carga y/o descarga (véase *el Anexo 2*). Es posible realizar una o

dos operaciones de cabotaje en el Estado miembro de acogida de la última descarga de las mercancías internacionales entrantes y, a continuación, conducir vacío hasta otro Estado miembro para realizar la tercera operación de cabotaje. La aplicación de un período de reflexión debe verificarse siempre.

La figura 5 ilustra tres operaciones de cabotaje consecutivas (flechas rojas) en tres Estados miembros de acogida diferentes (Austria, Alemania y Francia) tras la descarga completa de un viaje internacional con carga en Italia desde los Países Bajos. En este ejemplo, las tres operaciones de cabotaje van seguidas de un viaje internacional con carga de vuelta de Francia a Bélgica.

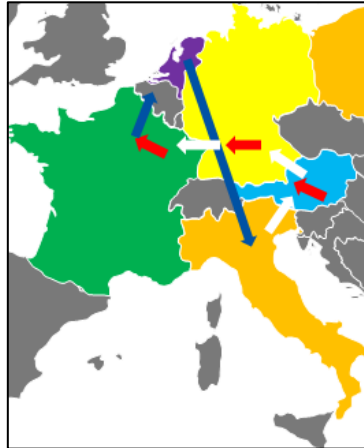
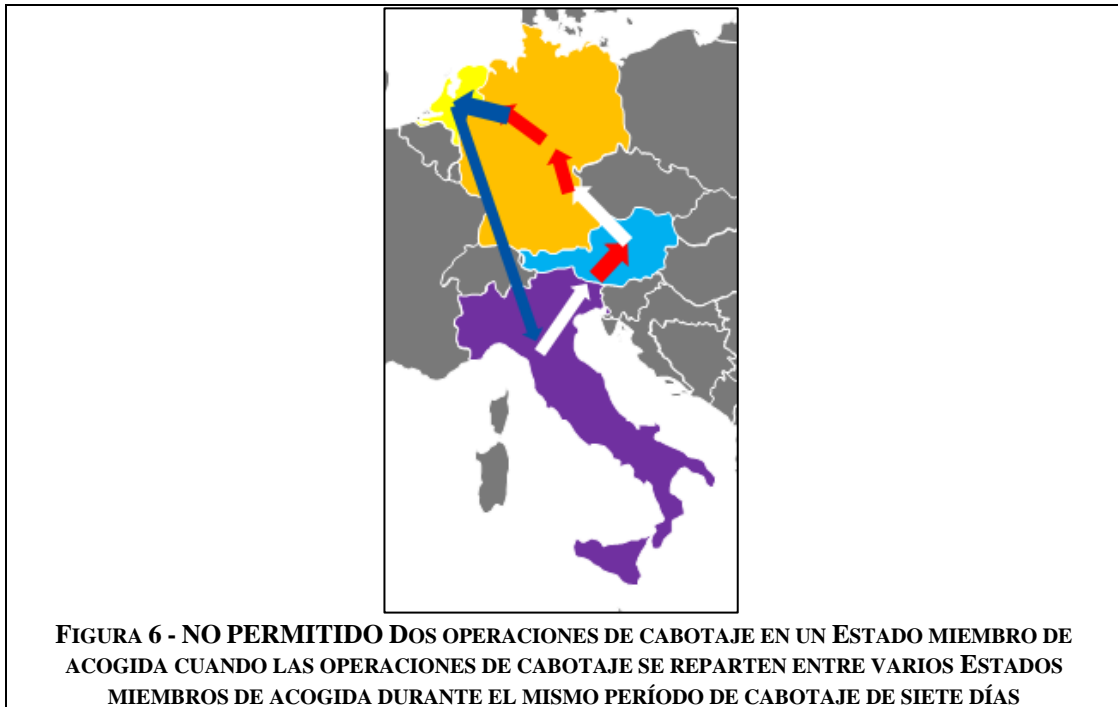


FIGURA 5 - TRES OPERACIONES DE CABOTAJE EN TRES ESTADOS MIEMBROS DE ACOGIDA

Infracción 1: Se supera el número de operaciones de cabotaje autorizadas. Cuando las operaciones de cabotaje se realicen en varios Estados miembros de acogida, los que no sean el de la última descarga del transporte internacional deben introducirse vacíos y se realizan dos operaciones de cabotaje en los tres días siguientes a la entrada en un Estado miembro de acogida. En este caso, no se permiten las dos operaciones de cabotaje en un único Estado miembro de acogida.

La figura 6 muestra una combinación de vehículos holandeses cargados que entran en Italia y descargan completamente un jueves; la combinación de vehículos se dirige vacía a Austria para realizar una operación de cabotaje. La combinación de vehículos continúa vacía hacia Alemania el viernes para realizar dos operaciones de cabotaje adicionales en lugar de una. En esta situación, sólo se permite una operación de cabotaje en Alemania.



- 4. Plazos:** Antes de establecer los plazos aplicables a las operaciones de cabotaje, es importante explicar cómo se calculan los plazos.

Cuando un plazo expresado en días deba calcularse a partir del momento en que se produce un hecho o un acto, el día en que se produce el hecho o el acto no se incluirá en el plazo. El plazo de cabotaje comienza tras la última descarga de un transporte internacional entrante en un Estado miembro. Así pues, el día de la última descarga de un hecho internacional entrante no forma parte del plazo de cabotaje. Si el último día de un plazo expresado en días es festivo, domingo o sábado, el plazo finaliza al expirar la última hora del día laborable siguiente. Además, todo período de dos días o más deberá incluir al menos dos días laborables¹⁸.

¹⁸ Las disposiciones relativas a los plazos se establecen en el Reglamento (CEE, Euratom) nº 1182/71 por el que se determinan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos.

No obstante, la norma según la cual si el último día del plazo es festivo, domingo o sábado, el plazo finaliza al expirar la última hora del día laborable siguiente no se aplica a los plazos calculados retroactivamente, como el plazo de cuatro días anteriores al transporte internacional fijado en el *apartado 3 del artículo 8*, durante el cual el transportista debe presentar pruebas claras de todas las operaciones efectuadas. Este período entra en el ámbito de aplicación de la excepción relativa a los períodos calculados retroactivamente a partir de una fecha o un acontecimiento determinados, prevista en *el artículo 3, apartado 4, párrafo segundo, del Reglamento (CEE, Euratom) n° 1182/71*.

La figura 7 ilustra un caso en el que el último día del período de cabotaje cae a las 23:59 de un sábado. Por lo tanto, el periodo de cabotaje se amplía un día laborable.

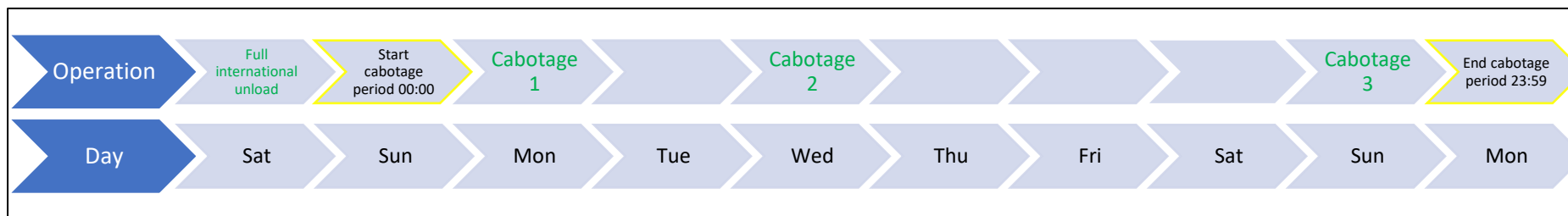


FIGURA 7 - FIN DEL PERIODO DE CABOTAJE EN SÁBADO

La figura 8 ilustra un caso en el que el último día del periodo de cabotaje termina a las 23:59 de un sábado y el lunes siguiente es festivo. Por lo tanto, el periodo de cabotaje se amplía hasta el martes a las 23:59.

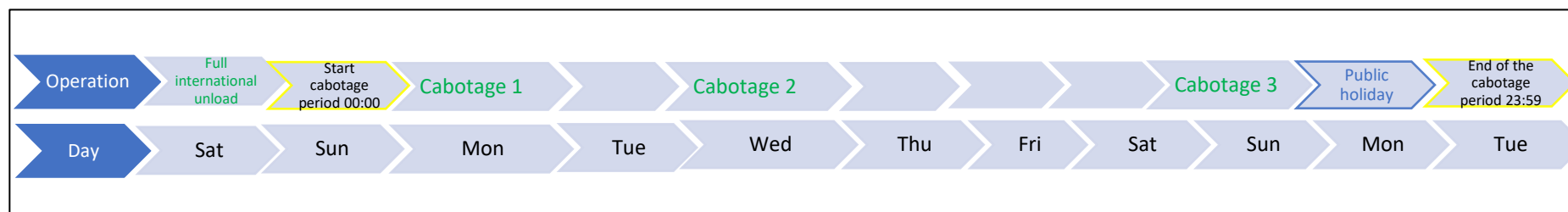


FIGURA 8 - FIN DEL PERÍODO DE CABOTAJE EN SÁBADO CON DÍA FESTIVO EL LUNES SIGUIENTE

¿Cuáles son los plazos para el cabotaje?

Tras la última descarga de un transporte internacional, un vehículo dispone de siete días para realizar un máximo de tres operaciones de cabotaje en el mismo Estado miembro de acogida de la última descarga del transporte internacional. Ejemplo: el plazo de días hábiles comenzará a partir de las 00:00 horas del día siguiente a la última descarga de mercancías en el transporte internacional de llegada. Si la última descarga tuvo lugar a las 12:00 horas del 1 de enero, el período de siete días comienza a las 00:00 horas del 2 de enero, el día siguiente. Esto significa que la última operación de cabotaje debe haberse efectuado en el plazo de siete días, a más tardar a las 23:59 del 8 de enero. En la *figura 9* se ofrece una ilustración adicional.

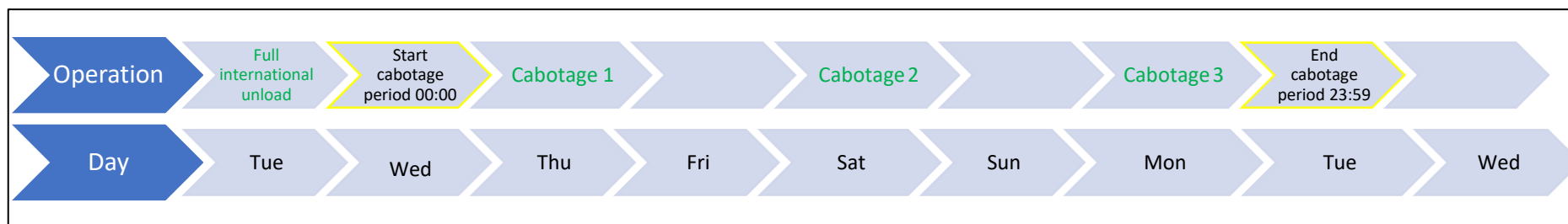


FIGURA 9 - ILUSTRACIÓN DEL PERÍODO DE CABOTAJE DE SIETE DÍAS EN UN ÚNICO ESTADO MIEMBRO DE ACOGIDA

En caso de que las operaciones de cabotaje permitidas no puedan realizarse en ese Estado miembro, se permite el cabotaje en otros Estados miembros. Estos últimos deben entrar vacíos y sólo se permite una operación de cabotaje por Estado miembro en los tres días siguientes a la entrada en el territorio de dicho Estado miembro.

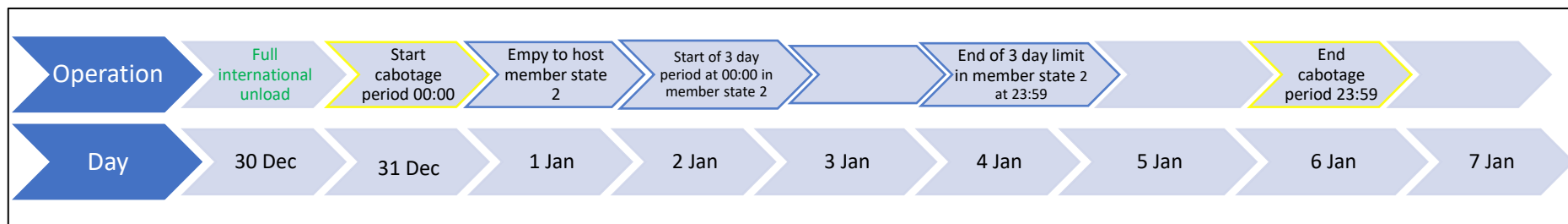


FIGURA 10 - ILUSTRACIÓN DEL PERÍODO DE CABOTAJE DE TRES DÍAS

Ejemplo: el plazo de tres días comenzará a las 00.00 horas del día siguiente al de la entrada sin carga en un Estado miembro de acogida. Si la entrada descargada tuvo lugar a las 12:00 horas del 1 de enero, el plazo de tres días comienza a las 00:00 horas del 2 de enero, el día siguiente. Esto significa que la última descarga de la operación única de cabotaje debe haberse efectuado en el plazo de tres días, a más tardar a las 23:59 del 4 de enero. La duración total del periodo de cabotaje sigue siendo de siete días.

En la figura 11 se ofrece una ilustración adicional.

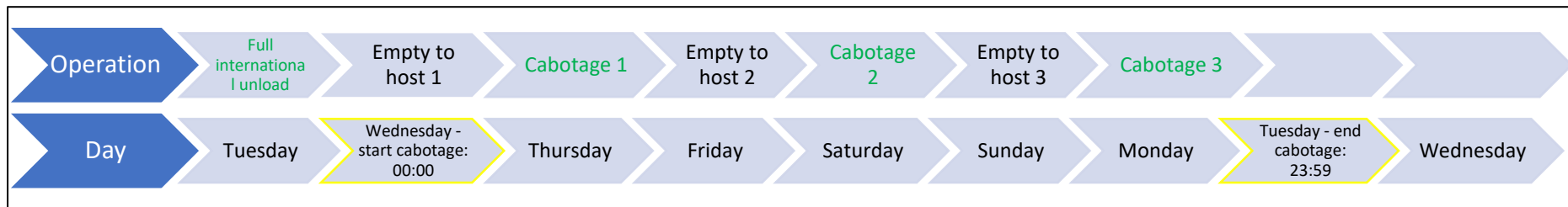


FIGURA 11 - ILUSTRACIÓN DEL PERÍODO DE CABOTAJE DE SIETE DÍAS EN TRES ESTADOS MIEMBROS DE ACOGIDA

Infracción 1: Si han transcurrido más de siete días desde una descarga completa de mercancías de un transporte internacional entrante. La figura 12 muestra una combinación de vehículos cargados que entra en el Estado miembro A y descarga completamente un jueves. Después, se realizan tres operaciones de cabotaje sin salir del Estado miembro A. El período de cabotaje de siete días se extiende hasta la medianoche del jueves siguiente, pero la última descarga de cabotaje se produce el viernes siguiente. Esto no está permitido, la última descarga de cabotaje debería haberse realizado antes de las 23:59 del jueves.

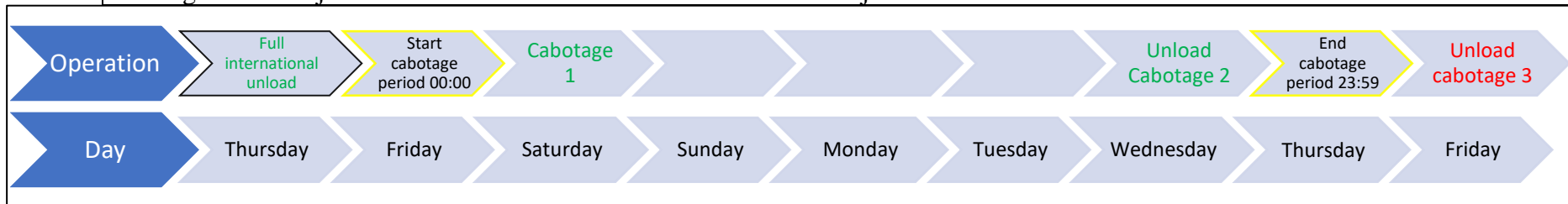


FIGURA 12 - NO PERMITIDO DESCARGA DE CABOTAJE DESPUÉS DE LAS 23:59 DEL ÚLTIMO DÍA DEL PERÍODO DE CABOTAJE

Infracción 2: Se supera el límite de tiempo dentro de un Estado miembro de acogida. Un conjunto de vehículos cargados entra en el Estado miembro A y descarga completamente el jueves; el conjunto de vehículos se dirige vacío al Estado miembro B para realizar una operación de cabotaje con descarga el sábado. La combinación de vehículos continúa vacía hacia el Estado miembro C el sábado para realizar otra operación de cabotaje con carga el lunes, pero sólo descarga las mercancías el miércoles. El período de tres días para realizar un transporte de cabotaje en el Estado miembro de acogida C finalizó el martes a medianoche, por lo que no se permite la descarga del segundo transporte de cabotaje el miércoles.

Infracción 3: Si las tres operaciones de cabotaje se han repartido entre varios Estados miembros durante el mismo período de cabotaje y han transcurrido más de siete días desde una descarga completa de mercancías de un transporte internacional entrante. Una combinación de vehículos cargados entra en el Estado miembro A y descarga completamente un jueves; el período de cabotaje subsiguiente finaliza el jueves siguiente a medianoche. La combinación de vehículos continúa vacía hacia el Estado miembro B el viernes para realizar una operación de cabotaje. El vehículo continúa vacío hacia el Estado miembro C para realizar una operación de cabotaje el martes siguiente. Después, la combinación de vehículos continúa en vacío hasta el Estado miembro D y realiza una operación de cabotaje en el Estado miembro D el viernes siguiente. Cuando se controla el vehículo en el Estado miembro D, el inspector rastrea el último viaje internacional con carga entrante hasta el jueves, hace una semana, y comprueba que han transcurrido más de siete días desde entonces.

Infracción 4: cabotaje sistemático que no respeta los plazos. Cuando se compruebe que una empresa de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena realiza sistemáticamente operaciones de cabotaje en un Estado miembro de acogida incumpliendo con frecuencia las normas relativas al número de operaciones de cabotaje autorizadas y a los plazos, el Estado miembro de acogida podrá imponer sanciones efectivas y proporcionadas o solicitar al Estado miembro de establecimiento que actúe contra la empresa.

- 5. Exenciones:** No existen exenciones de las normas de cabotaje para los transportes de mercancías por cuenta ajena. Los transportes por cuenta ajena no sujetos a licencia comunitaria se enumeran en *el artículo 1.5 (a), (b), (c bis)*. Estos transportes están sujetos a todas las normas del *capítulo III* del Reglamento. Los transportes enumerados en la *letra e) del apartado 5 del artículo 1* pueden ser realizados sin restricciones por una empresa de transporte por carretera no residente en un Estado miembro de acogida. Cabe señalar que, para los tramos por carretera de transporte combinado, existen opciones adicionales de transporte por cuenta propia en el *artículo 9 de la Directiva 92/106/CEE*.

Cabe señalar que el sector de los eventos es muy móvil y se desplaza con frecuencia entre varios países y dentro de distintos países y no siempre utiliza empresas de transporte de mercancías por carretera establecidas en un país en el que se celebran los eventos. Cuando el sector de los eventos utiliza empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, no se le aplican específicamente exenciones de las normas de cabotaje. Únicamente cuando un organizador de eventos transporta también el material utilizado para sus eventos con arreglo a las normas de transporte por cuenta propia, se pueden realizar transportes nacionales sin restricciones.

- 6. Terceros países: Por lo** general, las empresas de transporte de mercancías por carretera establecidas en terceros países no están autorizadas a realizar operaciones de cabotaje en el territorio de los distintos Estados miembros de la UE. Anteriormente se ha mencionado que las empresas de transporte establecidas en el EEE y el Reino Unido tienen un régimen diferente. Pueden hacer cabotaje.

Las empresas de transporte de mercancías por carretera establecidas en el EEE están sujetas a las mismas normas que las establecidas en un Estado miembro de la UE.

Las empresas de transporte de mercancías por carretera establecidas en el Reino Unido están sujetas a las disposiciones del TCA UE-Reino Unido. El *artículo 462 del TCA UE-Reino Unido* establece las disposiciones de cabotaje y comercio cruzado para las empresas de transporte de mercancías por carretera establecidas en el Reino Unido:

- **Las empresas establecidas en el Reino Unido** pueden realizar hasta dos operaciones de carga entre Estados miembros consecutivas a un viaje internacional con carga desde el Reino Unido a la UE. Pueden realizar una operación de cabotaje en el territorio de un único Estado miembro consecutiva a un viaje internacional con carga a la UE, siempre que se realice en los siete días siguientes a la descarga en el territorio de dicho Estado miembro.

Las empresas establecidas en Irlanda del Norte pueden realizar hasta dos operaciones de cabotaje en la República de Irlanda consecutivas a un viaje internacional con carga con destino a la República de Irlanda. Estas operaciones deben realizarse en los siete días siguientes a la descarga del viaje internacional con carga entrante. Transcurridos los siete días, el vehículo debe regresar al Reino Unido o a Irlanda del Norte.

El número total de viajes de cabotaje y comercio transfronterizo en un periodo de siete días no puede ser superior a dos. Los vehículos de motor británicos no están sujetos a un periodo de reflexión.

- **Las empresas establecidas en la UE** pueden realizar cabotaje en la UE cuando regresan del Reino Unido o Irlanda del Norte en las condiciones establecidas en *los apartados 2 y 3 del artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1072/2009*.

6.2.3. El apartado 3 del artículo 8 regula las pruebas necesarias para demostrar el cumplimiento del apartado 2 del artículo 8. Las pruebas deben estar disponibles a petición de un inspector autorizado para:

- el transporte internacional entrante.
- cada operación individual de cabotaje.
- operaciones de transporte durante un periodo de enfriamiento.

Las pruebas deben contener:

- (a) el nombre, la dirección y la firma del remitente (o expedidor).
- (b) el nombre, la dirección y la firma del transportista (el transportista real de las mercancías).
- (c) el nombre y la dirección del destinatario, así como su firma y la fecha de entrega una vez entregada la mercancía.
- (d) el lugar y la fecha de recepción de la mercancía y el lugar designado para la entrega.
- (e) la descripción de uso común de la naturaleza de las mercancías y el método de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas, su descripción generalmente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales.
- (f) la masa bruta de la mercancía o su cantidad expresada de otro modo.
- (g) las placas de matrícula del vehículo de motor y del remolque.

Cabe señalar que la "descripción generalmente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales" no sólo debe facilitarse para las mercancías peligrosas, sino para todo tipo de mercancías. En virtud *del apartado 4 del artículo 8*, no

se exigirá ningún documento adicional para demostrar que se cumplen las condiciones establecidas en este artículo.

Infracción: El conductor y la empresa de transporte de mercancías por carretera no pueden presentar el conjunto completo de pruebas obligatorias del cumplimiento de las normas de cabotaje solicitadas por el inspector autorizado durante la duración del control en carretera.

6.2.4. El apartado 4 bis del artículo 8 describe cuándo, cómo y en qué plazo deben presentarse las pruebas mencionadas en el apartado 3. Las pruebas deben presentarse durante la inspección en carretera y no después. Las pruebas deben presentarse durante la inspección en carretera, no después.

Infracción: El conductor y la empresa de transporte de mercancías por carretera no pueden aportar las pruebas obligatorias del cumplimiento de las normas de cabotaje solicitadas por el inspector autorizado durante la inspección en carretera.

7. Reglamento (CE) nº 1072/2009, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1055 - Las nuevas disposiciones

Esta sección contiene una visión general de las nuevas disposiciones introducidas por *el Reglamento (UE) 2020/1055*, se explican las normas, se enumeran las posibles infracciones, se incluyen referencias a las orientaciones de la Comisión Europea y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y, cuando procede, se incluyen referencias a otras normas y acuerdos. La mayoría de las nuevas disposiciones se refieren al cabotaje en el transporte de mercancías por carretera.

7.1 Artículo 1.5 (c) - Ámbito de aplicación

7.1.1 Texto y explicación del artículo

"[...] hasta el 20 de mayo de 2022: transporte de mercancías en vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 3,5 toneladas": Esta disposición amplía el ámbito de las empresas obligadas a disponer de licencia comunitaria a aquellas que únicamente exploten vehículos con un peso bruto de al menos 2,5 toneladas en el transporte internacional. Las empresas que exploten flotas mixtas deberán disponer de copias auténticas de la licencia comunitaria para los vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas.

7.1.2 Identificación de posibles delitos

- La copia auténtica de la licencia comunitaria no se encuentra a bordo de un vehículo que transporte una carga internacional o que realice cabotaje.
- La copia auténtica no se ajusta al modelo del *anexo II del Reglamento (CE) no 1072/2009*.
- La copia auténtica no cumple los elementos de seguridad del *anexo I del Reglamento (CE) 1072/2009*.
- Cabotaje sistemático en un Estado miembro de acogida.

7.1.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

- La copia auténtica de la licencia comunitaria en formato papel que debe estar disponible a bordo de un vehículo de motor de más de 2,5 toneladas utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena. Las operaciones sólo pueden considerarse de cabotaje si las realizan empresas de transporte de mercancías por carretera no establecidas en un Estado miembro de acogida. La información sobre el número de copias auténticas de la licencia comunitaria de que dispone una empresa de transporte de mercancías por carretera está disponible en el ERRU.
- Si el conductor afirma que el transporte es por cuenta propia, debe comprobarse el cumplimiento de las condiciones para el transporte por cuenta propia. La carga y las hojas de ruta vinculadas a la carga deben verificarse para establecer la naturaleza de la operación.
- Utilización de un fichero con todos los formatos existentes de la copia auténtica de la licencia comunitaria.
- Comprobación de la disponibilidad de una licencia comunitaria en los locales de la empresa de transporte de mercancías por carretera. Para ello podría ser necesario ponerse en contacto con el Estado miembro de establecimiento de la empresa a través de los canales oficiales.

- También pueden utilizarse los registros del tacógrafo.

7.1.4 Resultado:

- **En el ámbito de aplicación:**
 - Continúe con una comprobación de la naturaleza de la operación de transporte, como internacional, nacional, cabotaje, normas sobre transporte combinado.
 - Compruebe la disponibilidad del certificado de conductor de un tercer país cuando proceda.
- **Fuera de alcance:**
 - Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) nº 1072/2009*, como las relativas al uso de vehículos de alquiler sin conductor.

7.1.5 Notas

- La licencia comunitaria:
 - Si el vehículo de motor no lleva a bordo una copia auténtica de la licencia comunitaria, debería sospecharse que se ha cometido una infracción, a menos que el conductor o la empresa de transporte de mercancías por carretera puedan aportar las pruebas necesarias del cumplimiento de las condiciones relativas al transporte por cuenta propia¹⁹.
 - En el caso de los vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas a los que se apliquen los requisitos financieros inferiores establecidos en el artículo 7, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1071/2009 relativo al acceso a la profesión de transportista por carretera, la autoridad escribirá en "observaciones particulares" de la licencia comunitaria o copia auténtica " $\leq 3,5$ t". Sin embargo, esto no debe hacerse si se aplican a la empresa los requisitos de capacidad financiera más elevados y el Estado miembro ha informado a la Comisión Europea²⁰.

¹⁹ Artículo 1.5 (d) del Reglamento (CE) nº 1072/2009

²⁰ Aquí se publican los Estados miembros que han optado por este régimen:

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession_en

Distinguishing sign of the Member State ⁽¹⁾ issuing the licence		Name of the competent authority or body
LICENCE No ... (or) CERTIFIED TRUE COPY No for the international carriage of goods by road for hire or reward		
This licence entitles ⁽²⁾		
to engage in the international carriage of goods by road for hire or reward by any route, for journeys or parts of journeys carried out for hire or reward within the territory of the Community, as laid down in Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market and in accordance with the general provisions of this licence.		
Particular remarks:		
.....		
This licence shall be valid from	to	
Issued in	on	
..... ⁽³⁾		
<hr/> ⁽¹⁾ The distinguishing signs of the Member States are: (B) Belgium, (BG) Bulgaria, (CZ) Czech Republic, (DK) Denmark, (D) Germany, (EST) Estonia, (IRL) Ireland, (GR) Greece, (E) Spain, (F) France, (I) Italy, (CY) Cyprus, (LV) Latvia, (LT) Lithuania, (L) Luxembourg, (H) Hungary, (MT) Malta, (NL) Netherlands, (A) Austria, (PL) Poland, (P) Portugal, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Finland, (S) Sweden, (UK) United Kingdom. ⁽²⁾ Name or business name and full address of the haulier. ⁽³⁾ Signature and seal of the issuing competent authority or body.		

- El certificado de conductor de un tercer país
 - Varias empresas de transporte de mercancías por carretera recurren a conductores de terceros países. Si el conductor no es residente de larga duración ni tiene la nacionalidad del Estado miembro de establecimiento de la empresa que lo emplea, debe estar en posesión de un certificado de conductor de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1072/2009 (véase el anexo 2 para el número de certificados de conductor expedidos).

Distinguishing sign of the Member State ⁽¹⁾ issuing the attestation	Name of the competent authority or body						
<p>DRIVER ATTESTATION No ...</p> <p>for the carriage of goods by road for hire or reward under a Community licence</p> <p>(Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market)</p>							
<p>This attestation certifies that on the basis of the documents presented by:</p> <p>.....⁽²⁾</p> <p>.....⁽²⁾</p> <p>the following driver:</p>							
Name and forename							
Date and place of birth	Nationality						
Type and reference number of identity paper							
Date of issue	Place of issue						
Driving licence number							
Date of issue	Place of issue						
Social security number							
<p>is employed, in accordance with the laws, regulations or administrative provisions and, as appropriate, the collective agreements, in accordance with the rules applicable in the following Member State, on the conditions of employment and of vocational training of drivers applicable in that Member State to carry out road transport operations in that State:</p> <p>.....⁽³⁾</p>							
Particular remarks							
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">This attestation shall be valid from</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">to</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Issued in</td> <td style="padding: 5px;">on</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">.....⁽⁴⁾</td> </tr> </table>		This attestation shall be valid from	to	Issued in	on ⁽⁴⁾	
This attestation shall be valid from	to						
Issued in	on						
..... ⁽⁴⁾							
<p>⁽¹⁾ The distinguishing signs of the Member States are: (B) Belgium, (BG) Bulgaria, (CZ) Czech Republic, (DK) Denmark, (D) Germany, (EST) Estonia, (IRL) Ireland, (GR) Greece, (E) Spain, (F) France, (I) Italy, (CY) Cyprus, (LV) Latvia, (LT) Lithuania, (L) Luxembourg, (H) Hungary, (MT) Malta, (NL) Netherlands, (A) Austria, (PL) Poland, (P) Portugal, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Finland, (S) Sweden, (UK) United Kingdom.</p> <p>⁽²⁾ Name or business name and full address of the haulier.</p> <p>⁽³⁾ Name of the haulier's Member State of establishment.</p> <p>⁽⁴⁾ Signature and seal of the issuing competent authority or body.</p>							

- Las condiciones para el *transporte por cuenta propia se establecen en el artículo 1.5 (d)*. Son las siguientes:
 - las mercancías transportadas sean propiedad de la empresa o hayan sido vendidas, compradas, arrendadas o alquiladas, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por la empresa.
 - el viaje tiene por objeto transportar las mercancías hacia o desde la empresa o desplazarlas, dentro o fuera de la empresa, para sus propias necesidades.
 - los vehículos de motor utilizados para dicho transporte sean conducidos por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma en virtud de una obligación contractual.
 - los vehículos que transportan las mercancías son propiedad de la empresa, han sido comprados por ella en condiciones aplazadas o han sido alquilados siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones de *la Directiva 2006/1/CE* relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.
 - dicho transporte no es más que accesorio para el conjunto de las actividades de la empresa.

- El uso de vehículos alquilados sin conductor
 - Las empresas de transporte de mercancías por carretera pueden utilizar vehículos alquilados sin conductor para el transporte internacional en las condiciones establecidas por la norma de la UE ²¹ el vehículo está matriculado o puesto en circulación de conformidad con la legislación de cualquier Estado miembro El contrato de alquiler no puede ir acompañado de un contrato de servicios celebrado con la misma empresa que cubra al personal conductor o acompañante. debe ser conducido por personal que trabaje para la empresa que alquila el vehículo.
 - El vehículo alquilado está a disposición exclusiva de la empresa que lo utiliza durante la vigencia del contrato de alquiler.
 - Debe utilizarse de conformidad con *el Reglamento (CE) n° 1071/2009* y *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*.
 - Puede utilizarse para operaciones de cabotaje y transporte combinado.
 - Las pruebas del cumplimiento de las normas (contrato de alquiler y contrato de trabajo del conductor) deben estar disponibles y se presentarán en papel o electrónicamente durante una inspección en carretera.

²¹ Directiva 2006/1/CE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera, modificada por la Directiva (UE) 2022/738



FIGURA 13 - EJEMPLOS DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES LIGEROS DE MÁS DE 2,5 TONELADAS UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CUENTA AJENA

7.2 Artículo 1.5 (c bis) - Ámbito de aplicación

7.2.1 Texto y explicación del artículo

"[...] a partir del 21 de mayo de 2022: transporte de mercancías en vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 2,5 toneladas": Esta disposición está vinculada al artículo 1.5 (c) amplía el ámbito de las empresas obligadas a disponer de licencia comunitaria a aquellas que únicamente exploten vehículos con un peso bruto autorizado de al menos 2,5 toneladas en el transporte internacional. Las empresas que exploten flotas mixtas deberán disponer de copias auténticas de la licencia comunitaria para los vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas.

7.2.2 Identificación de posibles delitos

- La copia auténtica de la licencia comunitaria no se encuentra a bordo de un vehículo que transporte una carga internacional o que realice cabotaje.
- La copia auténtica no se ajusta al modelo del *anexo II del Reglamento (CE) no 1072/2009*.
- La copia auténtica no cumple los elementos de seguridad del *anexo I del Reglamento (CE) n° 1072/2009*.
- Cabotaje sistemático en un Estado miembro de acogida.

7.2.3 ¿Qué hay que comprobar en carretera y cómo?

- La copia auténtica de la licencia comunitaria en formato papel que debe estar disponible a bordo de un vehículo de motor de más de 2,5 toneladas utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena. Sólo se consideran de cabotaje las operaciones realizadas por empresas de transporte de mercancías por carretera no establecidas en un Estado miembro de acogida. La información sobre el número de copias auténticas de la licencia comunitaria de que dispone una empresa de transporte está disponible en el ERU.
- Si el conductor afirma que el transporte es por cuenta propia, debe comprobarse el cumplimiento de las condiciones por cuenta propia.
- La carga y las cartas de porte vinculadas a la carga deben verificarse para establecer la naturaleza de la operación.

- Utilización de un fichero con todos los formatos existentes de la copia auténtica de la licencia comunitaria.
- Comprobación de la disponibilidad de una licencia comunitaria en los locales de la empresa de transporte de mercancías por carretera. Para ello podría ser necesario ponerse en contacto con el Estado miembro de establecimiento de la empresa a través de los canales oficiales.

7.2.4 Resultado:

- ***En el ámbito***
 - Continúe con una comprobación de la naturaleza de la operación de transporte, como internacional, nacional, cabotaje.
 - Comprobar la disponibilidad del certificado de conductor de un tercer país cuando proceda.
- ***Fuera de alcance***
 - Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) nº 1072/2009*, como las relativas al uso de vehículos de alquiler sin conductor.

7.2.5 Notas: Véase el apartado 7.1.

7.3 Artículo 8.2a - Cabotaje - periodo de reflexión

7.3.1 Texto y explicación del artículo

"Los transportistas no están autorizados a efectuar operaciones de cabotaje, con el mismo vehículo o, en el caso de un conjunto acoplado, con el vehículo de motor de ese mismo vehículo, en el mismo Estado miembro en los cuatro días siguientes al final de su operación de cabotaje en dicho Estado miembro."

Esta enmienda añade otro requisito a las principales condiciones que permiten el cabotaje. Introduce el periodo de reflexión tras el cabotaje en un Estado miembro de acogida durante el cual no se permite el cabotaje en dicho Estado miembro. El periodo de reflexión se calcula sobre la misma base que los demás plazos, como se explica en la sección 7.

Ejemplo: el período de reflexión comenzará a partir de las 00:00 horas del día siguiente a la última descarga de la mercancía en la última operación de cabotaje. Si la última descarga tuvo lugar a las 12:00 horas del 1 de enero, el período de reflexión comienza a las 00:00 horas del 2 de enero, el día siguiente. Esto significa que no podrá iniciarse un nuevo transporte de cabotaje en ese Estado miembro de acogida antes de las 00:00 del quinto día, el 6 de enero.

Cabe señalar que cuando el periodo de reflexión finaliza un sábado, un domingo o un día festivo, también se añade un día laborable adicional al periodo. Ejemplo: la última descarga de cabotaje se produce en un Estado miembro de acogida un miércoles. El periodo de reflexión para ese Estado miembro comienza a las 00:00 del jueves y debería terminar a las 23:59 del domingo. Pero como termina el domingo, el periodo de reflexión se prolonga un día laborable y el cabotaje puede volver a producirse en ese Estado miembro a partir del martes siguiente.

La figura 14 ilustra un caso en el que, tras la descarga completa de las mercancías de un transporte internacional, se realiza una operación de cabotaje en el Estado miembro de acogida. A medianoche, tras la última descarga de la operación de cabotaje, comienza el período de reflexión de cuatro días para ese Estado miembro. El cabotaje sigue siendo posible en otros Estados miembros durante esos cuatro días.

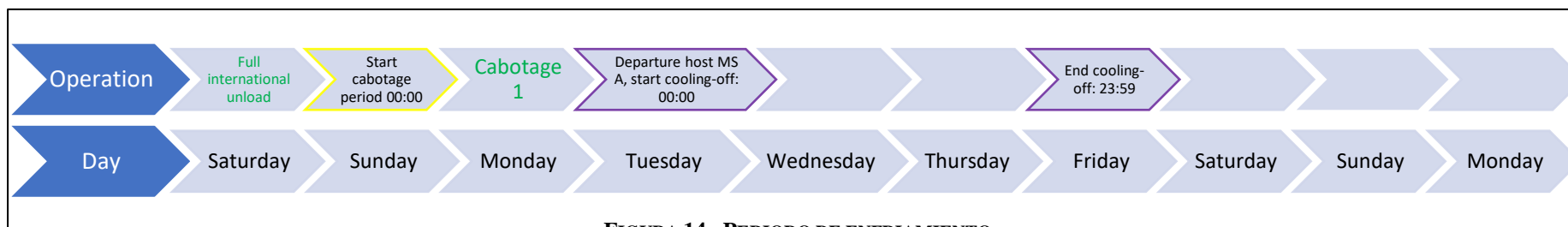


FIGURA 14 - PERIODO DE ENFRIAMIENTO

Durante este periodo de "enfriamiento" es posible realizar operaciones de cabotaje en otro Estado miembro. También es posible realizar una o varias operaciones transfronterizas desde o hacia el Estado miembro en el que se efectuó el cabotaje (respectivamente, desde o hacia otro Estado miembro o un tercer país) en los cuatro días anteriores, o transitar o permanecer en el Estado miembro en el que se efectuó el cabotaje sin realizar operaciones de cabotaje.

En virtud *del artículo 8*, los transportistas deben presentar pruebas claras de todas las operaciones realizadas durante el período de cuatro días anterior al transporte internacional al Estado miembro de acogida en caso de que el vehículo de motor haya estado en el territorio de dicho Estado miembro de acogida durante ese período de cuatro días.

El período de reflexión de cuatro días se calcula a partir de la medianoche siguiente a la última descarga de la operación de cabotaje en un Estado miembro de acogida. Una combinación de vehículos realiza una operación de cabotaje en el Estado miembro A un lunes y abandona el Estado miembro A el mismo lunes, el período de reflexión comienza a las 00:00 del martes y finaliza el viernes a las 23:59. Ejemplo: el período de cuatro días se contará a partir de las 00:00 horas del día anterior a la última descarga de la carga del transporte internacional de carga entrante y cuatro días hacia atrás. Si la última descarga tuvo lugar a las 12:00 del 6 de febrero, las operaciones de transporte efectuadas en el territorio de un Estado miembro de acogida durante el período de las 00:00 del 2 de febrero.

7.3.2 Identificación de posibles delitos

- Han transcurrido menos de cuatro días desde la última vez que se realizaron operaciones de cabotaje en un Estado miembro de acogida con el mismo vehículo de motor.
- Las pruebas que demuestren el cumplimiento de lo dispuesto en *el artículo 8.3* no podrán presentarse para las operaciones internacionales con origen o destino en un Estado miembro de acogida durante un periodo de reflexión.
- Cabotaje sistemático sin respetar el periodo de reflexión.

7.3.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

- ¿El transporte de mercancías por carretera forma parte de una operación de transporte combinado internacional? Si el Estado miembro de acogida no aplica la excepción de utilizar restricciones cuantitativas en los tramos por carretera del transporte combinado internacional, no se efectuarán controles de las normas de cabotaje. Si el Estado miembro de acogida aplica la excepción y aplica restricciones idénticas, se comprobará el cumplimiento del *artículo 8.2*. Si el Estado miembro aplica restricciones cuantitativas diferentes (véase *el Anexo 2*), *se efectuarán las mismas comprobaciones que a continuación, pero se aplicarán mutatis mutandis los plazos específicos*.
- Inicio y fin del período de reflexión mediante los registros del tacógrafo. Por ejemplo, un conjunto de vehículos cargados transporta de un Estado miembro A a un Estado miembro B y, tras descargar completamente las mercancías entrantes el viernes, realiza una operación de cabotaje en el Estado miembro B el sábado y abandona el Estado miembro B. El mismo conjunto de vehículos realiza otra operación de cabotaje en el Estado miembro B el lunes siguiente. Esto no está permitido; el periodo de reflexión sólo termina el martes a medianoche.
- Actividad de transporte durante el periodo de reflexión utilizando registros de tacógrafo, cartas de porte o documentos equivalentes.
- Información sobre cruces fronterizos en los datos del tacógrafo.

7.3.4 Resultado:

- **En el ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación de otros aspectos relacionados con las normas de cabotaje, como la prueba del viaje con carga entrante, el respeto del número de operaciones de cabotaje, el respeto de los plazos, la disponibilidad de pruebas que demuestren el cumplimiento de las normas, el cumplimiento de las normas de transporte combinado, etc.
- **Fuera del ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*.

7.3.5 Notas

- El periodo de reflexión no se aplica a las empresas establecidas en el Reino Unido e Irlanda del Norte que realizan cabotaje en un Estado miembro de la UE en el marco del TCA UE-Reino Unido.

7.4 Artículo 8.3, primer párrafo - cabotaje - período de reflexión

7.4.1 Texto y explicación del artículo

"Los servicios de transporte nacional de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente sólo se considerarán conformes al presente Reglamento si el transportista puede presentar pruebas claras del transporte internacional precedente y de cada operación de cabotaje consecutiva efectuada. Si el vehículo ha estado en el territorio del Estado miembro de acogida durante los cuatro días anteriores al transporte internacional, el transportista también deberá presentar pruebas claras de todas las operaciones realizadas durante ese período".

Esta enmienda añade la prueba de conformidad que debe presentarse para las actividades de transporte realizadas durante un periodo de reflexión en caso de que el vehículo haya estado en ese Estado miembro de acogida durante ese periodo.

A petición de un inspector autorizado, deberán facilitarse pruebas de:

- el transporte internacional entrante.
- cada operación individual de cabotaje.
- operaciones de transporte durante un periodo de enfriamiento.

Las pruebas deben contener:

- (a) el nombre, la dirección y la firma del remitente (o expedidor).
- (b) el nombre, la dirección y la firma del transportista (el transportista real de las mercancías).
- (c) el nombre y la dirección del destinatario, así como su firma y la fecha de entrega una vez entregada la mercancía.
- (d) el lugar y la fecha de recepción de la mercancía y el lugar designado para la entrega.
- (e) la descripción de uso común de la naturaleza de las mercancías y el método de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas, su descripción generalmente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales.
- (f) la masa bruta de la mercancía o su cantidad expresada de otro modo.

(g) las matrículas del vehículo de motor y del remolque.

Cabe señalar que la "descripción generalmente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales" no sólo debe facilitarse para las mercancías peligrosas, sino para todo tipo de mercancías.

7.4.2 Identificación de posibles delitos

- El conductor o la empresa de transporte no pueden presentar las pruebas de conformidad enumeradas en *el artículo 8.3* durante el control en carretera.
- Las pruebas son incompletas.
- Las pruebas no son legibles.

7.4.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

- Los puntos enumerados en *el artículo 8.3* pueden verificarse mejor comprobando la carta de porte o equivalente junto con los registros del tacógrafo.

7.4.4 Resultado

- **En el ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación de otros aspectos relacionados con la normativa de cabotaje, como la prueba del viaje cargado de llegada, el respeto del número de operaciones de cabotaje, el respeto de los plazos, la disponibilidad de pruebas que demuestren el cumplimiento de la normativa, los tramos por carretera de transporte combinado, etc.
- **Fuera del ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*.

7.4.5 Notas

- El periodo de reflexión no se aplica a las empresas establecidas en el Reino Unido e Irlanda del Norte que realizan cabotaje en un Estado miembro de la UE en el marco del TCA UE-Reino Unido.

7.5 Artículo 8.4 a - pruebas para demostrar el cumplimiento por medios electrónicos

7.5.1 Texto y explicación del artículo

"4. Las pruebas a que se refiere el apartado 3 se presentarán o transmitirán al inspector autorizado del Estado miembro de acogida cuando éste lo solicite y durante el control en carretera. Podrán presentarse o transmitirse por vía electrónica, utilizando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informático, como una carta de porte electrónica (e-CMR) en virtud del Protocolo adicional de Ginebra al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) relativo a la carta de porte electrónica de 20 de febrero de 2008. Durante el control en carretera, se permitirá al conductor ponerse en contacto con la oficina central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad con el fin de aportar, antes de que finalice el control en carretera, cualquier prueba mencionada en el apartado 3".

Esta enmienda proporciona más especificaciones sobre cómo debe o puede aportarse la prueba de cumplimiento durante un control en carretera. Las pruebas para demostrar el cumplimiento de las normas de cabotaje pueden presentarse en papel, por medios electrónicos o ambos. Es

esencial que cualquier prueba se proporcione en un formato fácilmente accesible o legible para cualquier inspector autorizado.

7.5.2 Identificación de posibles delitos

- El conductor o la empresa de transporte no pueden presentar las pruebas de conformidad enumeradas en *el artículo 8.3* durante el control en carretera.
- Las pruebas son incompletas.
- Las pruebas no son legibles.

7.5.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

Los elementos enumerados en *el artículo 8.3* pueden verificarse mejor comprobando la carta de porte (en papel o formato electrónico) o equivalente junto con los registros del tacógrafo.

7.5.4 Resultado

- **En el ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación de otros aspectos relacionados con las normas de cabotaje, como la prueba del viaje con carga entrante, el respeto del número de operaciones de cabotaje, el respeto de los plazos, la disponibilidad de pruebas que demuestren el cumplimiento de las normas, el cumplimiento de las normas de transporte combinado, etc.
- **Fuera del ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*.

7.6 Artículo 8.5 - cabotaje - ámbito de aplicación

7.6.1 Texto y explicación del artículo

"Todo transportista habilitado en el Estado miembro de establecimiento para efectuar los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena especificados en las letras a) a c bis) del apartado 5 del artículo 1 con arreglo a la legislación de dicho Estado miembro estará autorizado, en las condiciones establecidas en el presente capítulo para efectuar, según el caso, transportes de cabotaje del mismo tipo o transportes de cabotaje con vehículos de la misma categoría".

Esta enmienda especifica además las posibilidades de que las empresas de transporte realicen cabotaje por cuenta ajena en caso de servicios de correo universal, transporte de vehículos que necesiten reparación o transporte con vehículos que no superen las 2,5 toneladas. Esta enmienda está relacionada con la modificación del *artículo 1.5*.

7.6.2 Identificación de posibles infracciones

- Cabotaje sistemático en un Estado miembro de acogida.

7.6.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

- Si el conductor afirma que el transporte es por cuenta propia, debe comprobarse el cumplimiento de las condiciones por cuenta propia.
- Prueba de que el transportista está autorizado en el Estado miembro de establecimiento a realizar los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena especificados en las letras a) a c bis) del apartado 5 del artículo 1.

- Verificación de la carga y de las cartas de porte vinculadas a la carga para establecer la naturaleza de la operación.
- Verificación de la información enumerada en *el artículo 8.3* junto con los datos del tacógrafo.
- Información sobre cruces fronterizos en los datos del tacógrafo.

7.6.4 Resultado

- **En el ámbito de aplicación:** Continuar con la comprobación de otros aspectos relacionados con las normas de cabotaje, como la prueba del viaje con carga entrante, el respeto del número de operaciones de cabotaje, el respeto de los plazos, la disponibilidad de pruebas que demuestren el cumplimiento de las normas, el cumplimiento de las normas de transporte combinado, etc.
- **Fuera de ámbito:** Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*, como las relativas al uso de vehículos de alquiler sin conductor.

7.6.5 Notas: Véase el apartado 7.1

7.7 Artículo 10.7 - aplicación de restricciones cuantitativas a los tramos por carretera del transporte combinado

7.7.1 Texto y explicación del artículo

"1. Además de lo dispuesto en los apartados 1 a 6 del presente artículo y no obstante lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE, los Estados miembros podrán, cuando sea necesario para evitar el uso indebido de esta última disposición mediante la prestación de servicios ilimitados y continuos consistentes en tramos por carretera iniciales o finales dentro de un Estado miembro de acogida que formen parte de operaciones de transporte combinado entre Estados miembros, disponer que el artículo 8 del presente Reglamento se aplique a los transportistas cuando efectúen dichos tramos por carretera iniciales y/o finales dentro de dicho Estado miembro. Por lo que respecta a dichos tramos de transporte de mercancías por carretera, los Estados miembros podrán establecer un período más largo que el de siete días previsto en el apartado 2 del artículo 8 del presente Reglamento y un período más corto que el de cuatro días previsto en el apartado 2 bis del artículo 8 del presente Reglamento. La aplicación del apartado 4 del artículo 8 del presente Reglamento a dichas operaciones de transporte se entenderá sin perjuicio de los requisitos derivados de la Directiva 92/106/CEE. Los Estados miembros que se acojan a la excepción prevista en el presente apartado lo notificarán a la Comisión antes de aplicar sus medidas nacionales pertinentes. Revisarán dichas medidas al menos cada cinco años y notificarán los resultados de dicha revisión a la Comisión. Harán públicas las normas, incluida la duración de los períodos respectivos, de forma transparente".

Esta modificación permite a los Estados miembros establecer excepciones en caso de abuso del artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE para aplicar el artículo 8 del Reglamento a los tramos por carretera de una operación de transporte combinado. Los Estados miembros pueden autorizar un período superior a siete días y un período de reflexión más corto.

El transporte combinado, según la normativa de la UE, es el transporte de mercancías entre Estados miembros en el que el vehículo de transporte de mercancías por carretera, el remolque,

el semirremolque, con o sin cabeza tractora, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o más utilizan la carretera en el tramo inicial y/o final del viaje y, en el otro tramo, el ferrocarril o la navegación interior o los servicios marítimos cuando este tramo supere los 100 km en línea recta y realice el tramo inicial y/o final del viaje por carretera: entre el punto de carga de la mercancía y la estación ferroviaria de carga adecuada más próxima para el tramo inicial, y entre la estación ferroviaria de descarga adecuada más próxima y el punto de descarga de la mercancía para el tramo final, en un radio no superior a 150 km en línea recta desde el puerto de navegación interior o el puerto marítimo de carga o descarga²². Un tramo por carretera de una operación de transporte combinado puede desarrollarse en el territorio de un único Estado miembro o implicar a varios Estados miembros.

La Directiva 92/106/CEE deja en manos del operador de transporte de mercancías por carretera la decisión sobre la idoneidad de la estación de carga ferroviaria. Una estación de carga cuyo uso no permita al operador realizar un transporte combinado que se ajuste a los requisitos contractuales, en condiciones que le permitan económicamente sustituir el transporte exclusivamente por carretera por el transporte combinado, no puede considerarse "adecuada".

Desde este punto de vista, la expresión "*estación de carga ferroviaria adecuada más próxima*" en el sentido de la *Directiva 92/106/CEE* no puede entenderse como referida exclusivamente a los aspectos geográficos de "más próxima". Por el contrario, también tiene una dimensión operativa. Así, la idoneidad de una estación de carga ferroviaria depende de la disponibilidad de equipos para el transbordo necesario y para la unidad de carga utilizada, de la calidad del servicio prestado definida a través de los horarios de apertura y de las estructuras administrativas disponibles, como los controles aduaneros y veterinarios, pero también del servicio ferroviario prestado en la terminal en términos de destinos disponibles, frecuencia de los trenes, fiabilidad de dicho servicio y coste del mismo.

Aunque a veces se disponga técnicamente de terminales adecuadas cerca del destino de carga o descarga en un Estado miembro, en la práctica su uso puede no estar disponible, ya que los operadores de las terminales, los operadores ferroviarios y los propietarios de los ferrocarriles han celebrado contratos a largo plazo.

En caso de que un Estado miembro no aplique las restricciones cuantitativas a los trayectos nacionales por carretera de un viaje internacional de transporte combinado, la empresa de transporte de mercancías por carretera deberá demostrar el cumplimiento de las disposiciones de *la Directiva 92/106/CEE* si dichos viajes no deben considerarse de cabotaje.

7.7.2 Identificación de posibles delitos

- Si en un Estado miembro que no aplica la excepción, un conjunto de vehículos controlados afirma realizar transporte combinado intracomunitario pero no puede aportar las pruebas necesarias para demostrarlo y no puede aportar pruebas alternativas para demostrar el cumplimiento de las normas de cabotaje, especialmente en lo que respecta al número de operaciones y a los plazos que deben respetarse.
- Si en un Estado miembro que aplica la excepción se aplican las restricciones cuantitativas a los tramos por carretera que no cruzan una frontera de una operación de transporte combinado, no se cumplen las normas de cabotaje (véase más arriba *el apartado 2 del artículo 8*).

²² Artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE

- Si en un Estado miembro que aplica la excepción para las piernas de carretera de transporte combinado mediante la aplicación de diferentes restricciones cuantitativas:
 - no puede demostrarse que el conjunto de vehículos realiza trayectos por carretera en transporte combinado intracomunitario, o
 - si ese Estado miembro ha ampliado el período de cabotaje a X días, han transcurrido más de X días desde la última operación internacional de llegada con carga en ese Estado miembro.
 - Si ese Estado miembro ha reducido el periodo de reflexión a 1-3 días y han transcurrido menos de ese número de días desde el último tramo por carretera de transporte combinado que no cruza una frontera en ese Estado miembro.

7.7.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

- La copia auténtica de la licencia comunitaria en formato papel que debe estar disponible a bordo de un vehículo de motor de más de 2,5 toneladas utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena. La información sobre el número de copias auténticas de la licencia comunitaria a disposición de una empresa de transporte de mercancías por carretera está disponible en ERU.
- Si el conductor alega que el transporte se realiza por cuenta propia, debe comprobarse el cumplimiento de las condiciones para el transporte por cuenta propia, incluidas, cuando proceda en el caso de tramos por carretera de transporte combinado, las condiciones especiales para el transporte por cuenta propia del *artículo 9 de la Directiva 92/106/CEE*, que complementa las normas del *Reglamento (CE) no 1072/2009*.
- Si la operación de transporte por carretera forma parte del transporte combinado internacional.
- Si lo realizan empresas de transporte de mercancías por carretera no establecidas en un Estado miembro de acogida.
- Cumplimiento del *artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE* (véase más arriba)
 - Verificación de la carga y de las cartas de porte y demás documentación facilitada por los organizadores vinculados a la operación para establecer la naturaleza de la operación.
 - Información sobre cruces fronterizos en los datos del tacógrafo.
 - En caso de tramo final por carretera, billetes en medios de transporte distintos de la carretera o sello de una terminal.
 - Verificación de las distancias de los tramos de carretera
- Si el Estado miembro de acogida no aplica la excepción de utilizar restricciones cuantitativas en los tramos por carretera del transporte internacional, no se efectuarán controles de las normas de cabotaje.
- Si el país de acogida aplica la excepción y aplica restricciones idénticas, se comprobará el cumplimiento del *artículo 8.2*, véase más arriba. Si el Estado miembro aplica restricciones cuantitativas diferentes (véase *el anexo 2*), se efectuarán los mismos controles que para el cabotaje, pero se aplicarán *mutatis mutandis los plazos* específicos.

7.7.4 Resultado

- **En alcance:** Continuar con un cheque responsabilidad compartida.

- **Fuera de ámbito:** Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) nº 1072/2009*, como las relativas al uso de vehículos de alquiler sin conductor.

7.7.5 Notas: Véase el apartado 7.1.

7.8 Artículo 14 bis - Responsabilidad compartida

7.8.1 Texto y explicación del artículo

"Los Estados miembros establecerán *normas sobre sanciones contra los expedidores, transitarios, contratistas y subcontratistas por incumplimiento de los capítulos II y III, cuando supieran o, a la luz de todas las circunstancias pertinentes, debieran haber sabido que los servicios de transporte que encargaron implicaban infracciones del presente Reglamento*".

Esta enmienda introduce una disposición sobre la responsabilidad compartida entre la empresa de transporte, los cargadores, los intermediarios, los principales y los subcontratistas.

7.8.2 Identificación de posibles delitos

- Incumplimiento de las normas nacionales de responsabilidad de los agentes de la cadena logística.

7.8.3 ¿Qué comprobar en carretera y cómo?

- Verificación de la información enumerada en *el artículo 8.3* junto con los datos del tacógrafo.
- Solicitud de información relativa a intermediarios, contratistas principales y subcontratistas.
- Cualquier prueba aportada por el conductor y la empresa de transporte que apunte a una responsabilidad compartida.

7.8.4 Resultado

- *En el ámbito*
- **Fuera de ámbito:** Continuar con la comprobación del cumplimiento de normas no relacionadas con *el Reglamento (CE) nº 1072/2009*, como las relativas al uso de vehículos de alquiler sin conductor.

7.8.5 Notas

- El conductor y la empresa de transporte siempre deben poder aportar pruebas si alegan no ser los únicos responsables de una infracción.

Anexo 1 - Preguntas y respuestas de la Comisión Europea

La Comisión Europea ha formulado [preguntas y respuestas sobre las normas de cabotaje aplicables a partir del 21 de febrero de 2022](#). Las preguntas y respuestas no comprometen a la Comisión Europea. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión.

Transporte internacional entrante

1. ¿Cuándo puede un transportista realizar cabotaje?

Según *el primer párrafo del apartado 2 del artículo 8*: Un transportista por cuenta ajena que sea titular de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, esté en posesión de un certificado de conductor, sólo podrá comenzar a realizar transportes de cabotaje en un Estado miembro si previamente ha efectuado un transporte internacional, es decir, un transporte transfronterizo. Este transporte puede tener su origen en otro Estado miembro o en un tercer país.

2. ¿Deben haberse entregado todas las mercancías transportadas en el marco de un transporte internacional de llegada para poder empezar a realizar operaciones de cabotaje?

Según *el primer párrafo del apartado 2 del artículo 8*: Todas las mercancías transportadas en el curso del transporte de llegada que precede a los transportes de cabotaje deben haber sido entregadas para poder comenzar a efectuar dichos transportes de cabotaje. En caso de que el transporte entrante conste de varios envíos, el cabotaje sólo podrá comenzar una vez que se hayan entregado todos los envíos. Por lo tanto, la operación de carga internacional previa debe haberse descargado completamente para permitir las operaciones de cabotaje en el Estado miembro de acogida.

El cabotaje puede comenzar inmediatamente después de la última descarga de las mercancías transportadas en el transporte internacional, incluso el mismo día de la descarga.

3. Un transporte de contenedores, palés o embalajes vacíos, ¿constituye un transporte internacional?

Según *el primer párrafo del apartado 2 del artículo 8*: Cuando los contenedores, paletas o embalajes vacíos se transportan al amparo de un contrato de transporte (como una carta de porte) de un Estado miembro a otro, el transporte debe considerarse un transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena que contabiliza un transporte internacional. Esto se debe a que, en esos casos, el transporte de los contenedores, palés o embalajes vacíos es el objeto o forma parte integrante del contrato de transporte.

Recíprocamente, cuando los contenedores, paletas o embalajes vacíos no se transporten al amparo de un contrato de transporte, el transporte, en principio, no debe considerarse un transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena. No obstante, si dichos contenedores, paletas o embalajes vacíos son propiedad del transportista, y si el transporte internacional cumple las condiciones para el transporte por cuenta propia con arreglo *al artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (CE) no 1072/2009*, el transporte debe considerarse un transporte

internacional de llegada y el transportista está autorizado a realizar operaciones de cabotaje a raíz de dicho transporte internacional.

El concepto de "operación de cabotaje"

4. ¿Puede haber varios puntos de carga y/o descarga en una operación de cabotaje?

Según los *apartados 1, 2 y 2 bis del artículo 8*: Se pueden realizar hasta 3 operaciones de cabotaje tras un transporte internacional, como máximo. En principio, una operación de cabotaje puede implicar varios puntos de carga, varios puntos de entrega o incluso varios puntos de carga y entrega.

No obstante, los Estados miembros pueden limitar el número de puntos de carga y/o descarga en una operación de cabotaje excluyendo las operaciones con múltiples puntos de carga y múltiples puntos de descarga, a fin de garantizar el cumplimiento de las restricciones de tiempo y número de operaciones impuestas al cabotaje en virtud *del Reglamento (CE) n° 1072/2009*²³.

Las medidas de aplicación de los Estados miembros deben respetar el principio de proporcionalidad. Permitir a los transportistas no residentes realizar operaciones de cabotaje con un número ilimitado de puntos de carga y un número ilimitado de puntos de descarga podría privar de sentido a las limitaciones sobre el número máximo de operaciones de cabotaje y podría ir en contra del carácter temporal del cabotaje, tal como permite *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*. Al mismo tiempo, el establecimiento de limitaciones excesivamente restrictivas del número de puntos de carga y descarga podría ir, en función también del número de cartas de porte permitidas para una misma operación de cabotaje, más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido por dicho Reglamento en relación con el cabotaje¹⁷.

Las medidas aplicadas por los Estados miembros pueden variar a este respecto y conviene comprobar siempre las normas nacionales precisas. En cualquier caso, la definición de la operación de cabotaje debe garantizar que se preserve en todo momento su carácter temporal.

5. ¿Puede haber varias cartas de porte para una misma operación de cabotaje?

Según los *apartados 1, 2 y 2 bis del artículo 8*: Una operación de cabotaje puede incluir una o varias cartas de porte¹⁷.

Las medidas aplicadas por los Estados miembros pueden variar a este respecto y conviene comprobar las normas nacionales precisas. En cualquier caso, la definición de la operación de cabotaje debe garantizar que se preserve en todo momento su carácter temporal.

En ese contexto, cabe señalar que permitir a los transportistas no residentes realizar operaciones de cabotaje con un número excesivo de cartas de porte podría dejar sin sentido las limitaciones sobre el número máximo de operaciones de cabotaje, y podría ir en contra del carácter temporal del cabotaje, tal como permite el *Reglamento (CE) n° 1072/2009*¹⁷.

6. ¿El transporte de contenedores, palés o embalajes vacíos constituye una operación de cabotaje?

²³ [Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de abril de 2018, asunto C-541/16](#) - Comisión/Dinamarca, apartados 49-61.

De conformidad con *el artículo 8, apartados 1, 2 y 2 bis*: Cuando se transporten temporalmente contenedores, paletas o embalajes vacíos en un Estado miembro de acogida, de conformidad con *el Reglamento (CE) n° 1072/2009*, al amparo de un contrato de transporte (como una carta de porte), el transporte debe considerarse un transporte de cabotaje. Esto se debe a que, en esos casos, el transporte de los contenedores, palés o embalajes vacíos es el objeto o forma parte integrante del contrato de transporte.

Cuando se transportan contenedores, paletas o embalajes vacíos sin cobertura de carta de porte, ese transporte, en principio, no debe considerarse un transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena. En este contexto, el concepto de "transportes de cabotaje" se define en *el artículo 2, apartado 6*, a efectos del *Reglamento (CE) n° 1072/2009*, como "los transportes nacionales por cuenta ajena efectuados con carácter temporal en un Estado miembro de acogida". De ello resulta que cuando se transportan contenedores, paletas o embalajes vacíos, que son propiedad del transportista, sin cobertura de una carta de porte o de cualquier otro contrato de transporte, dicho transporte no debe contabilizarse como operación de cabotaje.

7. ¿Qué vehículo debe considerarse a efectos de la operación de cabotaje en el caso de una combinación acoplada?

Con referencia al *artículo 8, apartado 2, párrafo primero*, y al *artículo 8, apartado 2 bis*, y de conformidad con *el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1072/2009*, a efectos de dicho Reglamento, se entenderá por "vehículo" bien un vehículo de motor matriculado en un Estado miembro, bien un conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de motor, como mínimo, esté matriculado en un Estado miembro, utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías.

El vehículo de motor debe ser siempre el que se tome en consideración a efectos del cabotaje, incluso en el caso de una combinación acoplada. Las operaciones de cabotaje sólo pueden realizarse con el vehículo de motor que haya efectuado el transporte internacional con arreglo *al artículo 8, apartado 2, párrafo primero*, del Reglamento. Por lo tanto, este vehículo de motor debe haber participado en una entrega de mercancías como parte de un transporte internacional de llegada para poder realizar operaciones de cabotaje. No obstante, dichas operaciones de cabotaje pueden realizarse con otro remolque.

Se prohíbe al vehículo de motor que efectúa los transportes de cabotaje efectuar transportes de cabotaje en el mismo Estado miembro en los 4 días siguientes a la finalización de su transporte de cabotaje en dicho Estado miembro en virtud *del apartado 2 bis del artículo 8*.

Calendario de cabotaje

8. ¿Cuándo empieza y termina el periodo de 7 días y cómo se calcula?

Según *el primer párrafo del apartado 2 del artículo 8*: "Días", tal como figura en el Reglamento, se refiere a días naturales y no sólo a un período de 24 horas. Por lo tanto, el período global de 7 días contemplado en *el apartado 2 del artículo 8* comienza a las 0h00 del día siguiente a la realización del transporte internacional de llegada. Por consiguiente, la operación de cabotaje debe finalizar, a más tardar, a las 23h59 del séptimo día.

En la práctica, eso significa que si el transporte internacional de llegada se realiza en cualquier momento de un lunes determinado, las operaciones de cabotaje deben finalizar al final del lunes siguiente.

Dado que se consideran los días naturales, en los Estados miembros en los que el período incluye días festivos o días en los que el tráfico está limitado o prohibido, la posibilidad de realizar operaciones de cabotaje puede, en la práctica, ser más limitada en el tiempo (véase, no obstante, más abajo la pregunta 11 sobre cómo se consideran los días festivos).

9. ¿Cómo se calcula el plazo de 7 días cuando las operaciones de transporte internacional de llegada o de cabotaje contienen varias operaciones de descarga?

Según el primer párrafo del *apartado 2 del artículo 8*: Cuando el transporte internacional de llegada contenga varias operaciones de descarga, la realización del transporte internacional de llegada se refiere a la última descarga. La norma debería ser idéntica para el final de las operaciones de cabotaje: la última descarga en el curso de la última operación de cabotaje debe tener lugar a las 23h59 del séptimo día siguiente al día de la última descarga del transporte internacional de llegada, a más tardar.

10. ¿Cómo se calcula el periodo de reflexión de 4 días?

Según el *apartado 2 bis del artículo 8*, un transportista no está autorizado a realizar operaciones de cabotaje, con el mismo vehículo, en el mismo Estado miembro en los cuatro días siguientes al final de su operación de cabotaje en dicho Estado miembro. El objetivo de esta disposición es evitar que los transportes internacionales consecutivos permitan a los transportistas realizar operaciones de cabotaje de forma que se cree una actividad permanente o continua. En consecuencia, esta disposición se entiende sin perjuicio del derecho a efectuar tres operaciones de cabotaje consecutivas en el Estado miembro de acogida en los siete días siguientes a un transporte internacional entrante, siempre que hayan transcurrido cuatro días desde la última descarga en el período anterior de operaciones de cabotaje efectuadas en dicho Estado miembro.

El periodo de reflexión de 4 días se aplica cada vez que finaliza una operación de cabotaje y el vehículo abandona el Estado miembro de acogida, independientemente de si se han realizado una o varias operaciones de cabotaje antes de que el vehículo abandone el Estado miembro en cuestión. De ello resulta que el período de reflexión comienza a aplicarse individualmente para cada Estado miembro en el que se haya efectuado cabotaje, aunque sólo se haya realizado una operación de cabotaje en dicho Estado miembro.

No obstante, durante este periodo de "reflexión" es posible realizar operaciones de cabotaje en otro Estado miembro. También es posible que un transportista realice una o varias operaciones transfronterizas con origen o destino en el Estado miembro en el que tuvo lugar el cabotaje (respectivamente, con origen o destino en otro Estado miembro o en un tercer país) en los 4 días anteriores, o que transite o permanezca en el Estado miembro en el que tuvo lugar el cabotaje sin realizar operaciones de cabotaje.

En la práctica, si un transportista realiza un transporte de cabotaje en el Estado miembro A tras un transporte internacional y, a continuación, realiza otro transporte de cabotaje en el Estado miembro B, no podrá realizar un transporte de cabotaje en el Estado miembro A en los cuatro días siguientes a la finalización de su transporte de cabotaje en el Estado miembro A. Tras el transporte de cabotaje en el Estado miembro B, podrá transitar por ambos Estados miembros A

y B, y podrá realizar nuevos transportes internacionales hacia esos Estados miembros. No obstante, en este último caso, no podrá realizar nuevos transportes de cabotaje en el Estado miembro A o B hasta cuatro días después de la descarga del último transporte de cabotaje efectuado en dicho Estado miembro A o B.

El período de reflexión comienza a partir del final de la operación de cabotaje que precede a la salida del Estado miembro en cuestión. Cuando hay varios puntos de descarga dentro de una misma operación de cabotaje, la última descarga debe ser la que se tome en consideración. También en este caso son días naturales los que deben considerarse, no sólo un período de 24 horas. Por lo tanto, el cómputo del periodo de reflexión de 4 días comienza a las 0h00 del día siguiente a la realización de la última operación de cabotaje en el Estado miembro de que se trate -o de la última descarga cuando haya varios puntos de descarga- y finaliza a las 23h59 del cuarto día siguiente.

En la práctica, eso significa que si la última operación de cabotaje se realiza en cualquier momento de un lunes determinado, el periodo de reflexión termina al final del viernes siguiente, y las operaciones de cabotaje pueden reanudarse el sábado a partir de las 0h00.

El cuadro siguiente muestra la aplicación práctica de la norma en todos los días de la semana, posiblemente con los días festivos, teniendo en cuenta las normas sobre días festivos y fines de semana que se explican más adelante en la pregunta 11.

Lun	Mar	Miércoles	Jue	Vie	Sáb	Sol	Lun	Mar	Mie	Jue	Vie
C	X	X	X	X	C						
	C	X	X	X	X	X	X	C			
		C	X	X	X	X	X	C			
		C	(ph)	X	X	X	X	C			
			C	X	X	X	X	C			
			C	(ph)	X	X	X	X	C		
				C	X	X	X	X	C		
				C	X	X	(ph)	X	X	C	
					C	X	X	X	X	C	
						C	X	X	X	X	C

C: operación de cabotaje / (ph): día festivo

FIGURA 15 - APLICACIÓN PRÁCTICA DE LA REGLA A LO LARGO DE LOS DÍAS DE LA SEMANA

11. ¿Cómo se tienen en cuenta los días festivos y los fines de semana en el cómputo de los plazos establecidos en el Reglamento n° 1072/2009?

Según los apartados 2 y 2 bis del artículo 8 y las normas de la UE sobre el cálculo de plazos, fechas y términos²⁴, si el último día de un plazo expresado en días es festivo, domingo o sábado, el plazo finaliza al expirar la última hora del siguiente día laborable. Además, todo plazo de dos días o más deberá incluir al menos dos días laborables.

En consecuencia, si tras realizar un transporte internacional a un Estado miembro un transportista entra en otro Estado miembro un jueves, el período de tres días previsto en el

²⁴ Reglamento (CEE, Euratom) n° 1182/71 del Consejo, de 3 de junio de 1971, por el que se determinan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos.

artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1072/2009 comienza a las 00.00 horas del viernes y terminaría a las 23.59 horas del domingo. Pero como el último día de ese período es un domingo, se considera que el período finaliza a las 23h59 del siguiente día hábil, es decir, el lunes.

Si, además, el viernes siguiente a la entrada de ese transportista en otro Estado miembro es festivo en ese Estado miembro, el plazo se amplía aún más hasta el martes a medianoche, dado que cualquier plazo de dos días o más debe incluir al menos dos días laborables, y los días festivos, sábados y domingos no se consideran días laborables.

Por último, si tras realizar un transporte internacional con destino a un Estado miembro, un transportista entra en otro Estado miembro un martes, pero el viernes es festivo en ese Estado miembro, el mismo plazo de tres días previsto *en el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 8* finaliza a las 23h59 del siguiente día laborable, que será el lunes.

Las mismas normas se aplican al periodo de 7 días contemplado en el primer párrafo del *apartado 2 del artículo 8 (véanse las preguntas 8 y 9)*, y al periodo de "reflexión" de 4 días previsto en *el apartado 2 bis del artículo 8 (véase la pregunta 10)*.

No obstante, la norma según la cual si el último día del plazo es festivo, domingo o sábado, el plazo finaliza al expirar la última hora del día laborable siguiente no se aplica a los plazos calculados retroactivamente, como el plazo de cuatro días anteriores al transporte internacional fijado en el *apartado 3 del artículo 8*, durante el cual el transportista debe aportar pruebas claras de todas las operaciones efectuadas (véase la pregunta **16**). Este período entra en el ámbito de aplicación de la excepción relativa a los períodos calculados con carácter retroactivo a partir de una fecha o un acontecimiento determinados prevista en *el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 3 del Reglamento nº 1182/71*.

Cabotaje en otro Estado miembro

12. ¿Puede haber cabotaje en más de un Estado miembro?

Según el segundo párrafo del *apartado 2 del artículo 8*: En el plazo de 7 días establecido en el primer párrafo del *apartado 2 del artículo 8*, se pueden realizar hasta 3 operaciones de cabotaje, como máximo. Un transportista puede decidir realizar una, dos o las tres operaciones de cabotaje en Estados miembros distintos del del transporte internacional entrante. Los transportistas pueden entonces realizar cabotaje en un solo Estado miembro o en uno o más Estados miembros, pero sólo un cabotaje en cada Estado miembro que no sea el Estado miembro del transporte internacional entrante (véase más abajo la respuesta a la pregunta **13**).

Por ejemplo, si el transportista ha realizado un transporte internacional a Francia, puede realizar una operación de cabotaje en Francia, luego ir a Alemania para realizar otra operación de cabotaje, y luego ir a Bélgica para realizar una última operación de cabotaje. También puede volver a Francia sin carga para realizar allí un segundo cabotaje, pero sólo si se ha respetado el periodo de reflexión de 4 días.

13. ¿Cuántas operaciones de cabotaje puede realizar un transportista en un Estado miembro distinto del del transporte internacional entrante?

Según el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 8, no se permite más de una operación de cabotaje en un Estado miembro determinado que no sea el Estado miembro del transporte internacional entrante.

14. ¿Qué se entiende por límite de 3 días para la operación de cabotaje en un Estado miembro distinto del del transporte internacional entrante?

De conformidad con el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 8, cada operación de cabotaje efectuada en un Estado miembro distinto del del transporte internacional de llegada debe realizarse en los 3 días siguientes a la entrada en vacío del transportista en dicho Estado miembro y en el plazo de 7 días establecido en el primer párrafo del apartado 2 del artículo 8. En lo que respecta al cálculo del periodo de 3 días, se aplican las mismas explicaciones dadas anteriormente en la sección III para el periodo de 7 días.

El cuadro siguiente muestra la aplicación práctica de la norma en todos los días de la semana, posiblemente festivos, teniendo en cuenta las normas sobre días festivos y fines de semana explicadas anteriormente en la pregunta II.

Lun	Mar	Mie	Jue	Vie	Sáb	Sol	Lun	Mar	Mie
E	X	X	C						
	E	X	X	C					
	E	X	X	(ph)	X	X	C		
	E	(ph)	X	C					
		E	X	X	X	X	C		
		E	(ph)	X	X	X	C		
			E	X	X	X	C		
			E	(ph)	X	X	X	C	
				E	X	X	X	C	
					E	X	X	C	
						E	X	X	C

E: Entrada en el EM / C: Último día de posible cabotaje / (ph): festivo

FIGURA 16 - APLICACIÓN PRÁCTICA DE LA REGLA A LO LARGO DE LOS DÍAS DE LA SEMANA

Documentos

15. ¿Cómo debe interpretarse la disposición del apartado 4 del artículo 8 que establece que no se requiere ningún documento adicional?

Según el apartado 4 del artículo 8, los transportistas deben conservar la documentación de todos los transportes efectuados en el marco de sus operaciones de cabotaje. Esta documentación debe incluir todos los datos enumerados en el segundo párrafo del apartado 3 del artículo 8. Estos datos figuran en la carta de porte o en el conocimiento de embarque, normalmente en formato CMR. Estos datos figuran en la carta de porte o en el conocimiento de embarque, normalmente en formato CMR. No se requiere ningún documento adicional para demostrar que se han respetado las normas de cabotaje.

Esta disposición, sin embargo, no significa que las autoridades de control no puedan utilizar otras pruebas exigidas por la legislación sobre transporte por carretera, por ejemplo los datos del tacógrafo, para determinar si una operación de cabotaje se lleva a cabo de acuerdo con las normas.

Los elementos que figuran en *el artículo 8, apartado 3*, párrafo segundo, deben presentarse o transmitirse al inspector autorizado del Estado miembro de acogida cuando éste lo solicite y mientras dure el control en carretera. Los documentos pueden presentarse o transmitirse por vía electrónica, por ejemplo mediante una carta de porte electrónica (e-CMR). Durante el control en carretera, el conductor puede ponerse en contacto con la oficina central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad para aportar, antes de que finalice el control en carretera, las pruebas necesarias.

16. ¿Cómo debe entenderse la norma sobre el periodo de cuatro días anterior al transporte internacional para aportar pruebas claras de todas las operaciones realizadas durante ese periodo?

Según *el apartado 3 del artículo 8*, los transportistas están obligados a presentar pruebas claras de todas las operaciones que se hayan realizado durante el período de cuatro días anterior al transporte internacional al Estado miembro de acogida en caso de que el vehículo haya estado en el territorio de dicho Estado miembro de acogida dentro de ese período de cuatro días.

Este requisito sólo es aplicable cuando el transportista realiza una operación de cabotaje en el Estado miembro de acogida. Por lo tanto, la norma sólo se aplica cuando el vehículo realiza servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera en el Estado miembro de acogida, y ha estado en ese mismo Estado miembro de acogida en un período de cuatro días anterior al transporte internacional entrante.

En estos casos, los transportistas deben presentar pruebas que incluyan todos los datos enumerados en *el artículo 8, apartado 3*, párrafo segundo. El valor de las pruebas presentadas será evaluado por las autoridades nacionales competentes. Cabe señalar que el registro del cruce de fronteras mediante el tacógrafo inteligente versión 2 puede utilizarse para determinar la presencia del camión en un Estado miembro determinado.

Los cuatro días a que se refiere *el artículo 8, apartado 3*, párrafo segundo, son días naturales. Por lo tanto, si el vehículo ha salido del Estado miembro de acogida, por ejemplo, el 6 de junio y vuelve a entrar en el mismo Estado miembro de acogida el 10 de junio, el transportista está volviendo a entrar en el mismo Estado miembro de acogida en un plazo de 4 días y debe presentar, al realizar una operación de cabotaje en el Estado miembro de acogida, pruebas claras de todas las operaciones que se hayan realizado durante este período de cuatro días.

Otros

17. ¿Se aplican las normas de cabotaje a las operaciones de transporte combinado?

De conformidad con *el artículo 10, apartado 7*, cuando sea necesario evitar el uso indebido - mediante el suministro de tramos por carretera iniciales o finales ilimitados y continuos dentro de un Estado miembro- *del artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, relativa al transporte combinado*, los Estados miembros tienen la posibilidad, previa notificación a la Comisión, de aplicar las normas de cabotaje a los tramos por carretera de una operación de transporte combinado tal como se define *en la Directiva 92/106/CEE*, siempre que dichos tramos por carretera no crucen una frontera. Al adoptar esas medidas, los Estados miembros pueden aplicar un período más largo que los 7 días previstos en el artículo 8, *apartado 2, del*

Reglamento (CE) n° 1072/2009 y un período de reflexión más corto que los 4 días previstos en el artículo 8, apartado 2 bis, de ese mismo Reglamento.

Anexo 2 - Disposiciones nacionales específicas aplicables a las operaciones de cabotaje en los Estados miembros de la UE

Estado miembro	Número de operaciones de carga/descarga durante una operación de cabotaje	Número de cartas de porte autorizadas por operación de cabotaje	Aplicación de las normas de cabotaje al primer tramo no fronterizo y/o al último tramo por carretera de una operación de transporte combinado
Austria	N/A	N/A	N/A
Bélgica	Sólo se permite una carta de porte por operación de cabotaje. Sin embargo, cada operación de cabotaje puede tener un número ilimitado de puntos de carga y descarga.		La decisión corresponde a las regiones belgas.
Bulgaria	N/A	N/A	N/A
Croacia	N/A	N/A	N/A
República de Chipre	N/A	N/A	N/A
República Checa	N/A	N/A	El Gobierno checo decidió no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado.
Dinamarca	Se permiten varios lugares de carga y descarga para una misma operación de cabotaje, pero no pueden combinarse. El número de operaciones de cabotaje se determina en función del menor número de lugares de carga o descarga, por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> • 2 puestos de carga y 5 puestos de descarga = 2 operaciones de cabotaje • 3 puestos de carga y 10 puestos de descarga = 3 operaciones de cabotaje • 5 puestos de carga y 2 de descarga = 2 operaciones de cabotaje 		El Gobierno danés ha decidido aplicar las normas de cabotaje al primer y último tramo por carretera nacional de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones. Sin embargo, no se ha demostrado que se haya hecho un uso indebido del <i>artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE</i> .

Estonia	N/A	N/A	El Gobierno estonio decidió no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado.
Finlandia	N/A	N/A	El Gobierno finlandés ha decidido aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones. Las nuevas normas se aplican desde el 1 de febrero de 2022. Sin embargo, no se ha demostrado que se haya hecho un uso indebido del <i>artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE</i> .
Francia	N/A	N/A	Hasta nuevo aviso, el Gobierno francés ha decidido no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado.
Alemania	N/A	N/A	Hasta nuevo aviso, el Gobierno alemán ha decidido no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado.
Hungría	N/A	N/A	El Gobierno húngaro ha decidido aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo por carretera nacional de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones. Sin embargo, no se ha demostrado que se haya hecho un uso indebido del <i>artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE</i> .
Irlanda	N/A	N/A	El Gobierno irlandés decidió no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado.
Italia	N/A	N/A	N/A
Letonia	N/A	N/A	N/A
Lituania	<ul style="list-style-type: none"> • Se permiten varios lugares de carga si sólo hay un lugar de descarga. • Se permiten varios lugares de descarga si sólo hay un lugar de carga. 		El Gobierno lituano decidió no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo por carretera nacional de una operación de transporte combinado.

	<ul style="list-style-type: none"> El número de cartas de porte debe corresponder al número de lugares de carga y descarga. 		
Luxemburgo	N/A	N/A	N/A
Malta	N/A	N/A	N/A
Países Bajos	N/A	N/A	N/A
Polonia	La legislación polaca no especifica el número de puestos de carga y descarga por operación de cabotaje ni el número de cartas de porte aceptadas por operación de cabotaje.		El Gobierno polaco decidió no aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado.
Portugal	N/A	N/A	N/A
Rumanía	N/A	N/A	El Gobierno rumano ha decidido aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo por carretera nacional de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones.
Eslovaquia	N/A	N/A	El Gobierno eslovaco ha decidido aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo por carretera nacional de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones.
Eslovenia	N/A	N/A	N/A
España	N/A	N/A	N/A
Suecia	Una operación de cabotaje no debe incluir más que 1. un punto de carga y un punto de descarga, 2. varios puntos de carga y un punto de descarga, si la descarga tiene lugar en el destinatario final especificado en la carta de porte, o bien 3. un punto de carga y varios puntos de descarga, si la carga tiene lugar en el expedidor original especificado en la carta de porte.		El Gobierno sueco ha decidido aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones. Sin embargo, no se ha demostrado que se haya hecho un uso indebido del <i>artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE</i> .
Islandia	N/A		N/A

Liechtenstein	N/A	N/A
Noruega		El Gobierno noruego ha decidido aplicar restricciones cuantitativas al primer y último tramo nacional por carretera de una operación de transporte combinado. Los periodos de reflexión de cuatro y siete días se aplican a estas operaciones.

TABLA 2 - DISPOSICIONES NACIONALES ESPECÍFICAS APLICABLES A LAS OPERACIONES DE CABOTAJE EN LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE

Anexo 3 - Certificados de conductor

Number of driver attestations issued in ...											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Change 20-21
EU27	28.059	27.163	33.621	46.505	74.832	108.233	133.657	153.735	143.258	185.611	29,6%
BE	72	100	120	125	125	103	128	171	238	499	109,7%
BG	19	16	8	26	49	97	328	637	471	600	27,4%
CZ	797	631	455	530	561	533	2.301	3.601	3.515	4.431	26,1%
DK	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	-
DE	1.184	1.223	956	714	832	708	732	1.006	665	729	9,6%
EE	245	101	166	152	225	424	666	1.023	856	1.254	46,5%
IE	7	5	0	1	0	0	0	0	0	5	-
EL	13	8	5	9	6	8	7	12	9	16	77,8%
ES	5.893	5.212	4.994	5.803	6.678	7.748	8.999	11.407	10.890	14.050	29,0%
FR	135	112	132	127	111	114	78	121	59	67	13,6%
HR	0	13	10	20	53	144	851	1.511	1.987	3.148	58,4%
IT	1.406	1.214	1.275	663	749	548	643	536	384	430	12,0%
CY	3	0	0	1	2	1	0	1	2	2	0,0%
LV	1.130	1.541	2.144	2.239	2.654	2.869	4.098	7.676	5.760	6.651	15,5%
LT	3.259	3.650	6.715	6.959	9.866	13.626	24.428	29.898	29.604	39.493	33,4%
LU	35	29	32	21	31	26	46	37	49	74	51,0%
HU	189	152	194	314	550	858	691	667	1.394	1.828	31,1%
MT	32	26	22	31	18	43	30	64	67	19	-71,6%
NL	101	53	37	15	16	25	11	8	4	13	225,0%
AT	805	384	374	242	217	149	112	152	84	84	0,0%
PL	5.353	5.641	9.255	20.765	41.391	65.192	72.390	73.694	67.359	89.878	33,4%
PT	823	718	610	664	627	614	590	828	813	1.181	45,3%
RO	13	13	3	10	17	58	15	37	139	71	-48,9%
SI	5.876	5.755	5.461	6.418	8.973	12.332	13.345	16.533	15.072	16.684	10,7%
SK	249	296	347	360	844	1.801	3.013	3.920	3.462	4.146	19,8%
FI	355	227	302	277	222	208	151	194	372	253	-32,0%
SE	65	43	4	19	15	4	3	0	3	3	0,0%

Number of driver attestations in circulation at the end of ...											
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Change 20-21
EU27	44.316	41.822	41.605	51.666	75.520	107.614	150.253	199.419	228.054	277.159	21,5%
BE	208	141	114	99	72	94	83	126	186	340	82,8%
BG	88	119	89	131	101	156	265	572	910	1.197	31,5%
CZ	1.068	981	727	813	1.121	835	2.321	3.697	4.165	4.490	7,8%
DK	3	3	3	3	1	3	1	2	2	4	100,0%
DE	2.462	3.040	2.886	2.578	2.562	2.380	2.430	2.317	1.919	2.026	5,6%
EE	429	377	357	309	394	636	1.045	1.498	1.655	2.100	26,9%
IE	17	7	0	1	1	0	0	0	0	5	-
EL	14	13	14	10	12	15	12	26	15	36	140,0%
ES	10.599	9.875	8.321	8.292	9.124	10.513	11.768	13.486	14.731	15.859	7,7%
FR	372	329	287	318	199	317	321	326	289	272	-5,9%
HR	0	7	10	20	53	117	813	1.463	1.934	3.056	58,0%
IT	5.064	4.737	4.098	4.080	4.439	3.533	3.677	3.263	3.438	2.711	-21,1%
CY	12	12	12	13	15	16	16	17	7	5	-28,6%
LV	4.020	2.852	1.433	1.769	2.136	2.444	3.311	6.731	5.924	6.741	13,8%
LT	2.277	2.762	3.895	6.636	13.481	22.331	39.591	54.462	67.418	81.928	21,5%
LU	45	33	33	28	29	31	48	39	37	57	54,1%
HU	259	240	251	353	490	522	1.549	2.216	1.758	2.138	21,6%
MT	32	26	22	22	12	19	48	34	28	23	-17,9%
NL	187	138	145	78	54	32	25	23	18	67	272,2%
AT	2.114	1.876	1.590	1.289	1.040	761	563	458	469	365	-22,2%
PL	4.221	4.771	6.809	13.238	26.624	46.138	67.891	89.093	103.154	132.265	28,2%
PT	3.607	3.033	3.148	3.162	2.692	2.907	2.303	2.046	2.145	2.478	15,5%
RO	71	44	31	72	55	81	96	142	125	197	57,6%
SI	5.776	5.254	6.056	7.169	9.212	11.234	8.638	12.489	12.802	13.396	4,6%
SK	391	344	474	452	856	1.810	2.847	4.269	4.259	4.707	10,5%
FI	758	711	761	687	694	653	591	624	663	692	4,4%
SE	222	97	39	44	51	36	0	0	3	4	33,3%

TABLAS 3 Y 4 - CERTIFICADOS DE CONDUCTOR EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 2012-2021

Fuentes

- Directivas y Reglamentos pertinentes de la UE publicados en el Diario Oficial de la UE.
- "*Nuevas normas para el sector del transporte por carretera de la UE*", Comisión Europea, DG MOVE, sitio web, 2022.