



# 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

**POR LA  
COMISIÓN EUROPEA**

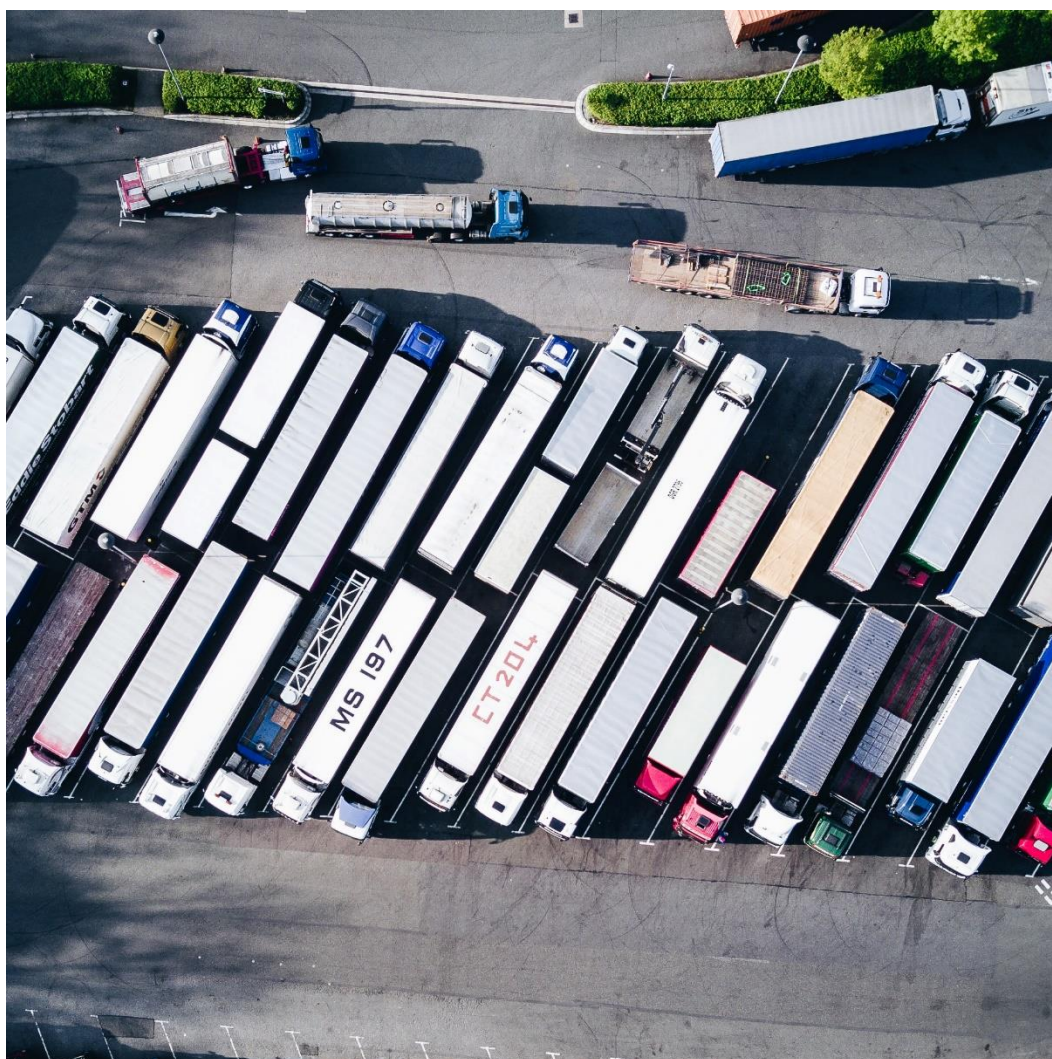
Dirección General de Movilidad y Transportes  
Dirección C - Suelo  
Unidad C.1 - Transporte por carretera  
1049 Bruselas  
Correo electrónico: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

**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 1071/2009 modificado por el  
Reglamento (UE) 2020/1055.  
Acceso a la profesión**

*El presente documento es meramente orientativo. Sólo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión".*





# Índice

1. Introducción .....	8
2. Principales cambios legislativos.....	10
2.1. Inclusión de los vehículos comerciales ligeros (VCL) dedicados al transporte de mercancías en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 1071/2009 .....	10
2.2. Devolución del vehículo al Estado miembro de establecimiento en un plazo de 8 semanas .....	11
3. Definiciones .....	12
4. Normas de acceso a la profesión en la UE y marco de aplicación .....	15
4.1 Visión general .....	15
4.2 Registros europeos de empresas de transporte por carretera (ERRU).....	15
4.3 Cambios previstos en la ERRU .....	15
4.4 Calificación de riesgo.....	16
4.5 El Sistema de Información del Mercado Interior al servicio de la aplicación de las normas de acceso a la profesión .....	17
4.6 Flujo normalizado de información entre Estados miembros (extracto) .....	19
5. Devolución del vehículo.....	22
5.1 ¿Qué dice la legislación (artículo 5, apartado 1, letra b)? .....	22
5.2 ¿Cuáles son los principales retos para los encargados de hacer cumplir la ley? .....	22
6. Vehículos industriales ligeros de entre 2,5 y 3,5 toneladas.....	24
6.1 ¿Qué dice la legislación (artículo 4, apartado 1, letra aa)?.....	24
6.2 ¿Cuáles son los retos para los responsables de la aplicación?.....	24
7. Orientaciones para la aplicación de las normas sobre devolución del vehículo.....	27
7.1 Orientaciones generales para los controles en carretera.....	27
7.2 Orientaciones generales para los controles en los locales .....	29
7.3 Recomendaciones a los agentes de la autoridad cuando sospechen de una posible infracción en carretera.....	29
7.4 Algunas recomendaciones prácticas para los responsables de la aplicación de la legislación derivadas de las orientaciones de la CE (preguntas y respuestas) .....	32
7.4.1 ¿A qué vehículos se aplica la norma?.....	32
7.4.2 ¿Dónde debe regresar el vehículo?.....	34
7.4.3 ¿Durante cuánto tiempo debe regresar el vehículo?.....	34
7.4.4 ¿Cómo debe demostrar una empresa de transporte que ha cumplido la obligación? .....	34
7.4.5 Cómo calcular el periodo de 8 semanas .....	35
7.5 Enlace a las preguntas y respuestas de la Comisión Europea sobre la devolución del vehículo.....	36
8. Lista de transportes de mercancías exentos de la obligación de retorno .....	38
9. El caso específico del <i>transporte de viajeros por cuenta propia</i> y cómo comprobarlo .....	39
Anexo 1 - Instrucciones para las autoridades sobre cómo utilizar el módulo IMI sobre establecimiento .....	40
Anexo 2 - Vídeo de formación para las autoridades sobre cómo utilizar el módulo IMI sobre establecimiento.....	48
Anexo 3 - Orientaciones para los agentes de control sobre cómo comprobar la devolución del vehículo utilizando las impresiones del tacógrafo .....	49

## 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 Transportes
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
IMI	Sistema de Información del Mercado Interior
LCV	Vehículos comerciales ligeros
MS	Estado miembro
TCA	Acuerdo de Comercio y Cooperación
REINO UNIDO	Reino Unido

## Cuadro de figuras, ecuaciones y recuadros

Figura 1 - Flujo de solicitud simple.....	19
Figura 2 - Puntos clave de la solicitud simple 1 .....	20
Figura 3 - Puntos clave de la solicitud simple 2.....	21
Figura 4 - Puntos clave de la solicitud simple 3 .....	21
Figura 5 - Proceso de acción recomendado.....	31
Figura 6 - Calendario de la interacción entre los Estados miembros .....	32
Figura 7 - Ejemplo de Calendario 1 .....	35
Figura 8 - Ejemplo de Calendario 2 .....	36
Ecuación 1 .....	17
Recuadro 1: Principales recomendaciones a los responsables de la aplicación de la legislación en materia de ERRU .....	16
Recuadro 2: Ejemplo de retorno al centro operativo del Estado miembro de establecimiento .....	22
Recuadro 3: Antecedentes jurídicos adicionales sobre el control de la devolución del vehículo, incluso por parte de los Estados miembros de acogida.....	32
Recuadro 4: El caso específico de los vehículos de alquiler .....	33



# 1. Introducción

Algunos transportistas de mercancías y pasajeros por carretera de la UE deben cumplir unos criterios fijos para acceder a la profesión:

- Buena reputación, para garantizar una conducta ética empresarial adecuada.
- Capacidad financiera, que exige a los operadores disponer de activos de capital suficientes en cada ejercicio contable anual.
- Competencia profesional, que requiere los conocimientos prácticos y la aptitud de los profesionales del sector mediante un examen obligatorio con disposiciones, calificación y certificados comunes.
- Disponer de un establecimiento efectivo y estable en un Estado miembro.

Las empresas de transporte que ejercen la profesión de transportista por carretera deben designar al menos a una persona física como gestor de transporte.

Estas normas se establecen a escala de la UE mediante un reglamento, que es aplicable directamente (sin necesidad de transposición nacional) en todos los Estados miembros de la UE.

En casos particulares, establecidos por la legislación de la UE, los Estados miembros pueden establecer en su legislación nacional medidas más restrictivas en cuanto a los criterios de acceso a la profesión.

Además, un mismo gestor de transporte sólo puede ser designado para un número limitado de empresas o una flota de vehículos.





## 2. Principales cambios legislativos

El acto jurídico de la UE que establece un régimen común de la UE para el acceso a la profesión de transportista por carretera es el Reglamento (CE) n° 1071/2009<sup>1</sup>, que regula el acceso a la profesión de transportista de mercancías y viajeros por carretera en la UE. Cubría (hasta la entrada en vigor del Paquete de Movilidad 1 en 2020<sup>2</sup>) a los transportistas de mercancías por carretera que utilizan vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 toneladas<sup>3</sup> y a las empresas de transporte que explotan, con fines comerciales, vehículos de transporte de viajeros con asientos para 9 personas, incluido el conductor, o más.

Estas normas fueron modificadas (en julio de 2020, con la aplicación del grueso de las disposiciones a partir del 21 de febrero de 2022) por el Reglamento (UE) 2020/1055<sup>4</sup>, que introdujo los siguientes cambios fundamentales:

### 2.1. Inclusión de los vehículos comerciales ligeros (VCL) dedicados al transporte de mercancías en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1071/2009

La nueva normativa amplía la aplicación de los criterios de acceso a la profesión (establecimiento efectivo y estable; honorabilidad; capacidad financiera; competencia profesional; y obligación de disponer de un gestor de transporte, con umbrales específicos más bajos aplicables a los vehículos industriales ligeros en lo que respecta a la capacidad financiera) a los vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías con una masa de carga autorizada superior a 2,5 toneladas utilizados en el transporte internacional.

Desde el 21 de mayo de 2022, los vehículos o conjuntos de vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas utilizados en el transporte internacional de mercancías necesitan una licencia comunitaria. Por lo tanto, deberá llevarse una copia auténtica de la licencia comunitaria a bordo de cada vehículo comercial ligero con licencia utilizado en el transporte internacional de mercancías, incluso cuando realicen operaciones de cabotaje. La obligación de utilizar tacógrafos y las normas sobre tiempos de conducción y descanso se aplicarán a esos vehículos industriales ligeros a partir del 1 de julio de 2026.

En cuanto a la aplicación de las normas específicas de la UE para el desplazamiento de conductores a los conductores de vehículos industriales ligeros, en sus [orientaciones](#) (véase la pregunta 9), la Comisión Europea deja claro que "*la Directiva (UE) 2020/1057 hace múltiples referencias a la información registrada en los tacógrafos, que en virtud del artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 165/2014 son obligatorios únicamente en los vehículos a los que se aplica el Reglamento*

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 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 y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

<sup>2</sup> El Paquete de Movilidad I es una serie de actos legislativos de la UE, que los legisladores de la UE, el Parlamento Europeo y el Consejo, negociaron y adoptaron como paquete en julio de 2020. Abarcan aspectos clave del sector del transporte por carretera como: el desplazamiento de conductores fuera de su país de origen, las normas sobre tiempos de conducción y descanso y los tacógrafos, el acceso a la profesión y el acceso al mercado. La mayoría de las nuevas normas se aplican tanto al transporte de pasajeros como al de mercancías, siendo las normas de acceso al mercado específicas del transporte de mercancías. Más información en el sitio web de la DG MOVE: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en).

<sup>3</sup> Los Estados miembros pueden tener un criterio de peso inferior para el transporte nacional.

<sup>4</sup> Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 y (UE) n° 1024/2012 para adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (DO L 249 de 31.7.2020, p. 17).

*(CE) n° 561/2006 (es decir, es decir, los vehículos utilizados para el transporte de mercancías cuando la masa máxima autorizada del vehículo, incluido cualquier remolque, o semirremolque, supere las 3,5 toneladas -o a partir del 1 de julio de 2026, las 2,5 toneladas- y los vehículos utilizados para el transporte de pasajeros que estén contruidos o permanentemente adaptados para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y estén destinados a tal fin).*

## **2.2. Devolución del vehículo al Estado miembro de establecimiento en un plazo de 8 semanas**

Las normas que regulan el acceso a la profesión [artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 1071/2009, modificado] exigen que los operadores organicen las actividades de su flota de manera que se garantice que los vehículos que efectúan operaciones de transporte internacional deben regresar a uno de los centros operativos del Estado miembro de establecimiento al menos en las ocho semanas siguientes a su salida del mismo.

La norma se aplica a los vehículos dedicados al transporte de mercancías que participen en operaciones de transporte por cuenta ajena y a los vehículos utilizados para el transporte internacional de pasajeros a cambio de una remuneración.

### 3. Definiciones

Las disposiciones aplicables al acceso a la profesión de transportista por carretera cubren a las empresas que ofrecen servicios de transporte de mercancías y viajeros por carretera por cuenta ajena registradas en un Estado miembro de la UE.

A efectos del presente documento, se aplicarán las siguientes definiciones:

- **Vehículo:** Por "vehículo" se entenderá los vehículos de motor o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte internacional de mercancías por cuenta ajena, o los vehículos de motor contruidos y equipados de forma que puedan transportar más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a este fin, cuando se utilicen para el transporte internacional de viajeros a cambio de una remuneración, que estén a disposición de la empresa y que, como tales, estén matriculados o puestos en circulación y autorizados para ser utilizados de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que esté establecida la empresa.
- **Vehículo comercial ligero (VCL):** Por "vehículo industrial ligero" se entenderá un vehículo de motor o un conjunto de vehículos cuya masa en carga admisible sea superior a 2,5 toneladas pero inferior o igual a 3,5 toneladas, utilizado para el transporte internacional de mercancías.

Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 3,5 toneladas y que efectúen exclusivamente transportes nacionales en su Estado miembro de establecimiento se considerarán fuera del ámbito de aplicación de esta legislación.

La nueva disposición se aplica a los vehículos de transporte de mercancías por carretera de la categoría N<sup>5</sup>.

Por lo tanto, quedan excluidos los vehículos o conjuntos de vehículos de categoría N con una masa en carga admisible igual o inferior a 2,5 toneladas.

No obstante, se incluyen los vehículos de motor<sup>6</sup> de menos de 2,5 toneladas acoplados a un remolque, con lo que el conjunto supera las 2,5 toneladas, utilizados para el transporte internacional de mercancías.

- **Estado miembro de establecimiento:** "Estado miembro de establecimiento": el Estado miembro en el que está establecida la empresa de transporte por carretera, independientemente de que su gestor de transporte proceda de otro país [artículo 2, apartado 8, del Reglamento (CE) no 1071/2009].
- **Estado miembro de acogida:** Estado miembro de acogida: Estado miembro en el que opera una empresa de transporte por carretera distinto de su Estado miembro de establecimiento.<sup>7</sup>
- **Sistema de Información del Mercado Interior (IMI):** "Sistema de Información del Mercado Interior (IMI)": el sistema establecido por el Reglamento (UE) n° 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo.

---

<sup>5</sup> Para las categorías de vehículos, véase la resolución consolidada de la CEPE sobre la construcción de vehículos (Revisión 6) en <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP.29-78r6e.pdf>.

<sup>6</sup> En general, un vehículo de la categoría M<sub>1</sub> no puede considerarse un vehículo comercial para el transporte de mercancías, por lo que, en principio, quedará fuera del ámbito de aplicación. Sin embargo, puede haber casos en los que los vehículos de categoría M puedan obtener licencias para el transporte de mercancías en determinados Estados miembros, teniendo en cuenta los distintos enfoques que prevalecen en cada uno de los Estados miembros de la UE. A efectos de este ejercicio, puede ser útil una aclaración específica de la Comisión Europea sobre la cuestión.

<sup>7</sup> Fuente: Reglamento (CE) n° [1072, que puede aplicarse a efectos del presente documento. Véase el artículo 2, apartado 3, del Reglamento.](#)

- **Registro Electrónico** de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU): "Registro Electrónico de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU)": el sistema de registros nacionales interconectados de los Estados miembros de la UE de empresas de transporte por carretera creado en virtud de lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento (CE) n° [1071/2009](#).
- **Controles en carretera**: los "controles en carretera" son los controles contemplados en el artículo 4 de [la Directiva 2006/22](#) y en la parte A de su anexo I, modificados por [la Directiva 2020/1057](#). Así, por regla general, los controles sobre el cumplimiento de las disposiciones de admisión a la ocupación no se realizan en carretera<sup>8</sup> .<sup>9</sup>
- **Controles en los locales**: los "controles en los locales" son los controles contemplados en el artículo 6 de la Directiva 2006/22 y en las partes A y B del anexo I, modificado por la [Directiva 2020/1057](#). De conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009, los controles en los locales también pueden desencadenarse por los resultados de los controles en carretera, en particular en relación con las empresas "que presenten un mayor riesgo".
- **Centro operativo**: el "centro operativo" es una instalación/un local de la empresa donde el vehículo y/o el conductor deberán poder regresar en un plazo de ocho semanas después de haberlo abandonado.

En el sentido de las preguntas y respuestas de la CE relativas a los tiempos de conducción y descanso, el centro operativo puede ser el lugar donde el conductor *"tiene su base habitual, es decir, donde se organiza su trabajo, donde comienza normalmente su período de descanso semanal y al que regresa regularmente, en el territorio del Estado miembro del establecimiento efectivo y estable de su empresario, en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) n° 1071/2009"*. Así pues, a efectos de la devolución del vehículo, el concepto de "centro operativo" debe considerarse más amplio que, por ejemplo, el de los locales en los que la empresa puede acceder a sus documentos comerciales esenciales, tal como se definen en el artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) n° 1071/2009, ya que debe incluir otras instalaciones/locales de la empresa. Por lo tanto, el vehículo puede volver a cualquier otro centro operativo del Estado miembro de establecimiento.

- Por "transporte **por cuenta ajena**" se entiende el transporte remunerado de personas o mercancías.<sup>10</sup>
- "**Transporte por cuenta propia**" de mercancías<sup>11</sup> significa el transporte de mercancías en vehículos de motor siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - (i) las mercancías transportadas son propiedad de la empresa o han sido vendidas, compradas, alquiladas o alquiladas, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por la empresa.
  - (ii) 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.

<sup>8</sup> No obstante, según el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009, "Las autoridades competentes controlarán periódicamente si las empresas a las que hayan autorizado a ejercer la profesión de transportista por carretera siguen cumpliendo los requisitos establecidos en el artículo 3 del presente Reglamento. A tal fin, los Estados miembros llevarán a cabo controles, incluidas, en su caso, inspecciones in situ en los locales de la empresa de que se trate, dirigidos a aquellas empresas que estén clasificadas como de riesgo elevado."

<sup>9</sup> Pero los inspectores pueden comprobar en carretera la devolución del vehículo y acceder al perfil de calificación de riesgo de la empresa, según lo dispuesto en el artículo 16 sobre el ERRU.

<sup>10</sup> Véase el glosario de Eurostat sobre estadísticas de transporte en <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5911341/KS-RA-10-028-EN.PDF.pdf/6ddd731e-0936-455a-be6b-eac624a83db4?t=1414781588000>.

<sup>11</sup> Fuente: Artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (CE) [n° 1072/2009](#).

- (iii) 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.
  - (iv) 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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera; y
  - (v) dicho transporte no es más que accesorio para el conjunto de las actividades de la empresa.
- **"Transporte de viajeros por cuenta propia"**<sup>12</sup> : las operaciones realizadas con fines no comerciales ni lucrativos por una persona física o jurídica, mediante las cuales:
    - la actividad de transporte es sólo una actividad auxiliar para esa persona física o jurídica, y
    - los vehículos utilizados son propiedad de dicha persona física o jurídica o han sido obtenidos por ésta en condiciones diferidas o han sido objeto de un contrato de arrendamiento financiero a largo plazo y son conducidos por un miembro del personal de la persona física o jurídica o por la propia persona física o por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de ésta en virtud de una obligación contractual.
  - **"Transporte no comercial"**, todo transporte por carretera, distinto del transporte por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se percibe ninguna remuneración directa o indirecta, y que no genera directa o indirectamente ingresos para el conductor del vehículo ni para terceros, y que no está vinculado a una actividad profesional o comercial<sup>13</sup> .

---

<sup>12</sup> Fuente: Artículo 2, apartado 5, del Reglamento (CE) n° [1073/2009](#).

<sup>13</sup> Fuente: Artículo 4, letra r), del [texto consolidado](#) del [Reglamento \(CE\) n° 561/2006, que puede aplicarse a efectos del presente documento](#).

## **4. Normas de acceso a la profesión en la UE y marco de aplicación**

### **4.1 Panorama general**

El establecimiento de normas sobre el acceso a la profesión de transportista de mercancías y viajeros por carretera a escala de la UE -el acceso *a la profesión de transportista de mercancías y viajeros por carretera*, en la jerga comunitaria- se remonta a las primeras fases de creación de normas comunes para el mercado interior de la UE.

Las primeras directivas de la UE se remontan a la década de 1970:<sup>14</sup>, que establecía un marco común para el acceso a la profesión en el mercado del transporte de mercancías y pasajeros por carretera. Desde entonces, las materias cubiertas por esas directivas se recogen ahora en reglamentos, directamente aplicables en todos los Estados miembros de la UE, lo que refuerza aún más las normas comunes de la UE aplicables de manera uniforme en todos ellos.

### **4.2 Registros europeos de empresas de transporte por carretera (ERRU)**

Los Estados miembros de la UE tienen décadas de experiencia en la aplicación y el cumplimiento de estas normas, incluso en la cooperación entre ellos, en particular tras la creación de ERRU, los Registros Europeos de Empresas de Transporte por Carretera. ERRU<sup>15</sup> es un sistema electrónico que permite a los Estados miembros intercambiar información sobre las empresas de transporte por carretera. Interconecta los registros electrónicos nacionales sobre empresas de transporte por carretera de los distintos Estados miembros, de modo que las autoridades competentes pueden intercambiar mutuamente la información contenida en sus respectivas bases de datos.

La creación de los registros electrónicos nacionales y su interconexión se exigen en el artículo 16 del Reglamento (CE) nº 1071/2009 relativo al acceso a la profesión de transportista por carretera.

El ERRU, operativo desde el 1 de enero de 2013, se ha ido adaptando progresivamente, para responder a un número creciente de necesidades relacionadas con la aplicación de la legislación sobre transporte por carretera. La versión actual del ERRU proporciona información, entre otras cosas, sobre la honorabilidad de los gestores de transporte, sobre la validez de las licencias comunitarias y sobre las infracciones cometidas por las empresas de transporte en otros Estados miembros.

### **4.3 Cambios previstos en ERRU**

---

<sup>14</sup> Directiva 74/561/CEE del Consejo, de 12 de noviembre de 1974, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales, Directiva 74/562/CEE del Consejo, de 12 de noviembre de 1974, relativa al acceso a la profesión de transportista de viajeros por carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales y Directiva 77/796/CEE del Consejo, de 12 de diciembre de 1977, relativa al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, que contiene además medidas destinadas a favorecer el ejercicio efectivo del derecho a la libertad de establecimiento de estos transportistas.

<sup>15</sup> Más información sobre el ERRU, incluidas preguntas y respuestas, en [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession/european-register-road-transport-undertakings-erru\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession/european-register-road-transport-undertakings-erru_en). Los requisitos relativos a la conexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera al sistema de mensajería ERRU se establecen en el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/480 de la Comisión (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0480-20170829>).

A partir de 2023, está previsto adaptar el ERRU, en particular para incluir la información sobre la calificación de riesgo de las empresas de transporte e información adicional que facilite la detección de empresas buzón (por ejemplo, número de empleados, número de vehículos gestionados, etc.). La Comisión Europea ha iniciado el proceso de modificación de los actos legislativos vigentes en materia de ERRU. A continuación se resumen los principales cambios previstos:

- **Datos adicionales que deben incluirse en los registros nacionales.**
  - *Calificación del riesgo: puntuación (número absoluto) y banda (color: rojo/ámbar/verde/gris)*
  - *Número de empleados de la empresa*
  - *Vehículos gestionados (matrículas)*
  - *Aclaración de que el formato de los números de matrícula de los vehículos en el registro e impresos en los certificados debe ser el mismo.*
- **Datos adicionales que deben intercambiarse.**
  - *Puntuación de la calificación de riesgo, número de empleados, vehículos gestionados*
  - *Los resultados de los controles limpios, así como las infracciones leves, a efectos de su inclusión en la puntuación de la calificación de riesgo de la empresa. Infracciones detectadas pero no sancionables por el Estado miembro de acogida.*
  - *Notificación de incapacidad de un gestor de transporte (no obligatoria).*
- **Poner funcionalidades específicas a disposición de los agentes de tráfico.**
  - *La funcionalidad "Comprobar datos de la empresa de transporte (CTUD)" será puesta a disposición de los agentes de la carretera por su Estado miembro.*

**CAJA 1: PRINCIPALES RECOMENDACIONES A LOS RESPONSABLES DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE ERRU**

- Conozca las posibilidades que le ofrece la ERRU para realizar controles en carretera y comunicarse con las autoridades asociadas de otros Estados miembros.
- Conozca los distintos tipos de información a los que puede acceder e intercambiar en la ERRU y en el IMI.
- Enviar los resultados de un control al Estado miembro de establecimiento (¡incluso si se trata de un control limpio!). Es importante que todos los controles e infracciones detectados en carretera se notifiquen para que luego puedan devolverse a través de ERRU para actualizar la calificación de riesgo de la empresa en el Estado miembro de establecimiento.
- Asegúrese de que los canales entre la autoridad responsable de gestionar los mensajes ERRU y la responsable de actualizar la calificación de riesgo de la empresa están abiertos y funcionan.

## 4.4 Clasificación del riesgo

La clasificación de riesgo global de una empresa de transporte se calculará mediante la siguiente fórmula común<sup>16</sup> :

<sup>16</sup> Dónde:

R -calificación global de riesgo de la empresa

n -número de infracciones de un tipo determinado por control individual (todos los tipos de controles).

i -control individual



$$R = \left( \frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

ECUACIÓN 1

En la aplicación de la fórmula común se utilizarán los siguientes principios y elementos:

- El periodo durante el cual una infracción se contabiliza en la fórmula será de dos años.
- Los transportistas se clasificarán en las siguientes bandas de riesgo en función de su puntuación:
  - operadores no controlados (banda gris)
  - 0-100 puntos: operadores de bajo riesgo (banda verde)
  - 101-200 puntos: operadores de riesgo medio (banda ámbar)
  - 201 puntos o más: operadores de alto riesgo (banda roja)
- La puntuación ponderada de un control individual ("i") se calculará aplicando los siguientes factores de ponderación ("v") en función del tipo de infracción:
  - Infracción leve (IM) = 1
  - Infracción grave (IS) = 10
  - Infracción muy grave (ISG) = 30
  - Infracciones más graves (MSI) = 90
- La calificación final de riesgo de una empresa tendrá en cuenta el número total de controles efectuados ("r"), tanto en carretera como en sus instalaciones, incluidos aquellos controles en los que no se haya detectado ninguna infracción (controles limpios).
- Los controles en los que no se detecte ninguna infracción (controles limpios) se registrarán con cero puntos.
- La puntuación ponderada de un control individual tendrá en cuenta todos los vehículos controlados ("N").

El Reglamento de Ejecución de la Comisión Europea que establece estas normas, Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión, **puede** descargarse de: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/695/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2022/695/oj)

## 4.5 El Sistema de Información del Mercado Interior al servicio de la aplicación de las normas de acceso a la profesión

El Paquete de Movilidad 2020 1 introdujo otra posibilidad de comunicación entre las autoridades competentes y de control de los Estados miembros, a saber, a través del Sistema de Información del

v	-Puntuación ponderada	según el tipo/seriedad de la infracción (MI/SI/VSI/MSI)
MSI	-infracción más grave	
VSI	-infracción muy grave	
SI	-infracción grave	
MI	-infracción menor	
N	-número de vehículos controlados durante un control individual	
r	-número total de controles de la empresa	
g	-ponderación para el uso del tacógrafo inteligente de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014	

Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) n° 1024/2012<sup>17</sup>, en el que se han creado tres módulos específicos para facilitar este intercambio. De hecho, en lo que respecta a la aplicación del requisito relativo a las condiciones para que las empresas tengan un establecimiento efectivo y estable en un Estado miembro -y, en particular, al cumplimiento de la obligación de devolución del vehículo-, la cooperación administrativa y la asistencia mutua entre las autoridades competentes de los Estados miembros deben llevarse a cabo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI).

El IMI es una herramienta en línea segura y multilingüe que facilita el intercambio de información entre las autoridades públicas implicadas en la aplicación práctica de la legislación de la UE. Los tres módulos del IMI creados tras la adopción del Paquete de Movilidad 1 son:

- para el intercambio de información sobre las condiciones de establecimiento (artículo 18, apartado 8, del Reglamento (CE) n° 1071/2009),
- para el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera (artículo 1, apartado 14, de la Directiva (UE) 2020/1057),
- la interpretación y aplicación nacionales de las normas sociales (Reglamento (CE) n° 561/2006) en el transporte por carretera (artículo 8 de la Directiva 2006/22/CE).

Las autoridades competentes de los Estados miembros pueden recabar información de otro Estado miembro sobre el cumplimiento de las condiciones de establecimiento por parte de los transportistas por carretera. Este intercambio se basa en las disposiciones del Reglamento (CE) 1071/2009, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1055, que prevén el uso del IMI para el intercambio de esta información.

De conformidad con el apartado 4 del artículo 18, los Estados miembros están obligados a responder a las solicitudes de información de las autoridades competentes de otros Estados miembros y a llevar a cabo comprobaciones, inspecciones e investigaciones sobre el cumplimiento del requisito establecido en la letra a) del apartado 1 del artículo 3. Dichas solicitudes de información podrán incluir el acceso a los documentos necesarios para demostrar que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 5. Las solicitudes de información de las autoridades competentes de los Estados miembros deberán estar debidamente justificadas y motivadas.

De conformidad con el apartado 5 del artículo 18, el Estado miembro destinatario facilitará la información necesaria en un plazo de 30 días laborables a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que el Estado miembro receptor considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro requirente en un plazo de 10 días a partir de la recepción de la solicitud. En los casos en que el Estado miembro requirente no motive más la solicitud, el Estado miembro receptor podrá rechazar la solicitud como se indica en el apartado 6 del artículo 18. En los casos en que el Estado miembro destinatario encuentre dificultades para facilitar la información solicitada o realizar las comprobaciones, informará de ello al Estado miembro requirente en el plazo de 10 días hábiles a partir de la recepción de la solicitud.

En cuanto a las normas establecidas en la Directiva (UE) 2020/1057 sobre el desplazamiento de conductores, el [portal de la Declaración de Desplazamiento de Transporte por Carretera](#), destinado a los transportistas por carretera, está operativo desde el 21 de enero de 2022.

Para más información y ayuda, consulte también:

- Una guía detallada sobre el IMI y cómo utilizarlo está a disposición del público en [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/using\\_imi/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/using_imi/index_en.htm).

---

<sup>17</sup> Reglamento (UE) n° 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión, DO L 316 de 14.11.2012, p. 1.

- Puede consultarse un flujo normalizado de información entre autoridades competentes en [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/training/standard\\_flows.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/training/standard_flows.pdf).
- Tutoriales disponibles en el portal de la Declaración Contabilizadora del Transporte por Carretera <https://www.postingdeclaration.eu/help>.

## 4.6 Flujo normalizado de información entre Estados miembros (extracto)<sup>18</sup>

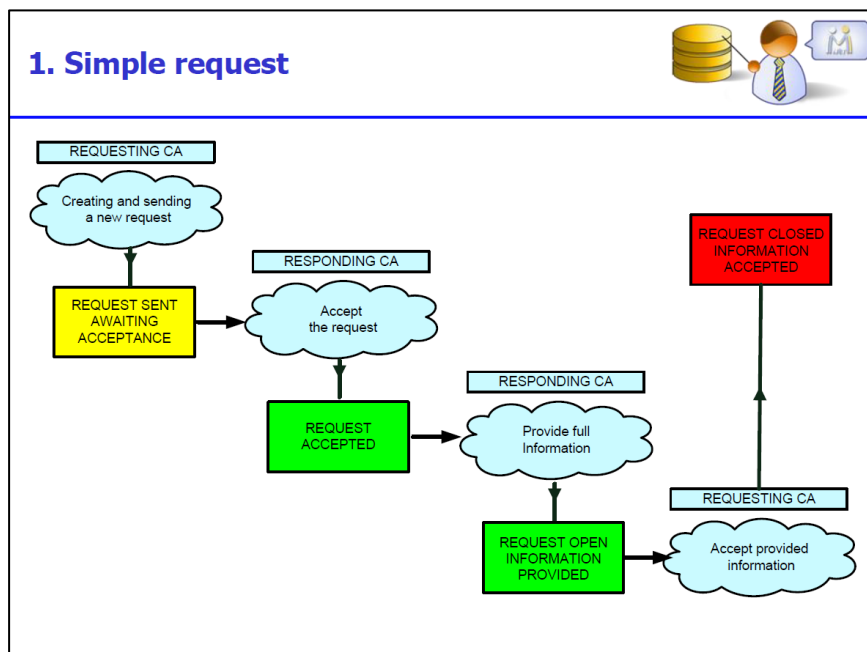


FIGURA 1 - FLUJO DE SOLICITUD SIMPLE

<sup>18</sup> Fuente: Comisión Europea, Sistema de Información del Mercado Interior, disponible en [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/using\\_imi/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/using_imi/index_en.htm) y fuente original disponible en [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/training/standard\\_flows.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/training/standard_flows.pdf).

## 1. Simple request – key points



### 1. Send a new request

- only **Request Handlers** can handle requests
- **Search function**: if no Competent Authority can be identified, it is recommended to send the request to an IMI Coordinator
- **Automatic Translation** of free text – only available in later versions of IMI, not during Pilot Phase
- **Freetext-comments**: if possible, use a language that is understood by the other Competent authority

*\* Information on which languages are understood by a CA can be seen in the overview information of the CA when creating a new request*

FIGURA 2 - PUNTOS CLAVE DE LA SOLICITUD SIMPLE 1

## 1. Simple request – key points



### 2. Accept and reply to a request

- in the IMI Production system, CA receives **automatic email** informing it that a new request was received – alternative: via the **action list**
- If CA does not use allocation, **every request handler** can accept and reply to a new request
- only when a CA has accepted a request can it see **personal data** and **attachments**

### FIGURA 3 - SOLICITUD SIMPLE PUNTOS CLAVE 2

### FIGURA 4 - SOLICITUD SIMPLE PUNTOS CLAVE 3

A tal efecto, cada Estado miembro podrá designar como autoridad competente al punto de contacto mencionado en el apartado 1 e informará de ello a la Comisión a través del IMI.

La lista de estas personas de contacto puede consultarse en IMI: [Contacto - Red IMI - El mercado único de la UE - Comisión Europea \(europa.eu\)](#).

## 1. Simple request – key points



## 3. Accept response and close request

- in the IMI Production system, CA receives **automatic email** informing it that a new request was received – alternative: via the **action list**
- Request Handler can **accept the response** of (s)he can **request additional information**

## 5. Devolución del vehículo

### 5.1 ¿Qué dice la legislación (artículo 5, apartado 1, letra b)?

La obligación de devolución del vehículo se introduce en una nueva letra b), añadida al artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1071/2009. Dice así:

*"Para cumplir el requisito establecido en la letra a) del apartado 1 del artículo 3, en el Estado miembro de establecimiento una empresa deberá:*

*[...]*

*b) organizar la actividad de su parque de vehículos de forma que se garantice que los vehículos que estén a disposición de la empresa y se utilicen en transportes internacionales vuelvan a uno de los centros operativos de ese Estado miembro al menos en las ocho semanas siguientes a su salida del mismo.*

*[...]"*

Las [orientaciones de la DG MOVE](#) (véase la Q1) dejan claro que la obligación de devolución se aplica a los vehículos, cuya definición incluye la combinación de vehículos, a disposición de la empresa. Por lo tanto, la obligación no se aplica a los remolques y semirremolques individuales, que sirven como unidades de carga de transporte que pueden utilizarse para operaciones de transporte, incluso en otros modos de transporte.

Para cumplir los criterios de establecimiento, la empresa tiene por tanto la obligación de garantizar que los vehículos regresan a uno de sus centros operativos en el Estado miembro de establecimiento al menos en las ocho semanas siguientes a su salida del mismo. El centro operativo puede ser cualquier centro operativo de la empresa en el Estado miembro de establecimiento. Sin embargo, no puede ser un centro operativo situado en otro Estado miembro de la UE.

Cabe señalar que el concepto de centro de operaciones incluye cualquier instalación o local de la empresa donde el vehículo y/o el conductor puedan regresar. Incluye, por ejemplo, el lugar *"donde el conductor tiene su base habitual y donde comienza el período de descanso semanal del conductor, en el Estado miembro de establecimiento del empresario"*, tal como se establece en el artículo 8, apartado 8 bis, del Reglamento (CE) nº 561/2006. Por consiguiente, a efectos de la devolución del vehículo, el concepto de "centro de explotación" debe considerarse más amplio que, por ejemplo, el de los locales en los que la empresa puede acceder a sus documentos comerciales esenciales, tal como se definen en el artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) nº 1071/2009, ya que debe incluir otras instalaciones/locales de la empresa. Por lo tanto, el vehículo puede volver a cualquier otro centro operativo del Estado miembro de establecimiento.

#### CAJA 2: EJEMPLO DE RETORNO AL CENTRO OPERATIVO DEL ESTADO MIEMBRO DE ESTABLECIMIENTO

En su página web, junto a su Sede Central, la empresa italiana **Gruppo Torello** hace pública (<https://tntorello.com/en/contatti-e-filiali/>) la lista de todas sus oficinas en Italia y en el extranjero. Por lo tanto, un vehículo matriculado y explotado por Torello con licencia comunitaria italiana debería, en principio, poder volver a cualquiera de estas oficinas/centros en Italia, pero no a sus oficinas/centros en Francia, Eslovaquia y Rumanía.

La disposición sobre la devolución del vehículo no se aplica a los operadores de terceros países.

### 5.2 ¿Cuáles son los principales retos para los ejecutores?

La obligación de retorno es una obligación nueva y no existe experiencia específica en cuanto a su aplicación y ejecución. Actualmente no existen sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas sobre el fondo de la obligación que permitan ofrecer una orientación adicional.

En la práctica, la prueba principal deben proporcionarla los registros del tacógrafo, en particular los registros sobre el cruce de la frontera, ya que los conductores están obligados a registrar manualmente el cruce de la frontera<sup>19</sup> tanto en los tacógrafos digitales como en los analógicos.

El tacógrafo inteligente versión 2, que será obligatorio para todos los vehículos de nueva matriculación que deban estar equipados con tacógrafo el 21 de agosto de 2023, registrará automáticamente los cruces fronterizos. A partir de agosto de 2025,<sup>20</sup> todos estos vehículos deberán estar equipados con el tacógrafo inteligente versión 2.

Para los vehículos industriales ligeros dedicados al transporte internacional de mercancías, esta fecha límite es el 1 de julio de 2026. Los vehículos industriales ligeros por cuenta propia están exentos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, letra h bis), del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Así pues, a efectos de aplicación, la prueba del cruce de la frontera del Estado miembro de establecimiento se convierte en la prueba más sólida de la devolución del vehículo. En la práctica, sería algo complicado para los agentes de la autoridad ir más allá del cruce de la frontera y establecer si el vehículo ha regresado efectivamente a un centro operativo dentro del territorio del Estado miembro de establecimiento, basándose únicamente en los registros del tacógrafo<sup>21</sup>. Para comprobar adecuadamente el retorno al centro operativo (y no sólo el cruce de la frontera), en la mayoría de los casos sería necesario un control más amplio y profundo de las pruebas adicionales, incluso en los locales.

Por ello, cuando en un Estado miembro de acogida surja una sospecha de incumplimiento de la obligación de devolución del vehículo en carretera, se recomienda que dicha sospecha se comunique al Estado miembro de establecimiento, a través del módulo IMI correspondiente (Ver Anexo 1), con el objetivo de que las autoridades del Estado miembro de establecimiento realicen un control más exhaustivo y valoren la existencia de una posible infracción y, en su caso, impongan una sanción.

Los operadores establecidos en terceros países no están sujetos a la obligación de devolver el vehículo.

A continuación se examinan otras posibles pruebas y documentos para demostrar una "devolución" (véase el capítulo 7).

---

<sup>19</sup> La obligación de registrar manualmente el cruce de fronteras se aplica desde el 20 de agosto de 2020 a los conductores que conduzcan vehículos equipados con un tacógrafo analógico, y desde el 2 de febrero de 2022 a los conductores que conduzcan vehículos equipados con un tacógrafo digital, incluido el tacógrafo inteligente versión 1. Véanse también las preguntas y respuestas de la Comisión Europea sobre cómo registrar manualmente el cruce de la frontera en [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/tachographs/questions-and-answers-manual-recording-border-crossings-tachographs-under-regulation-eu-no-1652014\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/tachographs/questions-and-answers-manual-recording-border-crossings-tachographs-under-regulation-eu-no-1652014_en).

<sup>20</sup> 31 de diciembre de 2024 para los vehículos con tacógrafos analógicos o digitales (no inteligentes).

<sup>21</sup> Pero hay que tener en cuenta que en el tacógrafo inteligente se registra la posición.

## 6. Vehículos industriales ligeros de entre 2,5 y 3,5 toneladas

### 6.1 ¿Qué dice la legislación (artículo 4, apartado 1, letra aa)?

Se ha introducido una nueva letra a bis) en el apartado 4 del artículo 1 revisado, del siguiente modo:

*"Las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 2,5 toneladas", ampliando así el ámbito de aplicación de las normas de acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera a las empresas dedicadas al transporte de mercancías mediante vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas en tráfico internacional.*

La nueva disposición se aplica, por tanto, a los vehículos de transporte de mercancías por carretera de la categoría N. Esto significa también que quedan excluidos los vehículos N o combinación de vehículos con una masa en carga admisible igual o inferior a 2,5 toneladas. Sin embargo, se incluyen los vehículos de motor de menos de 2,5 toneladas acoplados a un remolque, con lo que el conjunto supera las 2,5 toneladas, utilizados para el transporte internacional de mercancías.

### 6.2 ¿Cuáles son los retos para los ejecutores?

Los vehículos industriales ligeros necesitarán una licencia comunitaria cuando se utilicen para realizar transporte internacional de mercancías y operaciones de cabotaje, y a bordo de los vehículos industriales ligeros deberá haber una copia auténtica de la licencia a efectos de control.

En el caso de vehículos de entre 2,5-3,5 toneladas y 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, las autoridades expedidoras tendrán que escribir en la sección de "observaciones particulares" de la licencia comunitaria o de la copia auténtica " $\leq 3,5$  t" (Véase el artículo 4, apartado 4, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1072/2009).

Se llama la atención de las autoridades de aplicación sobre el hecho de que este requisito financiero inferior sólo es aplicable a las empresas que ejercen la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos con una masa de carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero inferior o igual a 3,5 toneladas. En consecuencia, los vehículos o conjuntos de vehículos que tengan una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero inferior o igual a 3,5 toneladas sólo deben llevar la anotación " $\leq 3,5$  t" en la licencia comunitaria cuando el vehículo pertenezca a una empresa que sólo disponga de vehículos con una masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas pero inferior o igual a 3,5 toneladas.

También se llama la atención de los responsables de la aplicación sobre el hecho de que, para los Estados miembros<sup>22</sup> que exigen que las empresas establecidas en su territorio demuestren que disponen, para los vehículos de menos de 3,5 toneladas, de las mismas cantidades de capital que para los vehículos de más de 3,5 toneladas (según el artículo 7, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento (CE) nº 1071/2009), no se exige el marcado específico (artículo 4, apartado 4, párrafo segundo, del Reglamento (CE) nº 1072/2009). En tales casos, "la autoridad competente del Estado miembro de que se trate informará de ello a la Comisión Europea, que pondrá dicha información a disposición del público."

---

<sup>22</sup> Hasta ahora, Italia y Suecia han informado a la CE de que han exigido a las empresas establecidas en sus territorios que demuestren que disponen para los vehículos industriales ligeros de las mismas cantidades de capital y reservas que para los vehículos pesados. Véase [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/rules-governing-access-profession_en).



Debe aceptarse como documento de control válido una copia auténtica de la licencia comunitaria a bordo de un vehículo industrial ligero sin ninguna observación específica sobre su peso en los casos en que no sean aplicables los requisitos financieros inferiores establecidos en el artículo 7, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (CE) no 1071/2009 y en que el Estado miembro de establecimiento respectivo no los aplique y lo haya notificado a la Comisión.

Así pues, una copia auténtica de una licencia comunitaria sin la observación " $\leq 3,5$  t" puede ser aceptable en estos casos si se encuentra a bordo de un vehículo industrial ligero. Sin embargo, una copia auténtica de una licencia comunitaria con la mención " $\leq 3,5$  t" nunca es aceptable para vehículos de más de 3,5 toneladas.

El control de la devolución de los vehículos industriales ligeros podría resultar especialmente difícil en carretera antes del 1 de julio de 2026, ya que la obligación de que estén equipados con tacógrafos no entrará en vigor hasta después de esa fecha.

Por lo tanto, al igual que en el caso de los vehículos pesados de transporte de mercancías (de más de 3,5 toneladas), cuando se observe una sospecha de infracción de la nueva norma de devolución del vehículo en la carretera de un Estado miembro de acogida, se recomienda que dicha sospecha se comunique al Estado miembro de establecimiento, a través del módulo IMI correspondiente, con el objetivo de que las autoridades del Estado miembro de establecimiento realicen un control más profundo y evalúen la existencia de una posible infracción y, potencialmente, impongan una sanción.



## 7. Orientaciones para la aplicación de las normas sobre devolución del vehículo

### 7.1 Orientaciones generales para los controles en carretera

*Nota para los responsables de la aplicación: Esta guía debe seguirse al realizar controles en carretera y en locales. No obstante, los agentes deben tener en cuenta que algunos controles pueden no ser posibles o legales debido a su legislación nacional.*

Cada vehículo debe controlarse en función de las pruebas disponibles. Por ejemplo, es posible que los vehículos de entre 2,5 y 3,5 toneladas no estén equipados con un tacógrafo hasta el 1 de julio de 2026 (y en ese caso, sólo es obligatorio que estén instalados en los viajes internacionales) y los controladores deben basarse en otras pruebas enumeradas a continuación. Las distintas versiones de los tacógrafos instalados permitirán que los controladores dispongan de información diferente. Por ejemplo, es probable que un tacógrafo inteligente de la versión 2 proporcione más información a los controladores que los tacógrafos digitales de la versión 1 o de la generación 1.

Los responsables de la aplicación de la normativa deben fijarse primero en los elementos que den una indicación temprana del cumplimiento y reduzcan la carga de los operadores que la cumplen.

Se recomienda que los funcionarios encargados del control comprueben los siguientes puntos, según proceda y en función de la situación específica:

- Pregunte a los conductores si saben cuándo regresó por última vez el vehículo al centro operativo de la empresa y si tienen pruebas de ese hecho. Esto podría ahorrar tiempo al ejecutor y al conductor. Si el conductor informa al inspector de que el regreso se produjo hace más de 28 días pero menos de 56, el inspector sabrá cuántos días debe descargar del tacógrafo.
- Descargar/Mirar la tarjeta del conductor y la unidad del vehículo: Si la frontera del Estado miembro de establecimiento ha sido cruzada por el mismo conductor y vehículo, es un buen indicio, aunque debe completarse con la prueba de que el vehículo regresó a uno de los centros operativos.
- Si no se dispone de estos datos, hable con el conductor para ver cuándo empezó a conducir este vehículo, para ver si se pueden encontrar datos de cruces fronterizos.
- Si las pruebas no son suficientes, descargue los datos de la unidad intravehicular durante un máximo de 56 días, para buscar pruebas al cruzar la frontera del Estado miembro de establecimiento.
- En caso de que se trate de días festivos, compruebe si el último día coincide con un sábado/domingo o un día festivo según el Reglamento (CEE, Euratom) nº 1182/71. Si es así, el plazo de 8 semanas expira a las 23:59 del siguiente día laborable (véanse los consejos adicionales a continuación).
- En caso de sospecha, introduzca una solicitud en el sistema IMI para pedir al Estado miembro de establecimiento que lleve a cabo un control en los locales.
- Registros de tacógrafos y tarjetas de conductor: al comprobar los datos, el controlador debe tener en cuenta que los datos producidos por la versión 2 del tacógrafo inteligente son automáticos y fiables. En cuanto a los datos de los tacógrafos hasta la versión 1 del tacógrafo

inteligente, los agentes de control deben comprobar además si están correctamente cumplimentados, incluida la exactitud de los datos. En el caso de los tacógrafos inteligentes de la versión 1, los datos del GNNS pueden servir de orientación.

- Documentos adicionales sobre tiempos de conducción y descanso (si se dispone de ellos), como los documentos disponibles de la empresa que indiquen la hora de llegada/salida, carga/descarga, etc. Lo más frecuente es que estos documentos muestren pruebas sobre la ubicación tanto del conductor como del vehículo.
- Pruebas relacionadas con el GNSS: el oficial de control puede querer mirar en el ordenador de a bordo o comprobar un dispositivo de seguimiento y localización, si lo permite la legislación nacional.
- Pruebas de las operaciones de transporte, como cartas de porte/CMR: no es habitual conservar cartas de porte en el vehículo durante más de una semana. Si están disponibles, también pueden comprobarse el itinerario y la ubicación. El agente de control también debe tener en cuenta que los conductores tienen derecho a ponerse en contacto con su empresa y solicitar el envío de pruebas adicionales durante los controles en carretera.
- Lista de transportes realizados: Estas listas suelen contener datos útiles, como el kilometraje, las horas de llegada y salida, el lugar y la fecha. También pueden ser útiles las listas de turnos y las hojas de ruta para el transporte ocasional de pasajeros.
- Comprobar la descarga de la unidad intravehicular para los controles anteriores y, si se dispone de tacógrafo inteligente o cuando se disponga de él, comprobar las ubicaciones (pedir al conductor la documentación de los controles anteriores).
- Los recibos de combustible pueden identificar que un vehículo ha estado en un determinado país, aunque podrían falsificarse fácilmente, a menos que el recibo contenga una marca de matriculación.
- Cualquier documentación relativa a los controles en las fronteras que pueda aportar pruebas sobre el retorno, como sellos de pasaporte (pero no es pertinente dentro del espacio Schengen, ya que no existen controles ni sellos fronterizos).
- Los billetes de ferry o tren serán útiles, pero más con fronteras marítimas que terrestres. Puede ayudar a hacerse una idea de los viajes en vehículo.
- Recibos de peaje o compra de viñetas.
- Documentación de servicio o reparación del vehículo (posiblemente más relevante para las comprobaciones de la empresa que se indican a continuación).
- Fotografías (si pueden establecer la fecha/hora/lugar): algunos dispositivos permiten imprimir la ubicación/fecha/hora y pueden buscarse a través de la ubicación. Si se dispone de una fotografía, el ejecutor debe asegurarse de que la matrícula puede leerse en esa fotografía.
- En caso de control en carretera, la empresa siempre debe tener la posibilidad de demostrar el cumplimiento de la obligación en una fase posterior, mediante documentos y pruebas disponibles en los locales de la empresa.

## 7.2 Orientaciones generales para los controles en los locales

Todo lo anterior relativo a los controles en carretera, además:

- Evaluar con el operador de la empresa cómo está organizada la organización de las actividades de su flota de vehículos y, por tanto, cómo se garantiza el cumplimiento del artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) no 1071/2009.
- GPS o datos de seguimiento del vehículo (si están disponibles con arreglo a la legislación nacional).
- Cualquier otro registro (cuadernos de bitácora, listas, hojas de ruta) para la devolución de los vehículos que lleve la empresa.
- Facturación telefónica: en el anexo de una factura telefónica, un ejecutor puede averiguar desde qué país llamó el conductor.
- Potencialmente, comprobando los registros generales del resto de la flota.
- Recibos de la tarjeta de combustible más detallados por vehículo.
- Compras de peajes/viñetas más detalladas.
- Registros de mantenimiento/repación del vehículo (pueden cruzarse con otra información, cuando se disponga de ella, para confirmar dónde estuvo el vehículo).

Evaluar los sistemas establecidos por el operador para controlar y planificar el retorno y, posiblemente, el mantenimiento de los vehículos. Esto puede ser analizado por los responsables de la aplicación para comprobar si es eficaz y se aplica. Hay que tener en cuenta que los operadores están obligados a poner en práctica la organización de su flota de vehículos para cumplir el requisito sobre el establecimiento, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 1071/2009, por lo que debería existir algún tipo de sistema.<sup>23</sup>

En caso necesario, los responsables de la aplicación de la normativa deberán recurrir al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI).

El anexo 1, en el que se detalla cómo trabajar con el sistema IMI, se adjunta a la presente nota orientativa.

## 7.3 Recomendaciones a los agentes de la autoridad cuando sospechen de una posible infracción en carretera

[Según las orientaciones de](#) los servicios de la Comisión Europea (véase, en particular, la pregunta 7), las autoridades competentes de los Estados miembros en los que esté establecida la empresa de transporte deben realizar los controles necesarios para comprobar y controlar el cumplimiento del requisito establecido en el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 1071/2009. Las autoridades competentes de los demás Estados miembros en los que operen los vehículos también deben comprobar el cumplimiento de dicho requisito.

---

<sup>23</sup> Algunos expertos consideran que los operadores están obligados a aplicar un sistema de este tipo, en virtud del artículo 5, apartado 1, letra b), ya que las empresas deben organizar la actividad de su parque de vehículos de forma que se garantice que los vehículos que estén a disposición de la empresa y se utilicen en transportes internacionales vuelvan a uno de los centros operativos de ese Estado miembro al menos en las ocho semanas siguientes a su salida del mismo.

A tal efecto, las autoridades competentes pueden utilizar todos los medios proporcionados y eficaces para comprobar el cumplimiento de la obligación. Las empresas de transporte deben presentar pruebas claras de que los vehículos de que disponen regresan a uno de los centros operativos de su Estado miembro de establecimiento al menos en las ocho semanas siguientes a la salida del Estado miembro. Deberán poder utilizar cualquier prueba para demostrar el cumplimiento de este requisito. En caso de control en carretera, la empresa debe tener siempre la posibilidad de demostrar el cumplimiento de la obligación en una fase posterior mediante documentos y pruebas disponibles en los locales de la empresa. Las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté establecida la empresa de transporte deben cooperar con cualquier otra autoridad a través del Sistema de Información del Mercado Interior.

Además, es importante tener en cuenta que la empresa siempre debe tener la posibilidad de demostrar el cumplimiento de la obligación en una fase posterior mediante documentos y pruebas disponibles en los locales de la empresa.

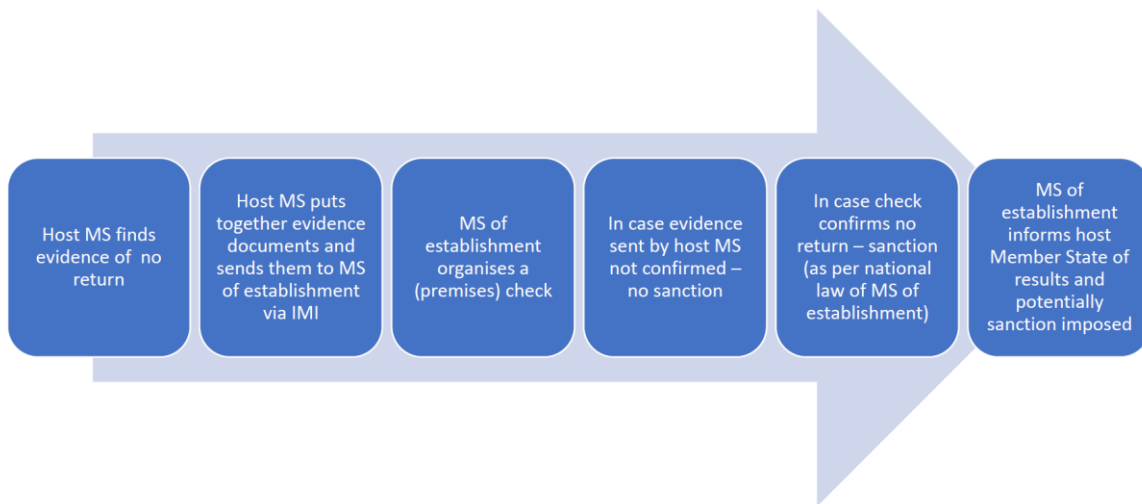
También está claro que tanto los Estados miembros de establecimiento como los Estados miembros de acogida tienen el derecho y el deber de llevar a cabo controles en carretera sobre la aplicación de esta obligación.

También es importante aclarar que la propia redacción de la legislación exige a la empresa que *"organice la actividad de su flota de vehículos de manera que se garantice que los vehículos... retornen..."*, con lo que la obligación es de "organización"; por lo tanto, se podría imponer una infracción por la "falta de organización", lo que exigiría que el responsable de la aplicación comprobara en última instancia si la empresa de transporte por carretera ha establecido dicha organización.

En última instancia, las autoridades del Estado miembro de establecimiento siguen estando en la mejor posición para verificar y evaluar plenamente el cumplimiento de esta disposición y, en caso necesario, imponer una sanción.

Por lo tanto, se recomienda que, en caso de que se descubran pruebas durante un control en carretera en un Estado miembro de acogida, que indiquen que la empresa puede no haber tomado las medidas necesarias para organizar el trabajo de tal forma que el vehículo o vehículos puedan regresar en un plazo de 8 semanas, la autoridad de control del Estado miembro de acogida envíe estas pruebas a la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento a través del IMI correspondiente, para que se realicen comprobaciones adicionales y, potencialmente, se sancione, de acuerdo con la legislación nacional aplicable en el Estado miembro de establecimiento.

## Recommended process of action



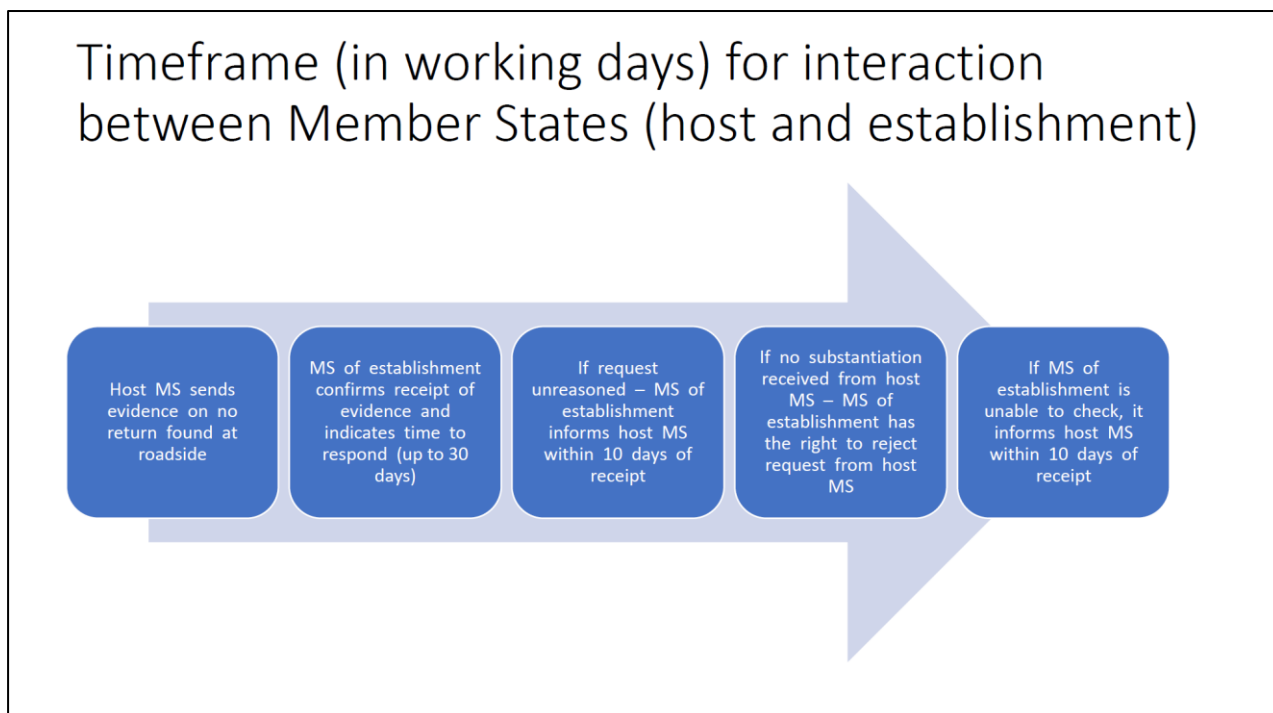
**FIGURA 5 - PROCESO DE ACCIÓN RECOMENDADO**

No hay límite para el tipo y el número de pruebas que puede aportar la empresa.

A modo de recordatorio, he aquí el procedimiento paso a paso y los plazos para dicho canje:

- *Este intercambio se basa en las disposiciones del Reglamento (CE) n° 1071/2009, que prevé el uso del IMI para el intercambio de información entre los Estados miembros sobre el cumplimiento del requisito de establecimiento.*
- *De conformidad con el artículo 18, apartado 4, los Estados miembros están obligados a responder a las solicitudes de información de otros Estados miembros y a realizar controles, inspecciones e investigaciones en relación con el cumplimiento del requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009.*
- *Dichas solicitudes de información podrán incluir el acceso a los documentos necesarios para demostrar que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 5.*
- *Las solicitudes de información de las autoridades competentes de los Estados miembros deberán estar debidamente justificadas y motivadas.*
- *De conformidad con el apartado 5 del artículo 18, el Estado miembro destinatario facilitará la información necesaria en un plazo de 30 días laborables a partir de la recepción de la solicitud.*
- *En caso de que el Estado miembro destinatario considere que la solicitud no está suficientemente motivada, informará de ello al Estado miembro solicitante en un plazo de 10 días a partir de la recepción de la solicitud.*
- *En caso de que el Estado miembro requirente no justifique en mayor medida la solicitud, el Estado miembro destinatario podrá rechazarla tal como se indica en el apartado 6 del artículo 18.*

- *En caso de que el Estado miembro destinatario encuentre dificultades para facilitar la información solicitada o realizar los controles, informará al Estado miembro solicitante en un plazo de 10 días laborables a partir de la recepción de la solicitud.*



**FIGURA 6 - CALENDARIO DE INTERACCIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS**

**CAJA 3: ANTECEDENTES JURÍDICOS ADICIONALES SOBRE EL CONTROL DE LA DEVOLUCIÓN DEL VEHÍCULO, INCLUSO POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE ACOGIDA**

- Artículo 22, apartado 1: "Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. (...) Los Estados miembros velarán por que todas estas medidas se apliquen sin discriminación por razón de la nacionalidad o del lugar de establecimiento de la empresa";
- Artículo 18, apartado 11: "Una solicitud de información no impedirá que las autoridades competentes adopten medidas en consonancia con la legislación nacional y de la Unión pertinente para investigar y prevenir presuntas infracciones del presente Reglamento."; y
- el requisito de cooperación entre los Estados miembros en lo que respecta al cumplimiento de las normas sobre establecimiento con arreglo a los apartados 4 a 10 del artículo 18.

## **7.4 Selección de recomendaciones prácticas para los responsables de la aplicación de la legislación derivadas de las orientaciones de la CE (preguntas y respuestas )**

### **7.4.1 ¿Qué vehículos están sujetos a la norma?**

La obligación de devolución se aplica a los operadores, con respecto a sus vehículos, cuya definición incluye las combinaciones de vehículos a disposición de la empresa. Por lo tanto, la obligación no se aplica a los remolques y semirremolques individuales, que sirven como unidades de carga de



transporte que pueden utilizarse para operaciones de transporte , incluso en otros modos de transporte.

#### CAJA 4: EL CASO ESPECÍFICO DE LOS VEHÍCULOS DE ALQUILER

Con la aplicación de las [nuevas normas de la UE sobre vehículos de alquiler \(introducidas por la Directiva \(UE\) 2022/738\)](#), entrarán en vigor los siguientes cambios importantes:

- Según la normativa anterior, la Directiva sólo garantizaba el acceso de las empresas de transporte a los vehículos alquilados cuando éstos estaban matriculados o puestos en circulación de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que la empresa tenía su sede.
- Según las nuevas normas, los Estados miembros no podrán restringir el uso en su territorio de un vehículo alquilado por una empresa de transporte establecida en otro Estado miembro, siempre que se cumplan las normas pertinentes del Estado miembro de establecimiento.
- Los Estados miembros de la UE podrán restringir, dentro de ciertos límites, el uso de vehículos alquilados en otro Estado miembro por las empresas establecidas en sus territorios. Estas restricciones se refieren principalmente a la proporción de vehículos alquilados matriculados o puestos en circulación de conformidad con la legislación de otro Estado miembro en la flota de una empresa de transporte, así como a la duración del período de arrendamiento de dicho vehículo.
- Habrá un periodo mínimo de 30 días durante el cual un vehículo con matrícula extranjera no necesitará matricularse en el propio Estado miembro.

---

Los Estados miembros deben transponer la nueva Directiva antes del 6 de agosto de 2023.

---

Es importante que las autoridades tengan en cuenta que los vehículos alquilados también están sujetos a la obligación de devolución en un plazo de 8 semanas (si el periodo de alquiler es superior a dos meses). En el caso de los vehículos alquilados en el extranjero, es importante empezar a contar hacia atrás la fecha de devolución desde la primera fecha de alquiler/arrendamiento, según el contrato de alquiler, o la fecha de matriculación del vehículo alquilado en el registro electrónico nacional, para evitar que dichos vehículos nunca vuelvan al Estado miembro de establecimiento de la empresa que los alquila y cuyas copias auténticas de la licencia comunitaria deberían estar a bordo.

Los vehículos alquilados deben estar inscritos en el registro nacional y llevar a bordo una copia auténtica.

También hay operadores<sup>24</sup> que están exentos de la obligación de devolución de los vehículos, tales como:

- Operadores de transporte por cuenta propia, dedicados exclusivamente a operaciones de transporte por cuenta propia.
- Operadores establecidos en terceros países.
- Operadores que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 3,5 toneladas y que efectúen exclusivamente transportes nacionales en su Estado miembro de establecimiento;
- Operadores que ejercen la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 2,5 toneladas;

---

<sup>24</sup> Los operadores están exentos (no las operaciones de transporte ni los vehículos). De hecho, si un operador tiene vehículos de más de 3,5 toneladas y menos de 2,5 toneladas, tiene que cumplir la normativa.

- Operadores que prestan servicios de transporte de viajeros por carretera exclusivamente con fines no comerciales o que tienen una ocupación principal distinta de la de operador de transporte de viajeros por carretera;
- Operadores que ejercen la profesión de transportista por carretera únicamente mediante vehículos de motor cuya velocidad máxima autorizada no supera los 40 km/h.
- Operadores que ejercen la profesión de transportista por carretera únicamente mediante vehículos de motor contruidos y equipados de forma que puedan transportar a nueve personas o menos, incluido el conductor.
- Operadores dedicados exclusivamente a los tipos de transporte enumerados en el artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1072/2009.

#### 7.4.2 ¿Dónde debe regresar el vehículo?

Cualquier centro operativo de la empresa en el Estado miembro de establecimiento reúne las condiciones para que el vehículo regrese a él, a fin de permitir el cumplimiento del requisito establecido en el artículo 5, apartado 1, letra b).

El principal instrumento para comprobar esta obligación seguirán siendo los registros del tacógrafo, en particular en carretera, con una salvedad: el tacógrafo no dará la localización exacta del final de la jornada laboral del conductor, tanto más cuanto que muchos conductores utilizan la práctica generalizada de volver a su residencia con su vehículo, lo que complica aún más la cuestión<sup>25</sup>.

Por consiguiente, si los responsables de la aplicación de la normativa necesitan ir más allá de las simples pruebas del cruce de fronteras, se necesitarán pruebas adicionales, en particular, de los controles en los locales, como los registros de servicio, las cartas de porte, las hojas de ruta (en caso de transporte discrecional de pasajeros), los horarios (en caso de transporte regular de pasajeros), etc.

Los locales de la empresa situados fuera del Estado miembro de establecimiento no pueden optar a la devolución (para cumplir esta obligación).

#### 7.4.3 ¿Durante cuánto tiempo debe regresar el vehículo?

Las normas no establecen una referencia temporal sobre el tiempo que debe permanecer el vehículo en las instalaciones de la empresa. Sin embargo, las pautas de la empresa que apuntan a devoluciones sistemáticamente excesivamente cortas podrían indicar propensión a incumplir otras normas, como las relativas a las normas sociales sobre conducción y tiempos de descanso de los conductores. Es posible que las autoridades encargadas de hacer cumplir la normativa deban estar atentas a tales indicios.

#### 7.4.4 ¿Cómo debe demostrar una empresa de transporte que ha cumplido la obligación?

Tanto los Estados miembros de establecimiento como los Estados miembros de acogida tienen el derecho y el deber de llevar a cabo controles sobre la aplicación de esta obligación.

No hay límite en cuanto al tipo y número de pruebas que puede aportar la empresa. Ejemplos adecuados de pruebas pueden ser los registros del tacógrafo, pero también las listas de turnos de la

---

<sup>25</sup> Sin embargo, los controladores también podrían calcularlo parcialmente con la ayuda de la información sobre la velocidad y el cuentakilómetros.

empresa, las cartas de porte (transporte de mercancías), las hojas de ruta (en caso de transporte discrecional de pasajeros), los horarios (en caso de transporte regular de pasajeros), etc.

Sólo la práctica demostrará cuáles pueden ser los documentos más apropiados para servir de prueba en estos casos, más allá de los registros de tacógrafo.

#### 7.4.5 Cómo calcular el periodo de 8 semanas

Según las normas de la UE sobre el cómputo de plazos, fechas y términos, el plazo global de 8 semanas mencionado comienza a las 0h00 del día siguiente a la salida (cruce de la frontera) del vehículo del Estado miembro de establecimiento y termina al final del mismo día de la octava semana siguiente<sup>26</sup>. Por lo tanto, el vehículo deberá estar de vuelta en este centro operativo o en cualquier otro centro operativo de la empresa en su Estado miembro de establecimiento, a más tardar, a las 23h59 del mismo día de la octava semana siguiente.

En su aclaración, los servicios de la CE dan el siguiente ejemplo (véase el calendario más abajo): Si el vehículo abandona el Estado miembro de establecimiento en cualquier momento del martes 29 de marzo de 2022 (el cómputo comienza a las 0:00 del día siguiente), deberá estar de vuelta en cualquier centro operativo de la empresa en su Estado miembro de establecimiento a más tardar al final (23h59) del miércoles 25 de mayo de 2022<sup>27</sup>.

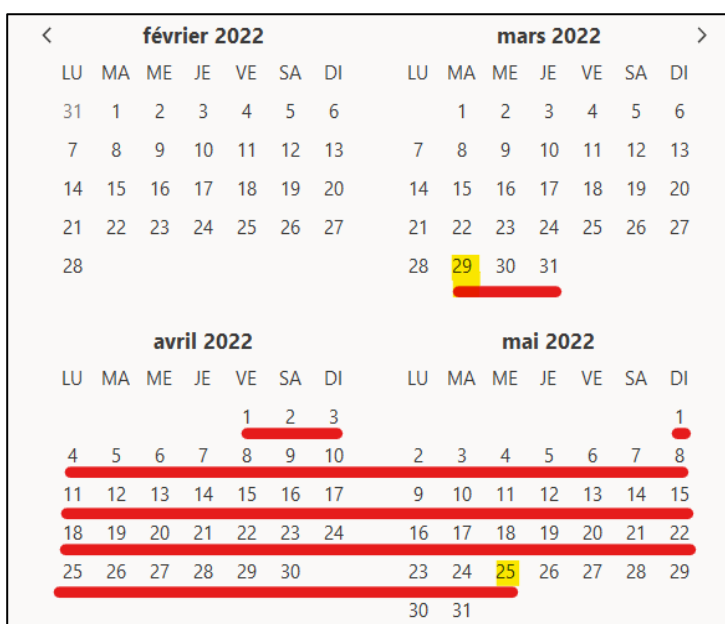


FIGURA 7 - EJEMPLO DE CALENDARIO 1

El agente de control debe prestar especial atención a los casos en que un día festivo entra en el cómputo del plazo. Según los servicios de la CE, si el último día de un período expresado en semanas es festivo, domingo o sábado, el período finaliza al expirar la última hora del siguiente día laborable. Dado que la obligación se refiere a la devolución del vehículo al Estado miembro de establecimiento, sólo son pertinentes los días festivos en dicho Estado miembro.

Esto puede convertirse en un problema en el control de carretera, ya que el agente de control normalmente no tendría conocimiento de los días festivos en todos los Estados miembros de la UE, aparte de los sábados y domingos. Sin embargo, si el registro de cruce de la frontera en el momento de la devolución está en el límite, es decir, en el último día de cruce de la frontera del Estado miembro de establecimiento, el agente de control podría comprobar en el calendario si hay sábados y

<sup>26</sup> 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 (DO L 124 de 8.6.1971, p. 1).

<sup>27</sup> De este modo, se hacen efectivamente 56+1 días, del 30 de marzo al 25 de mayo, ambos incluidos.

domingos si el último día es sábado, por ejemplo, o preguntar al conductor si ese día ha sido festivo en el país de establecimiento del operador.

En el ejemplo facilitado por los servicios de la CE, si el vehículo abandona el centro operativo en cualquier momento del viernes 25 de marzo de 2022, el período de 8 semanas finalizaría el sábado 21 de mayo de 2022. Sin embargo, como el último día de ese periodo es un sábado, se considera que el periodo finaliza a las 23h59 del siguiente día laborable, es decir, el lunes 23 de mayo de 2022.



**FIGURA 8 - EJEMPLO DE CALENDARIO 2**

De hecho, se trata de casos límite, y en tales casos, en caso de duda, se recomienda comprobar si se trata de un sábado y/o un domingo o, en caso de que el conductor indique que el último día fue festivo, introducir una solicitud formal al Estado miembro de establecimiento a través del módulo IMI correspondiente, para aclarar la cuestión de los días festivos con las autoridades del Estado miembro de establecimiento.

## 7.5 Enlace a las preguntas y respuestas de la Comisión Europea sobre la devolución del vehículo

[https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rule-return-vehicle-applicable-21-february-2022\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rule-return-vehicle-applicable-21-february-2022_en).



## 8. Lista de transportes de mercancías exentos de la obligación de retorno

El artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 1072/2009 enumera los tipos de transporte exentos de licencia comunitaria. Por lo tanto, las empresas que únicamente realicen este tipo de operaciones, y que no ejerzan la profesión de transportista por carretera, no necesitan cumplir los requisitos para ejercer dicha profesión, incluido el de establecimiento.

No necesitarán licencia comunitaria y estarán exentos de cualquier autorización de transporte<sup>28</sup> los siguientes tipos de transporte y los viajes en vacío efectuados en relación con dichos transportes:

- (a) el transporte del correo como servicio universal.
- (b) transporte de vehículos que hayan sufrido daños o averías.
- (c) hasta el 20 de mayo de 2022: transporte de mercancías en vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 3,5 toneladas.
- (c bis) a partir del 21 de mayo de 2022: transporte de mercancías en vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 2,5 toneladas.
- (d) transporte de mercancías en vehículos de motor, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - (i) las mercancías transportadas son propiedad de la empresa o han sido vendidas, compradas, alquiladas o alquiladas, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por la empresa.
  - (ii) 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.
  - (iii) 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.
  - (iv) 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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (<sup>1</sup>).
  - (v) dicho transporte no es más que accesorio para el conjunto de las actividades de la empresa.
- (e) transporte de medicamentos, aparatos, equipos y otros artículos necesarios para la asistencia médica en casos de emergencia, en particular en caso de catástrofes naturales.

El inciso iv) de la letra d) del párrafo primero no se aplicará a la utilización de un vehículo de sustitución durante una avería breve del vehículo utilizado normalmente.

## **9. El caso específico del *transporte de viajeros por cuenta propia* y cómo comprobarlo**

El artículo 5, apartado 5, del Reglamento (UE) nº 1073/2009 establece que las operaciones de transporte por cuenta propia estarán exentas de cualquier sistema de autorización, pero estarán sujetas a un sistema de certificados. Los certificados serán expedidos por las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo y serán válidos para todo el trayecto, incluido el tránsito. La Comisión establecerá el formato de los certificados.

**Significa que las empresas que se dediquen exclusivamente al transporte de viajeros por cuenta propia y que, por tanto, no ejerzan la profesión de transportista por carretera, están exentas de la obligación de retorno**, ya que no es necesario cumplir los requisitos de acceso a la profesión de transportista por carretera, incluido el de establecimiento.

El artículo 9 del [Reglamento 361/2014](#) establece los procedimientos de solicitud y control de los certificados para las operaciones de transporte de viajeros por cuenta propia, así como su **Anexo V**, que incluye modelo del certificado indicado:

- Los certificados para las operaciones de transporte por cuenta propia definidas en el artículo 2, apartado 5, del Reglamento (CE) no 1073/2009 se ajustarán al modelo que figura en el anexo V del presente Reglamento.
- Las empresas que soliciten un certificado presentarán a la autoridad expedidora pruebas o garantías de que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 1073/2009.
- Todo vehículo que efectúe un servicio sujeto a un sistema de certificados deberá llevar a bordo, durante todo el trayecto, un certificado o una copia compulsada del mismo, que deberá presentarse a petición de cualquier agente encargado del control.
- Los certificados tendrán una validez máxima de cinco años.

# **Anexo 1 - Instrucciones para las autoridades sobre cómo utilizar el módulo IMI sobre establecimiento**

**IMI - Sistema de Información del Mercado Interior**



## **Transporte por carretera - Condiciones de establecimiento**

**Diciembre de 2021**

*(Ejercicios prácticos utilizando la base de datos de formación IMI)*



## ENTRAR EN IMI

### Inicio de sesión en el IMI






1. *Inicie sesión en el [ENTORNO DE FORMACIÓN IMI](#) utilizando las credenciales enviadas a su dirección de correo electrónico.*
2. Tendrás que entrar:
  - un **nombre de usuario**
  - la **contraseña**
  - 3 dígitos seleccionados al azar de su **código de seguridad** de 12 dígitos
3. **Se conectará al IMI como usuario de una autoridad competente autorizada a solicitar y responder a solicitudes de información sobre las condiciones de establecimiento en el ámbito del transporte por carretera.**

En el IMI, los nombres de usuario, las contraseñas y los códigos de seguridad distinguen entre mayúsculas y minúsculas. Esto significa que el sistema distingue entre mayúsculas y minúsculas.

### Es bueno saberlo

**No proporcione datos reales al rellenar los formularios durante los ejercicios**

**El entorno de formación no genera correos electrónicos automáticos.**

	El punto de información proporciona información adicional relativa a un campo y puede indicar qué tipo de información se espera. Haga clic en él para obtener más información.
	Cuando vea este icono, puede hacer clic en él para <b>traducir</b> el contenido del campo al idioma utilizado actualmente para el sistema IMI.
	El asterisco rojo indica que el campo es obligatorio y no puede dejarse en blanco.
	El asterisco naranja indica que el campo es obligatorio, pero si se deja en blanco no impide guardar la solicitud/notificación. Puede seguir trabajando en el borrador y completarlo más tarde, pero no podrá enviarlo a menos que los campos estén rellenos.
	Las referencias de los artículos de este cuaderno se refieren a los artículos del Reglamento (CE) n° 1071/2009, que establece el uso del IMI para el intercambio de información entre los Estados miembros sobre las condiciones de establecimiento con arreglo al Reglamento (CE) n° 1071/2009.

## Ejercicio 1: Solicitud de información sobre las condiciones de establecimiento a una autoridad competente

(Ha recibido información sobre posibles infracciones de las condiciones de establecimiento por parte de una empresa transportista por carretera de otro Estado miembro ajeno al IMI y desea solicitar más información o documentos a la autoridad responsable de dicho Estado miembro).

1. En el menú del panel de control situado en la parte izquierda de la página de inicio, seleccione **Solicitudes**  
 **Create solicitud.**  
  **RT - Condiciones de establecimiento**
2. En la pestaña **Resumen de la solicitud**, seleccione el **Destinatario de la solicitud** haciendo clic en **Buscar** y eligiendo el Estado miembro apropiado en el que esté establecido el transportista por carretera en cuestión y, a continuación, seleccione la autoridad correspondiente del Estado miembro.
3. El número de días en los que se solicita respuesta se establece en un valor por defecto de 30 días. Puede cambiarse a cualquier valor inferior a 30 y superior a 1.
4. Haga clic en **Siguiente** para pasar a la siguiente pestaña: **Datos de la empresa**. El propósito de esta pestaña es proporcionar toda la información disponible relacionada con la empresa en cuestión y los campos aquí son opcionales.
5. Haga clic en **Siguiente** y vaya a la pestaña **Infracción**. Seleccione una o varias infracciones de la lista proporcionada. Pase el ratón por encima de cada infracción para ver los detalles.
6. En caso de *infracción con arreglo al artículo 5, apartado 1, letra a)*, del Reglamento (CE) nº 1071/2009, existe un requisito obligatorio adicional de seleccionar las categorías de documentos pertinentes de la lista facilitada.
7. Elija (uno o más) indicios creíbles de infracción de la lista y proporcione los detalles de los mismos en el campo de texto obligatorio situado debajo de la lista. Una vez completado, haga clic en **Siguiente**.
8. Seleccione una o ambas categorías de solicitud en la **pestaña Solicitud**. Si selecciona Solicitud de **información**, se añade una pestaña adicional titulada **Pruebas solicitadas** y para Solicitud de **documentos**, obtiene una pestaña adicional titulada **Documentos solicitados**.
9. Rellene los demás campos obligatorios de la ficha y pulse **Siguiente**.
10. Si antes seleccionó la categoría Solicitud de **información**, ahora se encontrará en la pestaña **Pruebas solicitadas**. Seleccione una o más pruebas de la lista y proporcione detalles adicionales correspondientes a cada una en el campo de texto de detalles adicionales que aparece a continuación. Utilice para [navegar](#) entre los campos de texto de cada prueba seleccionada. Haga clic en **Siguiente** cuando haya terminado.
11. Si ha elegido la categoría de solicitud de **documentos** en la pestaña **Solicitud**, ahora se encontrará en la pestaña **Documentos solicitados**. Seleccione los documentos requeridos de la lista y proporcione detalles adicionales relacionados con cada documento en el campo de texto inferior. Una vez hecho esto, haga clic en **Guardar**.
12. Después de guardar, se añaden dos nuevas pestañas al formulario: **Mensajes y anexos** e **Información de gestión**. Las autoridades pueden intercambiar cualquier archivo o mensaje relevante para la solicitud utilizando las opciones de esta pestaña. En el entorno de formación, las notificaciones automáticas por correo electrónico no están activadas. Sin embargo, en el sistema de producción, se envían notificaciones automáticas por correo electrónico a ambas autoridades cuando se añaden mensajes o documentos a una

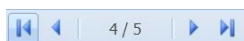
solicitud abierta.

13. Haga clic en **Enviar**. Aparecerá un mensaje pidiendo confirmación para el envío. Haga clic en **Sí** y la solicitud se enviará a la autoridad competente. El estado de la solicitud está ahora en *Solicitud enviada* y los cambios que se producen en la solicitud pueden seguirse en la pestaña **Información de gestión**.

## Ejercicio 2: Recibir una solicitud de información/documentos de una autoridad

(Ha recibido una solicitud de una autoridad competente de otro Estado miembro. Ha revisado la solicitud y desea responder a ella).

1. En el cuadro de mandos, verá el estado **Solicitudes por aceptar** bajo el encabezado **Solicitudes**. También puede seleccionar **Requests**  **Search en form**  **RT - Condiciones de establecimiento**  **Search**. Seleccione la solicitud que se encuentra en estado Pendiente de *aceptación*.
2. Revise la información de todas las pestañas y pulse **Aceptar**. Rellene el número de días en los que se enviará la respuesta con un número inferior a 30 y superior a 1. Vuelva a hacer clic en **Aceptar**. La solicitud está ahora en estado *Aceptada*.
3. Para responder a la solicitud, haga clic en **Editar respuesta** y ahora se encontrará en la pestaña **Solicitud**. Seleccione **Sí** si desea responder a la solicitud.
4. Proporcione una respuesta detallada a la solicitud en el nuevo cuadro de texto añadido a la pestaña y pase a la pestaña siguiente haciendo clic en **Siguiente**.
5. Haga clic de nuevo en **Editar respuesta** y vaya a la pestaña **Pruebas solicitadas** o **Documentos solicitados**. (Esto depende de la categoría de solicitud elegida por la autoridad requirente. Si la solicitud es sólo de información, entonces sólo se muestra la pestaña **Pruebas solicitadas** y si la solicitud es de documentos, entonces se muestra la pestaña **Documentos solicitados**).
6. En la pestaña **Pruebas solicitadas**, introduzca las respuestas correspondientes a cada una de las pruebas enumeradas. Utilice



para navegar entre los campos.

7. En la pestaña **Documentos solicitados**, seleccione el documento y haga clic en **Cargar** para adjuntar los documentos pertinentes. Todos los campos de carga son obligatorios y debe haber archivos cargados para cada documento seleccionado.
8. Haga clic en **Guardar** y luego en **Enviar respuesta**. Su respuesta a la autoridad solicitante ha sido enviada. El estado está ahora en *Contestado-esperando cierre*.

## Ejercicio 3: Rechazar una solicitud de información/documento recibida de una autoridad competente

(Ha recibido una solicitud de información/documento de una autoridad competente y, tras examinarla, ha decidido que no puede responder a la solicitud).

1. En el panel de control, haga clic en **Requests**  **Search Request**  **RT - Condiciones de establecimiento** y seleccione la solicitud en estado *Pendiente de aceptación*.

2. Abra la solicitud y revise las pestañas para conocer la información solicitada.
3. Haga clic en **Aceptar** y marque el número de días en los que se enviará la respuesta.
4. Vuelva a hacer clic en **Aceptar** y la solicitud estará ahora en estado *Aceptada*.
5. Haga clic en **Editar respuesta** y se encontrará en la pestaña **Solicitud**. Seleccione **No** en la pregunta "**¿Se puede responder a la solicitud?**".
6. Seleccione el motivo para no responder y los campos obligatorios posteriores que se añaden en función del motivo elegido.
7. Haga clic en **Guardar y enviar respuesta**. La respuesta se ha enviado a la autoridad solicitante y la solicitud se encuentra ahora en estado *Respondida-esperando cierre*.

#### **Ejercicio 4: Recibir respuesta de la autoridad demandada (Pedir aclaraciones)**

*(La autoridad que responde ha facilitado una respuesta a la solicitud que se le envió. Tras revisar la respuesta, opta por pedir más aclaraciones, ya que la respuesta no es satisfactoria).*

1. En el tablero de mandos, haga clic en **Requests**  **Search Request**  **RT - Condiciones de establecimiento** y seleccione la solicitud en estado *Contestación-esperando cierre*.
2. Revise las pestañas de la respuesta proporcionada.
3. Si las respuestas no son satisfactorias, pulse el botón **Solicitar aclaraciones** de la parte superior y actualice el campo de texto con la consulta especificando la pregunta para la que necesita más información.
4. Haga clic en **Confirmar** y la consulta se habrá enviado a la autoridad que responde. La solicitud se encuentra ahora en estado *Aclaración solicitada*. Los detalles de la aclaración se registran en la pestaña **Resumen de la solicitud** en **Últimas acciones**.

#### **Ejercicio 5: Recibir respuesta de la autoridad demandada (Aceptar respuesta)**

*(Ha recibido una respuesta de la autoridad demandada y la respuesta es satisfactoria, por lo tanto la acepta).*

1. En el tablero de mandos, haga clic en **Solicitudes**  **Search Request**  **RT - Condiciones de establecimiento** y seleccione la solicitud en estado *Contestada-pendiente de cierre*.
2. Revise las pestañas de la respuesta proporcionada.
3. Si las respuestas son satisfactorias, haga clic en **Aceptar respuesta** para cerrar la solicitud en el sistema. La solicitud pasa al estado *Cerrada*.

#### **Ejercicio 6: La autoridad que responde proporciona las aclaraciones necesarias a la autoridad solicitante**

*(Ha recibido una solicitud para que proporcione detalles/aclaraciones adicionales a una respuesta proporcionada anteriormente).*

1. En el panel de control, haga clic en **Requests** □ **Search Request** □ **RT - Condiciones de establecimiento** y seleccione la solicitud en estado *Aclaración solicitada*.
2. Abra la solicitud y revise las aclaraciones solicitadas en la pestaña **Resumen de la solicitud**, en **Últimas acciones**.
3. Haga clic en **Editar respuesta** y proporcione los detalles adicionales en el campo de texto de respuesta de la pregunta en cuestión.
4. Haga clic en **Guardar y enviar respuesta**. Su aclaración a una respuesta proporcionada anteriormente ha sido enviada a la autoridad solicitante. El estado ha pasado a *Respondido, en espera de cierre*.

### **Ejercicio 7: La autoridad requirente recibe una respuesta para solicitar aclaraciones**

*(La autoridad demandada ha respondido a la aclaración que usted solicitó).*

1. En el cuadro de mandos, seleccione **Requests** □ **Search Request** □ **RT - Condiciones de establecimiento** y seleccione la solicitud en estado *Contestada-esperando cierre*.
2. Revise las pestañas de la respuesta proporcionada.
3. Si la respuesta proporcionada es satisfactoria, haga clic en **Aceptar respuesta** y cierre la solicitud en el sistema. La solicitud pasa ahora al estado *Cerrada*.

### **Ejercicio 8: La autoridad que responde no puede responder a la solicitud-La autoridad que solicita justificar la solicitud/cerrar la solicitud/retirar la solicitud**

*(La autoridad que responde ha revisado la solicitud y ha confirmado que no puede responder a ella. Usted, como autoridad solicitante, puede actuar: puede retirar la solicitud o pedir más aclaraciones).*

1. En el tablero de mandos, haga clic en **Requests** □ **Search Request** □ **RT - Condiciones de establecimiento** y seleccione la solicitud en estado *Contestación-esperando cierre*.
2. Revise el razonamiento proporcionado por la autoridad que responde en la pestaña **Solicitud**. En función del motivo, elija la respuesta para justificar la solicitud o seleccione **Retirar** y cerrar la solicitud.
3. Si decide justificar la solicitud, facilite detalles adicionales en los campos obligatorios y **Guarda** la solicitud.
4. Haga clic en el botón **Solicitar aclaración** para enviar los motivos de la solicitud a la autoridad que responde. La solicitud se encuentra ahora en estado *Solicitud de aclaración*.

---

## Escenarios adicionales

(Además de estos escenarios, existen determinados escenarios estándar en el IMI cuya documentación está disponible en el [sitio web del IMI](#))

- **Dividir las solicitudes** - Si la autoridad que responde no puede responder a todas las preguntas, puede optar por dividir la solicitud y enviar una o más preguntas a otra autoridad o a sí misma para responder en una fecha posterior. [Presentación en PowerPoint \(europa.eu\)](#)
- **Reenvío de solicitudes** - Si no puede responder a la solicitud porque se refiere a otra autoridad de su Estado miembro, puede reenviarla a la autoridad correspondiente (dentro del mismo Estado miembro) que esté en condiciones de responder a la solicitud. Haga clic en **Reenviar** en la parte superior de la página y seleccione la autoridad (dentro de su Estado miembro) a la que desea reenviar la solicitud. Haga clic en **Enviar**. La solicitud ha sido enviada.
- **Reutilización**- Si desea enviar una solicitud similar a otro Estado miembro/autoridad, puede utilizar el botón **Reutilizar** para copiar todos los datos de una solicitud existente y evitar crear una solicitud desde cero. [Presentación PowerPoint \(europa.eu\)](#)
- **Impresión en el IMI**- [Presentación en PowerPoint \(europa.eu\)](#)
- **Traducción automática**: todos los campos de texto libre del IMI incluyen una opción para traducirlos al idioma que se desea. Haga clic en junto al campo de texto libre y seleccione el idioma. [Presentación en PowerPoint \(europa.eu\)](#)

\*\*\*\*\*

## **Anexo 2 - Vídeo de formación para las autoridades sobre cómo utilizar el módulo IMI sobre establecimiento**

Véase [el sitio web de la DG GROW](#) (para poder ver el vídeo es necesario que las autoridades competentes y los responsables de la aplicación soliciten acceso).



## **Anexo 3 - Orientaciones para los controladores sobre cómo comprobar la devolución del vehículo utilizando las impresiones del tacógrafo**

### ***a) Introducción***

Al comprobar la devolución del vehículo, los responsables de la aplicación deben fijarse en primer lugar en los elementos que den una indicación temprana de cumplimiento y reduzcan la carga de los operadores que cumplen la normativa. Puede seguirse la siguiente secuencia:

- a. Como primera medida, pregunte al conductor si sabe cuándo regresó por última vez el vehículo a la base del operador y si tiene pruebas de ese hecho. Esto podría ahorrar tiempo a los agentes y al conductor. Si el conductor informa al inspector de que el regreso tuvo lugar hace más de 28 días pero menos de 56, los inspectores sabrán cuántos días deben descargar del tacógrafo.
- b. Como segundo paso, descargue/mire la tarjeta de conductor y la unidad intravehicular: Si la frontera del Estado miembro de establecimiento ha sido cruzada por el mismo conductor y vehículo, es suficiente.
- c. Si no se dispone de estos datos, hable con el conductor para ver cuándo empezó a conducir este vehículo, para ver si se pueden encontrar datos de cruces fronterizos.
- d. Si las pruebas no son suficientes, descargue los datos de la unidad intravehicular durante un máximo de 56 días, para buscar el cruce de la frontera del EM de establecimiento
- e. En caso de que se trate de días festivos, compruebe si el último día coincide con un sábado/domingo o un día festivo según el reglamento 1182/71. Si es así, el plazo de 8 semanas expira a las 23:59 del siguiente día laborable (véanse los consejos adicionales de la nota orientativa).
- f. En caso de sospecha, introducir una solicitud en el sistema IMI para pedir al Estado miembro de establecimiento que efectúe un control en los locales.

b) *Pictogramas y datos de posición (Continental)*



## Smart Tachograph Version 2

Pictograms and printouts.

Position data.

[www.continental.com](http://www.continental.com)

Smart Mobility

# Smart Tachograph Version 2

## Pictograms – Border crossing

Miscellaneous	
⚠	Safety
>	Speed
⌚	Time
Σ	Total / summary
⏸	End of shift
M	Manual entry of activities
🚧	Border crossing
📊	Graph
⚖	Difference
👤	User entry
⌚	Please wait
I	Information
R	Remote HMI
📶	Bluetooth

Specific conditions	
OUT	Recording equipment not required

Specific conditions	
🚢	Vehicle located on a ferry or on a train
👤	Load: Passengers
📦	Load: Goods
?	Load: unspecified
🚚	Load
📦	Unload
🚚	Load/unload

Qualifiers	
24h	Daily
I	Weekly
II	Two weeks
→	From or to

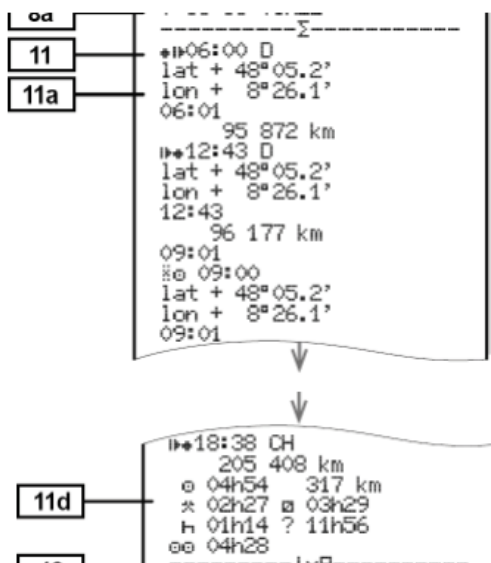
Pictogram combinations	
Miscellaneous	
📍	Control location
🕒	Start time

Miscellaneous	
→🕒	End time
OUT→	Start "Out of scope": Recording equipment not required
→OUT	End "Out of scope:"
🚢→	Start "ferry / train".
→🚢	End "ferry / train"
⌚	Position after 3 h accumulated driving time
🚚	Position "load"
📦	Position "unload"
🚚	"Load" / "unload" with GNSS position
🚧	Position border crossing
🕒	Location at start of working day (shift start)
🕒	Location at end of working day (shift end)
🚚	From vehicle
📄	Printout driver card
🚚	Printout vehicle / DTCO 4.1
🚚	Entry vehicle / DTCO 4.1

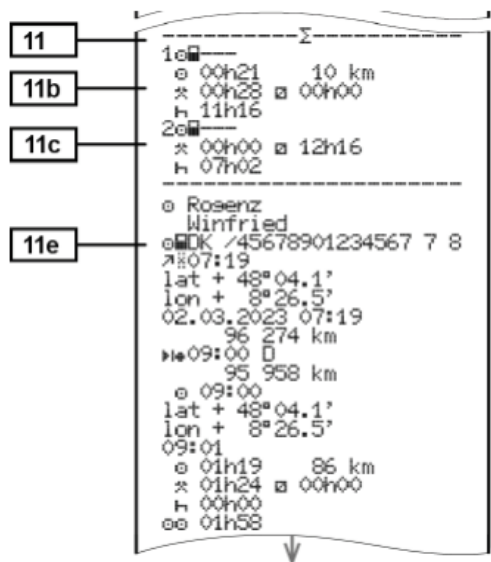
# Smart Tachograph Version 2

## Printouts – Position data (preliminary)

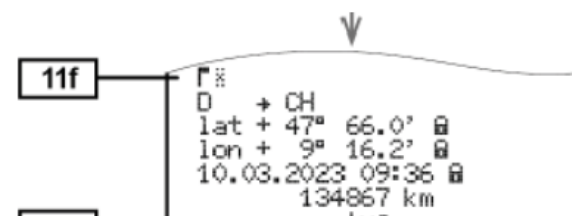
Daily printout of the driver card



Daily printout of the vehicle



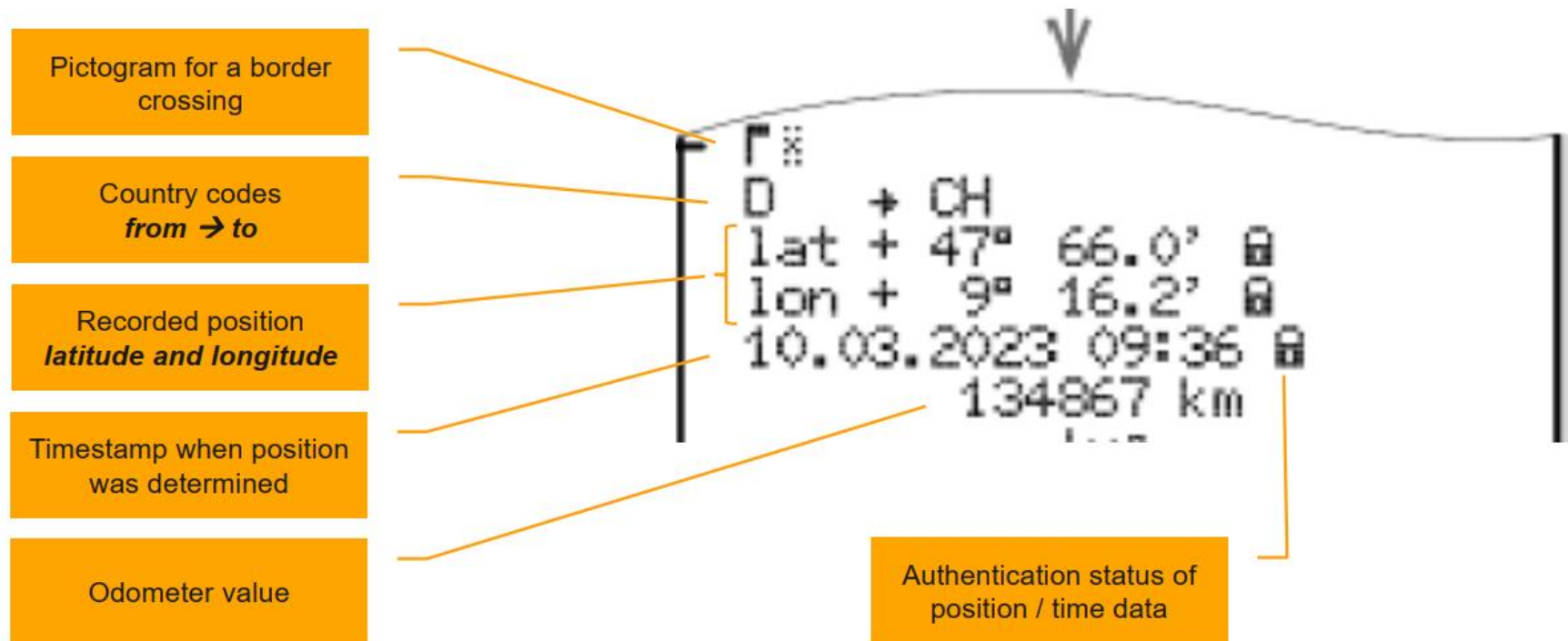
Daily printout of the vehicle and driver cards as from G2V2



Key	Description
11	Daily summary
11a	Entered locations (start, end and vehicle odometer)
11b	Duration "no driver card 1"
11c	Duration "no driver card 2"
11d	Total value of activities, daily
11e	Summary of the activities, chronologically arranged
11f	Position border crossing

# Smart Tachograph Version 2

## Printouts – Border crossing (preliminary)



c) *Casos prácticos de cruce de fronteras terrestres y uso de transbordadores (Stoneridge)*

Actividades de los conductores a partir de la impresión diaria de tarjetas

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 29<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Start of working period in Netherlands confirmed at 05:53
6. End working period in Netherlands confirmed at 07:24

The printout shows the following data:

- 1.** Date and time: 29/08/2022 07:27 (UTC)
- 2.** 24h printout header
- 3.** Vehicle identification: IRL/ETS2022, 5000SE5000, Stoneridge Electronics 900246T7.5/01R01
- 4.** Working period in Netherlands:
 

h	00:00	05h34
x	05:34	00h05
@	05:39	01h32
x	07:11	00h09
h	07:20	00h04
h	07:24	00h01
- 5.** Summary block (highlighted in blue):
 

h	05:35	NL	22 097 km
x	07:11	NL	22 235 km
h	07:24	NL	22 235 km
- 6.** End of working period (highlighted in green):
 

@	01h32	138 km
x	00h14	00h00
h	05h41	? 00h00
@@	00h00	

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

Actividades de los conductores a partir de la impresión diaria de tarjetas

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 28<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Start of working period in France confirmed at 14:43
6. Border crossing into Belgium confirmed at 15:19 using Start of working period record
7. Border crossing into Netherlands confirmed at 15:56 using Start of working period record
8. End working period in Netherlands confirmed at 16:46

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

```

1. ▼ 29/08/2022 07:26 (UTC)
2. 24h▼
   @ Musterfrau 7
   @ Krista 7
   @ FIN/11000000102140 0 0
   @ 08/10/2036
   -----
   A 5000SE5000
   IRL/ETS2022
   -----
   B Stoneridge Electronics
   900246T7.5/01R01
   -----
   T Workshop 68
   TA / 2 0 0 0 0 6 0 0
   T 22/03/2022
   -----
   @
   -----
   28/08/2022 661
   -----
   1
   A IRL/ETS2022
   21 928 km
   h 00:00 14h42
   @ 14:42 00h01
   x 14:43 00h06
   @ 14:49 00h29
   x 15:18 00h03
   @ 15:21 00h33
   h 15:54 00h01
   x 15:55 00h02
   @ 15:57 00h49
   h 16:46 07h14
   -----
   Σ
   5. ● 14:43 F
   21 930 km
   6. ● 15:19 B
   21 974 km
   7. ● 15:56 NL
   22 022 km
   8. ● 16:46 NL
   22 097 km
   @ 01h52 169 km
   x 00h11 @ 00h00
   h 21h57 ? 00h00
   @ 00h00
   -----
   ! x @
   !+ 28/08/2022 15:53
   !08 00h00
   A IRL/ETS2022
   -----
   ! x @
   !+ 01 28/08/2022 15:53
   !08 00h00
   @ FIN/11000000102140 0 0
   -----
   @
   @
   @

```

### Actividades del conductor de la impresión diaria de la VU

1. Print is done on the 3rd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 29<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Start of working period in Netherlands confirmed at 05:35
6. End working period in Netherlands confirmed at 07:28

```

1. 03/09/2022 11:04 (UTC)
2. 24hav
-----
e Musterfrau 1033
  Kristina 1033
eWA /12000000010330 0 0
  25/11/2029
-----
A 50005E5000
  IRL/ETS2022
-----
B Stoneridge Electronics
  90024617.5/01R01
-----
T Workshop 68
TWA / 2 0 0 0 0 6 0 0
T 22/03/2022
-----
eWA / 2 0 0 0 0 6 0 0
e 19/05/2021 15:30 v
-----
3. 29/08/2022
  22 097 = 22 235 km
-----
e
eFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
A-IRL/ETS2022
  22/06/2022 14:27
-----
4. 21 818 km M
  h 00:00 05h34
  x 05:34 00h05
  e 05:39 01h32
  x 07:11 00h09
  h 07:20 00h04
  22 235 km; 417 km
-----
e
  22 235 km
  h 07:24 00h01
  22 235 km; 0 km
-----
e
eFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
A-IRL/ETS2022
  29/08/2022 07:24
-----
  22 235 km M
  h 07:25 00h03
  22 235 km; 0 km
-----
e
  22 235 km
  h 07:28 16h32
  22 235 km; 0 km
-----
2-----
e
  22 097 km
  e 00:00 24h00
  22 235 km; 138 km
-----
1e
e
  00h00 0 km
  x 00h00 @ 00h00
  h 16h33
2e
e
  05:35 NL
  22 097 km
  07:11 NL
  22 235 km
  x 00h00 @ 24h00
  h 00h00
-----
5. e
eFIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
  05:35 NL
  22 097 km
  07:11 NL
  22 235 km
  07:24 NL
  21 930 km
  07:28 NL
  21 974 km
  01h32 417 km
  x 00h14 @ 00h00
  h 05h41
  e 00h00
-----
I x
I 01 28/08/2022 15:53
I 08 00h00
eFIN/11000000102140 0 0
-----
e
-----
e
-----
e

```

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded



## Actividades del conductor de la impresión diaria de la VU

1. Print is done on the 3rd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 28<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day
5. Driving off the Ferry
6. Start of working period in France confirmed at 14:43  
Also used to confirm a border crossing
7. Border crossing into Belgium confirmed at 15:19 using  
Start of working period record
8. Border crossing to Netherlands confirmed at 15:56  
using Start of working period record
9. End working period in Netherlands confirmed at 16:46

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

```

1. ▼ 03/09/2022 11:03 (UTC)
2. 24h▼
-----
@ Musterfrau 1033
  Kristina 1033
@A /12000000010330 0 0
  25/11/2029
-----
A 50005E5000
  IRL/ETS2022
-----
@ Stoneridge Electronics
  900246T7.5/01R01
-----
T Workshop 88
TWA / 2 0 0 0 0 6 0 0
  22/03/2022
-----
@A / 2 0 0 0 0 6 0 0
  19/05/2021 15:30 ▼
-----
@
  28/08/2022
  21 928 - 22 097 km
-----
1
@
@FIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
A+IRL/ETS2022
  22/06/2022 14:27
-----
4. 21 818 km M
5. H 00:00 14h42
  @ 14:42 00h01
  * 14:43 00h06
  @ 14:49 00h29
  * 15:18 00h03
  @ 15:21 00h33
  H 15:54 00h01
  * 15:55 00h49
  @ 15:57 00h14
  H 16:46 07h14
-----
  22 097 km; 279 km
-----
2
@
  21 928 km
  @ 00:00 15h54
  H 15:54 00h03
  @ 15:57 08h03
-----
  22 097 km; 169 km
-----
2
1@
@ 00h00 0 km
* 00h00 @ 00h00
H 00h00
2@
@14:43 F
  21 930 km
@15:19 B
  21 974 km
@15:56 NL
  22 022 km
@16:46 NL
  22 097 km
* 00h00 @ 23h57
H 00h03
-----
@
@FIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0
  08/10/2036
@14:43 F
  21 930 km
@15:19 B
  21 974 km
@15:56 NL
  22 022 km
@16:46 NL
  22 097 km
@ 01h52 279 km
* 00h11 @ 00h00
H 21h57
@ 00h00
-----
I x@
I+ 01 28/08/2022 15:53
  108 00h00
@FIN/11000000102140 0 0
-----
@
@
@
  
```

Actividades del conductor de la impresión diaria de la VU

1. Print is done on the 3rd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN1 tachograph
3. Data printed are for the 27<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:32
5. Driving onto the ferry was done at 14:07
6. Specific Condition Ferry was confirmed at 14:09
7. Start of working period in Ireland confirmed at 12:32
8. End working period in Ireland confirmed at 14:11

1.	▼ 03/09/2022 11:03 (UTC)
2.	24h▼
	-----
	Ⓞ Musterfrau 1033 Kristina 1033
	ⓄA /12000000010330 0 0 25/11/2029
	-----
	A 5000SE5000 IRL/ETS2022
	-----
	Ⓞ Stoneridge Electronics 900246T7.5/01R01
	-----
	↑ Workshop 88
	↑A / 2 0 0 0 0 6 0 0 ↑ 22/03/2022
	-----
	ⓄA / 2 0 0 0 0 6 0 0 Ⓞ 19/05/2021 15:30 ▼
	-----
	27/08/2022
3.	21 818 - 21 928 km
	-----
	ⓄA / 21 818 km
	H 00:00 12h32
	21 818 km; 0 km
	-----
	Ⓞ FIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0 08/10/2036
	A+IRL/ETS2022 22/06/2022 14:27
	-----
	21 818 km M
4.	H 12:32 00h02
	X 12:34 00h06
	Ⓞ 12:43 00h08
	X 13:51 00h04
	Ⓞ 13:55 00h02
	H 13:57 00h10
	Ⓞ 14:07 00h02
5.	X 14:09 00h06
6.	H 14:09 ---
	H 14:15 09h45
	22 928 km; 110 km
	-----
	ⓄA / 21 818 km
	H 00:00 12h43
	Ⓞ 12:43 11h17
	H 14:09 ---
	22 928 km; 110 km
	-----
	1ⓄA / 00h00 0 km
	X 00h00 Ⓞ 00h00
	H 12h32
	2ⓄA / 21 928 km
	Ⓞ 14:43 IRL
	X 00h00 Ⓞ 11h17
	H 12h43
	-----
	Ⓞ FIN/ 1 0 0 0 0 1 0 0 08/10/2036
7.	Ⓞ 12:32 IRL
	21 818 km
8.	Ⓞ 14:11 IRL
	21 928 km
	Ⓞ 01h12 110 km
	X 00h19 Ⓞ 00h00
	H 09h57
	Ⓞ 00h00
	-----
	I± 01 28/08/2022 15:53 108 00h00
	Ⓞ FIN/11000000102140 0 0
	-----
	Ⓞ .....
	Ⓞ .....
	Ⓞ .....

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period (UTC-time, Country and Region if applicable) Odometer of the vehicle when this was recorded

Actividad del conductor a partir de la impresión diaria de la tarjeta

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 29<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day

Below this line is the Summary block

```

1. ▼ 29/08/2022 11:00 (UTC)
2. 24h▼
-----
⊙ Musterfrau 1101
  Kristina 1101
⊙A /12000000011010 0 0
  31/05/2031 - GEN 2
-----
A STONERIDGE1234567
  IRL/ETS-2021
-----
B Stoneridge Electronics
  900653TG01R01
  GEN 2
-----
T Workshop 117
TGA / 2 0 0 0 0 1 0 0
T 15/06/2022
-----
3. 29/08/2022 76
-----
  1
A IRL/ETS-2021
  5 979 km
4. H 00:00 11h00
  5 979 km; 0 km
-----
Σ
⊙ 00h00 0 km
x 00h00 ⊙ 00h00
H 12h32 ? 00h00
⊙⊙ 00h00
2⊙---
-----!x
-----!xA
!# (01) 27/08/2022 12:45
!0D 00h01
⊙A /12000000011010 0 0
-----
⊙● .....
⊙ .....
⊙ .....

```

Actividad del conductor a partir de la impresión diaria de la tarjeta

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 28<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day

Below this line is the Summary block

1. ▼ 29/08/2022 11:01 (UTC)  
-----  
2. 24h▼  
-----  
⊙ Musterfrau 1101  
Kristina 1101  
⊙A /12000000011010 0 0  
31/05/2031 - GEN 2  
-----  
A STONERIDGE1234567  
IRL/ETS-2021  
-----  
B Stoneridge Electronics  
900653TG01R01  
GEN 2  
-----  
T Workshop 117  
T A / 2 0 0 0 0 1 0 0  
T 15/06/2022  
-----  
3. ⊙  
28/08/2022 75  
-----  
1  
A IRL/ETS-2021  
5 979 km  
4. H 00:00 24h00  
5 979 km; 0 km  
-----  
Σ  
⊙ 00h00 0 km  
× 00h00 ⊙ 00h00  
H 24h00 ? 00h00  
⊙⊙ 00h00  
2⊙---  
-----!x⊙-----  
-----!xA-----  
!# (01) 27/08/2022 12:45  
!0D 00h01  
⊙A /12000000011010 0 0  
-----  
⊙● .....  
⊙ .....  
⊙ .....

Actividad del conductor a partir de la impresión diaria de la tarjeta

1. Print is done on the 29th of August 2022
2. This is a 24h driver card data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 27<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:37
5. Start of working period in France confirmed at 12:37
6. Border crossing into Belgium confirmed at 15:16 using Start of working period record
7. Border crossing into Netherlands confirmed at 16:32 using Start of working period record
8. End working period in Netherlands confirmed at 16:49

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Odometer of the vehicle when this was recorded

1. ▼ 29/08/2022 11:30 (UTC)  
 2. 24h▼  
 3. Musterfrau 1101  
 Kristina 1101  
 4. A /12000000011010 0 0  
 31/05/2031 - GEN 2  
 5. A STONERIDGE1234567  
 IRL/ETS-2021  
 6. B Stoneridge Electronics  
 900653TG01R01  
 GEN 2  
 7. T Workshop 117  
 T A / 2 0 0 0 0 1 0 0  
 T 15/06/2022  
 8. 27/08/2022 74  
 1  
 h 00:00 12h37  
 A IRL/ETS-2021  
 5 617 km  
 \* 12:37 00h09  
 0 12:46 04h03  
 h 16:49 07h11  
 5 979 km; 362 km  
 Σ  
 ●▶12:37 F  
 5 617 km  
 ●▶15:16 B  
 5 843 km  
 ●▶16:32 NL  
 5 956 km  
 ●▶16:49 NL  
 5 979 km  
 0 04h03 362 km  
 \* 00h09 00h00  
 h 19h48 ? 00h00  
 00 00h00  
 !+ 29/08/2022 11:04  
 !08 00h21  
 A IRL/ETS-2021  
 !+ 29/08/2022 11:04  
 !08 ( 1) 00h21  
 0 A /12000000011010 0 0  
 0 ● .....  
 0 .....  
 0 .....

Actividades del conductor de la impresión diaria de la VU

1. Print is done on the 2nd of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 28<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was already inserted at the start of the day

```

1. ▼ 02/09/2022 07:32 (UTC)
2. 24h▼
-----
⊙ Driver 182
  Test 182
⊙A /12000000001820 0 0
  26/07/2040 - GEN 2
-----
A STONERIDGE1234567
  IRL/ETS-2021
-----
B Stoneridge Electronics
  900653TG01R01
  GEN 2
-----
T Workshop 117
T A / 2 0 0 0 0 1 0 0
T 15/06/2022
-----
⊙A / 2 0 0 0 0 0 0 0
  18/07/2022 08:43 ↓
3. -----
      28/08/2022
      5 979 -      5 979 km
-----
1-----
⊙
⊙A / 2 0 0 0 1 0 0 0
  31/05/2031 - GEN 2
A IRL/ETS-2021
  20/07/2022 08:34
4.      5 617 km      M
H      00:00 24h00
      5979 km;      362 km
-----
2-----
⊙A ---
  5 979 km
  00:00 24h00
  5 979 km;      0 km
-----
Σ-----
1⊙A ---
  ⊙ 04h03      0 km
  × 00h09 ⊙ 00h00
  H 19h48
2⊙A ---
  × 00h00 ⊙ 24h00
  H 00h00
-----
⊙
⊙A / 2 0 0 0 1 0 0 0
  ⊙ 00h00      362 km
  × 00h09 ⊙ 00h00
  H 24h00
  ⊙⊙ 00h00
-----
!+      29/08/2022 11:04
!08      ( 1 )      00h21
⊙A /120000000011010 0 0
-----
⊙● .....
⊙ .....
⊙ .....

```

Below this line is the Summary block

### Actividades del conductor de la impresión diaria de la VU

1. Print is done on the 2<sup>nd</sup> of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN2 v1 tachograph
3. Data printed are for the 27<sup>th</sup> of August 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:37
5. Start of working period in France was confirm at 12:37
6. Border crossing into Belgium confirmed at 15:16 using Start of working period record
7. Border crossing to Netherlands confirmed at 16:32 using Start of working period record
8. End working period in Netherlands confirmed at 16:49

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Longitude  
Latitude  
Time of last GNSS position for this record  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Longitude  
Latitude  
Time of last GNSS position for this record  
Odometer of the vehicle when this was recorded

```

1. 02/09/2022 07:32 (UTC)
2. 24h
   Driver 182
   Test 182
   /12000000001820 0 0
   26/07/2040 - GEN 2
   STONERIDGE1234567
   IRL/ETS-2021
   Stoneridge Electronics
   900653TG01R01
   GEN 2
   Workshop 117
   / 2 0 0 0 1 0 0
   15/06/2022
   / 2 0 0 0 0 0 0
   18/07/2022 08:43
3. 27/08/2022
   5 617 - 5 979 km
   5 617 km
   00:00 12h36
   12:36 00h01
   5 617 km; 0 km
   / 2 0 0 0 1 0 0
   31/05/2031 - GEN 2
   IRL/ETS-2021
   20/07/2022 08:34
   5 617 km M
   12:37 00h09
   12:46 04h03
   16:49 07h11
   5979 km; 362 km
4. 5 617 km
   00:00 24h00
   5 979 km; 0 km
5. 00h00 0 km
   00h01 00h00
   12h36
6. 00h00 24h00
   00h00
7. 15:16 B
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   15:17
   5 843 km
8. 16:32 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:33
   5 956 km
   16:49 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:49
   5 979 km
   00h00 24h00
   00h00
   / 2 0 0 0 1 0 0
   12:37 F
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   19:04
   5 617 km
   15:16 B
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   15:17
   5 956 km
   16:32 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:33
   5 956 km
   16:49 NL
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   16:49
   5 979 km
   14:39
   lon -007°09.3'
   lat +52°10.3'
   14:39
   5 788 km
   04h03 362 km
   00h09 00h00
   07h11
   00h00
   / 29/08/2022 11:04
   C 13 00h21
   /12000000011010 0 0
   .....
   .....
   .....

```

## Actividades del conductor de la impresión diaria de la VU

1. Print is done on the 2<sup>nd</sup> of September 2022
2. This is a 24h Vehicle unit data printout from a GEN2 v2 tachograph
3. Data printed are for the 1<sup>st</sup> of September 2022
4. Driver card was inserted in slot 1 at 12:37
5. Start of working period in Belgium was confirm at 12:37
6. End working period in Netherlands confirmed at 16:49
7. Border crossing from Belgium into Netherlands was automatically recorded at 15:39
8. An unload operation was recorded at 15:55

Below this line is the Summary block

This is a start of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Latitude with authentication status  
Longitude with authentication status  
Date and time of last GNSS position for this record  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a end of the working period  
(UTC-time, Country and Region if applicable)  
Latitude with authentication status  
Longitude with authentication status  
Date and time of last GNSS position for this record  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a border crossing record  
Leaving Country  
Entering Country  
Latitude with authentication status  
Longitude with authentication status  
Date and time of last GNSS position for this record  
Odometer of the vehicle when this was recorded

This is a load/unload operation record  
(in this case unloading)  
Latitude with authentication status  
Longitude with authentication status  
Date and time of last GNSS position for this record  
Odometer of the vehicle when this was recorded

```

1. 02/09/2022 07:32 (UTC)
2. 24h v2
   Driver 182
   Test 182
   eQA / 12000000001820 0 0
   26/07/2020 - GEN2 v1
   A STONERIDGE1234567
   IRL/ETS-2021
   B Stoneridge Electronics
   900653TG01R01
   GEN 2
   T Workshop 117
   TQA / 2 0 0 0 1 0 0
   T 15/06/2022
   eQA / 2 0 0 0 0 0 0
   18/07/2022 08:43
3. 01/09/2022
   5 617 - 5 979 km
   5 617 km
   00:00 12h36
   * 12:36 00h01
   5 617 km; 0 km
   eQA / 2 0 0 0 1 0 0
   31/05/2031 - GEN2 v1
   A IRL/ETS-2021
   20/07/2022 08:34
   5 617 km M
4. * 12:37 00h09
   * 12:46 03h00
   * 15:46 00h10
   e 15:56 00h53
   h 16:49 07h11
   5979 km; 362 km
   5 617 km
   00:00 24h00
   5 979 km; 0 km
   00h00 0 km
   * 00h01 @ 00h00
   h 12h36
2@ 00h00 @ 24h00
   h 00h00
5. 12:37 B
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:15
   5 956 km
6. 16:49 NL
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 16:49
   5 979 km
7. B → NL
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:39
   5 968 km
8. 15:55
   lat +52*10.3'
   lon -007*09.3'
   01/09/2022 15:54
   5 972 km
   03h53 362 km
   * 00h19 @ 00h00
   h 07h11
   00h00
   29/08/2022 11:04
   ( 1 ) 00h21
   eQA / 12000000011010 0 0
   .....
   .....
   .....
    
```