



# Trace 2

## Aplicación eficaz y armonizada del Paquete de Movilidad 1

PREPARADO POR: CORTE, ETF, IRU y SQUARIS Consultores



Con el apoyo de: Severine Piccard

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

**POR LA  
COMISIÓN EUROPEA**

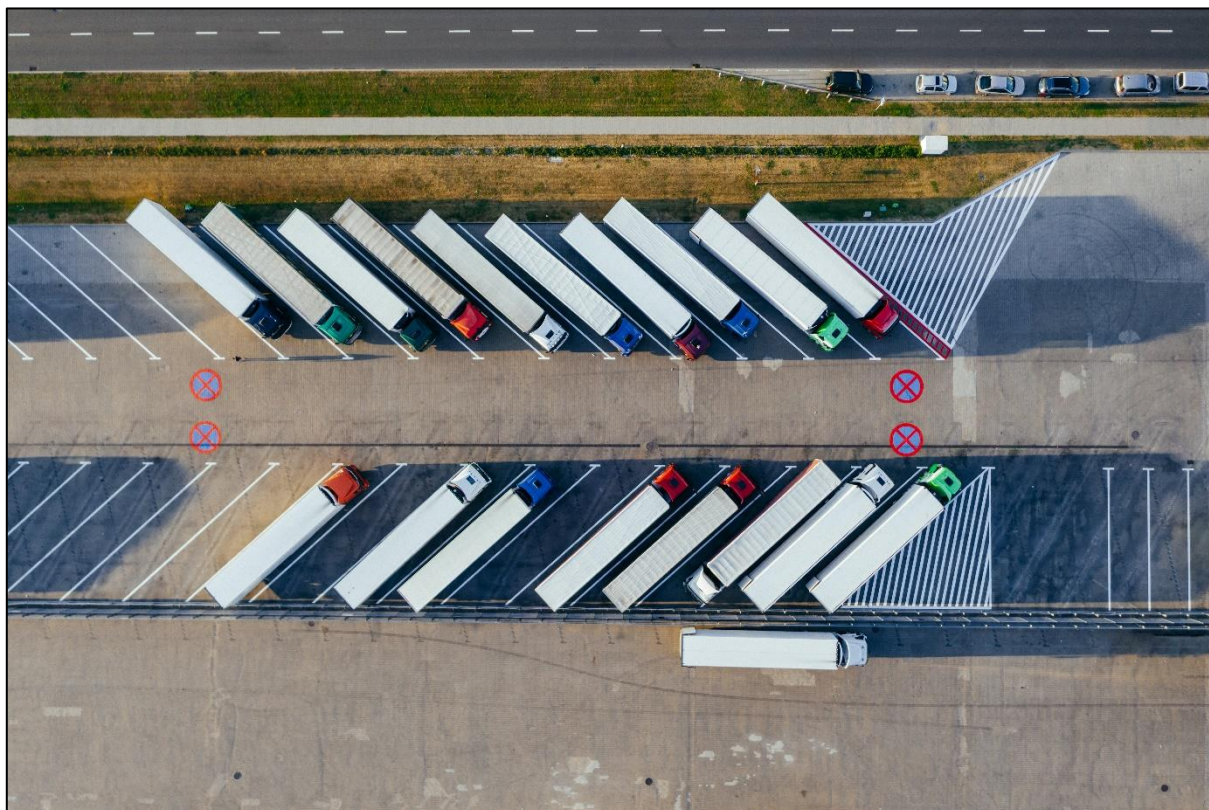
Dirección General de Movilidad y Transportes  
Dirección C - Suelo  
Unidad C.1 - Transporte por carretera  
1049 Bruselas  
Correo electrónico: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

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 la Directiva 2020/1057/CE sobre el desplazamiento de conductores (TRACE2)



# Índice

1. Introducción .....	1
2. Comprender las normas .....	3
2.1 La interacción entre la <i>lex specialis</i> y las normas conexas de la UE .....	3
2.2 Operaciones de transporte por carretera: ¿dentro o fuera del desplazamiento? .....	4
2.2.1 Normas aplicables al transporte de mercancías .....	4
2.2.2 Normas aplicables al transporte de pasajeros .....	8
2.3 En desplazamiento o no - condiciones de empleo aplicables.....	11
2.3.1 El concepto de remuneración.....	12
2.3.2 Cálculo de la duración del desplazamiento.....	13
2.4 Otros casos .....	14
2.4.1 Conductores contratados a través de empresas de trabajo temporal.....	14
2.4.2 Transferencia intraempresarial.....	14
2.4.3 Operaciones con terceros países .....	14
2.4.4 Conductores autónomos.....	15
3. Aplicación de las normas .....	17
3.1 Normas administrativas y medidas de control .....	17
3.2 Inspecciones en carretera .....	19
3.2.1 Objetivo.....	19
3.2.2 Documentos que deben solicitarse y qué buscar.....	19
3.2.3 Banderas rojas .....	28
3.2.4 Posibles formas de proceder en las inspecciones en carretera: Secuencia y lista de comprobación de preguntas. ....	30
3.3 Inspecciones IMI.....	37
3.3.1 Visión general de los módulos IMI.....	37
3.3.2 Objetivos .....	39
3.3.3 Documentos que pueden solicitarse.....	39
3.4 Cooperación entre autoridades .....	41
3.4.1 Asistencia mutua con el Estado miembro de establecimiento .....	41
3.4.2 El papel de los interlocutores sociales .....	41
Anexo 1: Cuándo un conductor está dentro o fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento: explicación para el transporte de mercancías. ....	43
Anexo 2: Cuándo un conductor entra o no en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento: explicaciones para el transporte de pasajeros.....	65

## Abreviaturas y acrónimos

TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
UE	Unión Europea
DG MOVE	Dirección General de Movilidad y Transportes
IMI	Información sobre el mercado interior (sistema)
PREGUNTAS Y RESPUESTAS	Preguntas y respuestas
RTPD	Declaración de desplazamiento de transporte por carretera

## Lista de recuadros, figuras y cuadros

Recuadro 1 - Contabilización - condiciones aplicables según las normas del país anfitrión...	12
Recuadro 2 - La importancia de los canales de comunicación entre las autoridades competentes.....	19
Recuadro 3 - Ejemplo de declaración de desplazamiento.....	21
Cuadro 4 Escaneado en carretera paso a paso.....	26
Recuadro 5 - Lista de preguntas para los controles en carretera del transporte de mercancías	33
Recuadro 6 - Lista de preguntas para los controles en carretera del transporte de pasajeros ..	34
Recuadro 7 - Indicios para determinar el lugar de trabajo habitual de los conductores .....	78
Figura 1 Un enfoque paso a paso de los controles en carretera .....	32
Figura 2 - Planteamiento gradual del transporte de mercancías.....	35
Figura 3 - Planteamiento gradual para el transporte de pasajeros.....	36
Cuadro 1 - Normas aplicables al transporte de mercancías - visión de conjunto.....	8
Cuadro 2 - Panorama de la <i>lex specialis</i> en materia de transporte de pasajeros .....	11

# 1. Introducción

Este documento aborda la aplicación de las normas de desplazamiento en el sector del transporte por carretera modificadas por el pilar social del Paquete de Movilidad I<sup>1</sup>. El éxito de la aplicación<sup>2</sup> dependerá en gran medida de una comprensión compartida y profunda de las normas aplicables y de una cooperación eficaz entre todas las autoridades competentes dentro de cada Estado miembro, así como entre todos los Estados miembros.

La Directiva (UE) 2020/1057<sup>3</sup> introdujo nuevas disposiciones sobre la aplicación de las normas de desplazamiento a los conductores de transporte por carretera como *lex specialis* a las normas generales sobre el desplazamiento de trabajadores establecidas en la Directiva 96/71/CE<sup>4</sup> (en lo sucesivo, "Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores") y a la Directiva de aplicación 2014/67/UE<sup>5</sup> (en lo sucesivo, "Directiva de aplicación").

Como *lex specialis*, la Directiva 2020/1057 establece normas específicas para determinar en particular:

- cuándo debe considerarse que un conductor está desplazado y cuándo no, en función de la naturaleza de la(s) operación(es) de transporte realizada(s) por dicho conductor.
- los requisitos administrativos y las medidas de control aplicables antes, durante y después del desplazamiento.

Los Estados miembros de la UE debían transponer esta Directiva a su legislación nacional antes del 2 de febrero de 2022.

Para todos los sectores, incluido el transporte por carretera, una situación de desplazamiento es una asignación temporal fuera del lugar habitual de trabajo. Reglamento (CE) n° 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (también conocido como "*Roma I*")<sup>6</sup> es la legislación de la UE que ayuda a definir qué legislación laboral nacional rige el contrato de trabajo, teniendo en cuenta el lugar habitual de trabajo.

El presente documento de orientación se centra en la *lex specialis* y persigue el siguiente doble objetivo:

---

<sup>1</sup> El Paquete de Movilidad I se compone de dos Reglamentos (UE) 2020/1054, (UE) 2020/1055 y una Directiva (UE) 2020/1057.

<sup>2</sup> A efectos de estas orientaciones, el término "ejecución" debe entenderse como control del cumplimiento. La determinación de las sanciones y su ejecución quedan fuera del ámbito de este documento. En caso de infracción, las sanciones se aplicarán de conformidad con la legislación nacional, teniendo en cuenta los principios de proporcionalidad, eficacia y disuasión de la UE.

<sup>3</sup> *Directiva 2020/1057 por la que se establecen normas específicas respecto de la Directiva 96/71 y la Directiva 2014/67 para los conductores desplazados en el sector del transporte por carretera y por la que se modifica la Directiva 2006/22 en lo que se refiere a los requisitos de aplicación y el Reglamento 1024/2012.* (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

- desarrollar una comprensión clara y compartida de las nuevas normas introducidas por el Paquete de Movilidad I en relación con el desplazamiento de conductores, y
- orientar a los responsables sobre cómo controlar las normas de desplazamiento.

Estas orientaciones son el resultado de los debates con los miembros de un grupo de reflexión creado en el marco de TRACE 2 sobre el desplazamiento de conductores. En el grupo participaron autoridades nacionales de transporte e interlocutores sociales con experiencia en la aplicación de la normativa.

La primera parte de este documento describe las normas sustantivas: la *lex specialis* y cómo debe leerse en conjunción con los instrumentos jurídicos relacionados. A partir de ahí, la segunda parte trata de identificar los principales problemas de aplicación y las mejores prácticas para resolverlos. En los Anexos 1 y 2 se ofrece una explicación detallada de la *lex specialis* en relación con el transporte de pasajeros y mercancías, respectivamente. En el anexo 3 se ofrece información contextual sobre la legislación aplicable a los contratos de trabajo.



## 2. Comprender las normas

### 2.1 Interacción entre la *lex specialis* y las normas comunitarias conexas

Un trabajador desplazado es "un trabajador que, durante un período limitado, realiza su trabajo en el territorio de un Estado miembro distinto del Estado en el que trabaja normalmente"<sup>7</sup>. Así pues, una situación de desplazamiento implica la existencia de una relación laboral estable en un Estado miembro al que se espera que el trabajador regrese, una vez finalizado el período de desplazamiento en otro Estado miembro. Las declaraciones de desplazamiento con arreglo a la Directiva 2020/1057 deben incluir información sobre la legislación aplicable al contrato de trabajo. En el anexo 3 de estas orientaciones se ofrece información contextual sobre cómo determinar la legislación aplicable a los contratos de trabajo teniendo en cuenta el lugar de trabajo habitual de los conductores.

La Directiva sobre trabajadores desplazados enumera una serie de condiciones fundamentales de empleo recogidas en la legislación y/o los convenios colectivos que se aplicarán al conductor durante la situación de desplazamiento.

Como se describe en la siguiente sección 2.2 Operaciones de transporte por carretera: ¿dentro o fuera del desplazamiento? la *lex specialis* define los tipos de operaciones de transporte por carretera que desencadenan la aplicación de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores y los que no, en función del grado de conexión que se asuma con el territorio del Estado miembro de acogida. Según el considerando 9 de la *lex specialis*, el principio clave para determinar una situación de desplazamiento es la existencia de un vínculo suficiente entre el conductor y el servicio prestado, y el territorio de un Estado miembro de acogida.

La Directiva de Ejecución sobre el desplazamiento adoptada en 2014 pretende reforzar la aplicación práctica de las normas de desplazamiento abordando cuestiones de fraude, elusión de las normas, inspección y control, subcontratación e intercambio de información entre Estados miembros. La Directiva de Ejecución especifica los requisitos administrativos y las medidas de control. En virtud de la Directiva de aplicación, los Estados miembros también pueden imponer requisitos y medidas adicionales cuando estén justificados y sean proporcionados. Esto está prohibido en virtud de la Directiva (UE) 2020/1057, que establece una lista cerrada y armonizada de requisitos administrativos para controlar el cumplimiento de las normas de desplazamiento de los conductores. La sección 3 de estas orientaciones ofrece una descripción general de estas normas de aplicación específicas.

La *lex specialis* no aborda las situaciones específicas de los trabajadores desplazados empleados por empresas de trabajo temporal<sup>8</sup>. Por lo tanto, los conductores de empresas de trabajo temporal están cubiertos por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores cuando realizan tareas transfronterizas.

Del mismo modo, la *lex specialis* no aborda la situación de los traslados intraempresariales, es decir, los conductores que son desplazados a una filial o establecimiento propiedad del operador

---

<sup>7</sup> Artículo 2.1 de la Directiva 96/71/CE

<sup>8</sup> Artículo 1.2 de la Directiva 2020/1057

de carretera. Una vez más, este tipo de acuerdos están totalmente cubiertos por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores.

### **En resumen**

- El trabajador desplazado es un trabajador que, durante un periodo limitado, realiza su trabajo en el territorio de un Estado miembro distinto del Estado en el que trabaja habitualmente.
- **Mientras que la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores y su Directiva de aplicación establecen las normas generales sobre el "desplazamiento de *trabajadores*" en todos los sectores, incluido el transporte por carretera, la *lex specialis* establece normas especiales para el "desplazamiento de conductores" en el sector del transporte por carretera.**

## **2.2 Operaciones de transporte por carretera: ¿dentro o fuera del desplazamiento?**

La *lex specialis* establece un conjunto de normas específicas para las operaciones de transporte de mercancías y pasajeros. Los párrafos siguientes ofrecen una visión general de las normas aplicables. En *los anexos 1 y 2 figuran* ejemplos de operaciones complejas y las explicaciones correspondientes.

Es importante señalar que la *lex specialis* no se aplica a los conductores autónomos, a los conductores contratados a través de empresas de trabajo temporal ni a las personas trasladadas dentro de una misma empresa. Las normas aplicables a estas categorías específicas se describen en *el apartado 2.4 - Casos específicos*.

### **2.2.1 Normas aplicables al transporte de mercancías**

La *lex specialis* establece una distinción entre los distintos tipos de operaciones de transporte en relación con el transporte de mercancías: cabotaje, operaciones internacionales no bilaterales, operaciones internacionales bilaterales, operaciones internacionales bilaterales con actividades adicionales limitadas, tramo inicial/final por carretera del transporte combinado y tránsito.

A. Se considera que los conductores están apostados cuando realizan las siguientes operaciones:

#### **2.2.1.1 Cabotaje**

Por operaciones de cabotaje se entienden las operaciones nacionales por cuenta ajena realizadas con carácter temporal en el territorio de un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro. El cabotaje se refiere a los transportistas no residentes que, en lugar de

regresar vacíos tras un viaje internacional, recogen y entregan otra carga en el país de acogida antes de volver a la frontera.

- *Los conductores que realizan operaciones de cabotaje se consideran siempre trabajadores desplazados.*

### **2.2.1.2 Operaciones de transporte internacional no bilateral**

Estas operaciones son denominadas por la *lex specialis* "operaciones de transporte internacional no bilateral"<sup>9</sup> o, dicho de otro modo, "operaciones de comercio cruzado"<sup>10</sup>.

Entre los ejemplos de operaciones no bilaterales/transaccionales que entran en el ámbito de aplicación de la contabilización se incluyen:

- Transporte internacional entre dos Estados miembros, ninguno de los cuales es el país de establecimiento del transportista por carretera.
- Se realizan múltiples operaciones de carga y/o descarga en el contexto de un transporte internacional (es decir, más de lo que permiten las normas *1+1* y *0+2*).
- *Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional no bilateral se consideran trabajadores desplazados.*

B. Se considera que los conductores no están apostados cuando realizan las siguientes operaciones:

### **2.2.1.3 Operaciones bilaterales internacionales**

Una operación bilateral internacional implica el transporte de mercancías basado en un contrato de transporte entre el Estado miembro de establecimiento del transportista y otro país (un Estado miembro de la UE o un tercer país).

- *Los conductores que realizan operaciones bilaterales internacionales no se consideran trabajadores desplazados.*

### **2.2.1.4 Operaciones bilaterales + una actividad de carga y/o descarga en los Estados miembros de paso (1+1)**

La operación denominada operación *1+1* se entiende como una operación bilateral durante la cual tiene lugar una actividad adicional limitada de carga y/o descarga. *Y/o* significa que puede haber una carga o una descarga, pero también una carga y una descarga durante un trayecto bilateral. En caso de que haya una carga y una descarga, estas dos actividades no deben tener lugar en el mismo Estado miembro (esto constituiría cabotaje).

---

<sup>9</sup> Considerando 13

<sup>10</sup> Comisión Europea (2022), *Questions & Answers on posting of drivers under Directive 2020/1057 in the context of transport of goods.*

- *Los conductores que realizan operaciones 1+1 no se consideran trabajadores desplazados.*

### **2.2.1.5 Operaciones bilaterales + dos actividades de carga y/o descarga durante el viaje de vuelta (0+2)**

Se entiende por operación 0+2 una operación bilateral de ida y vuelta durante la cual se realizan dos actividades adicionales de carga y/o descarga. Sólo puede haber un 0+2 si no se ha realizado ninguna actividad adicional durante el trayecto de ida.

- *Los conductores que realizan operaciones bilaterales 0+2 no se consideran trabajadores desplazados.*

### **2.2.1.6 Tránsito**

Se entiende por tránsito la circulación por el territorio de un Estado miembro sin ninguna actividad de carga o descarga. Según el considerando 11 de la *lex specialis*, las operaciones de tránsito no implican un vínculo significativo entre las actividades del conductor y el Estado miembro transitado. Esto incluiría, por ejemplo, las paradas por razones de higiene.

- *Los conductores en tránsito por los Estados miembros no se consideran trabajadores desplazados.*

### **2.2.1.7 El tramo por carretera inicial o final de una operación de transporte combinado**

Los conductores que realicen un tramo inicial o final por carretera que consista en sí mismo en una operación bilateral internacional no se consideran trabajadores desplazados.

Por el contrario, los conductores que realizan un tramo inicial o final de carretera que consiste en sí mismo en una operación no bilateral son conductores desplazados.

### **2.2.1.8 Otras operaciones**

Por trayectos en vacío se entienden los recorridos en vacío, sin mercancías a bordo del vehículo, y que se realizan conjuntamente con un trayecto con carga<sup>11</sup>. El grupo de expertos de la Comisión, con el apoyo del Servicio Jurídico de la Comisión, ha elaborado un documento de preguntas y respuestas destinado a aclarar la comprensión de la *lex specialis* (véase el anexo I).

Según las preguntas y respuestas, las normas aplicables a un viaje con carga se extienden al viaje en vacío conexas. Por ejemplo, un viaje de vacío tras una operación de cabotaje o un viaje internacional no bilateral constituiría una situación de desplazamiento. Por el contrario, un viaje en vacío tras una operación bilateral no constituiría un desplazamiento.

---

<sup>11</sup> Art. 2.2 del Reglamento 1072/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

### 2.2.1.9 Visión general

Sobre la base de la explicación anterior, el cuadro siguiente ofrece una visión general de las operaciones de transporte que entran o no en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento. En el anexo figuran explicaciones más detalladas, incluidos criterios para la identificación de las operaciones pertinentes y ejemplos.

Tipo de operación	En contabilización	Fuera de servicio
Cabotaje	✓	
Operación bilateral		✓
Operación bilateral + una actividad de carga y/o descarga (1+1)		✓
Operación bilateral + dos actividades de carga y/o descarga durante el viaje de vuelta (0+2)		✓
Operación bilateral como parte de un tramo inicial o final de carretera de una operación combinada		✓
Operación no bilateral como parte de un tramo inicial o final de carretera de una operación combinada	✓	
Tránsito		✓

Comercio transfronterizo/ Operaciones no bilaterales	✓	
--	---	--

Tabla 1 - Normas aplicables al transporte de mercancías - visión general

## 2.2.2 Normas aplicables al transporte de pasajeros

La *lex specialis* distingue entre las siguientes operaciones de transporte de pasajeros: cabotaje, operaciones internacionales no bilaterales, operaciones internacionales bilaterales, operaciones internacionales no bilaterales con actividades adicionales limitadas, tramo inicial/final por carretera de transporte combinado y tránsito. En los anexos figura una explicación simplificada de las normas aplicables al transporte de pasajeros.

A. Los conductores se consideran desplazados cuando realizan las siguientes operaciones:

### 2.2.2.1 Cabotaje

Se entiende por *cabotaje* las operaciones realizadas con carácter temporal en un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro. El *cabotaje* puede consistir en:

- Un servicio nacional de transporte de viajeros por carretera por cuenta ajena, siempre que se realice con carácter temporal.
- Recoger y dejar viajeros en el mismo Estado miembro en el transcurso de un servicio internacional, siempre que no sea el objetivo principal del servicio.

Hay que distinguir entre cabotaje y excursiones locales. El cabotaje consiste en recoger y dejar a diferentes grupos de pasajeros en el Estado miembro de acogida. En cambio, las excursiones locales consisten en viajar con el mismo grupo de pasajeros que también regresarán a su país de residencia en el mismo vehículo o en otro vehículo del mismo transportista.

- *Los conductores que realizan operaciones de cabotaje se consideran trabajadores desplazados.*

### 2.2.2.2 Operaciones de transporte internacional no bilateral

Estas operaciones son denominadas por la *lex specialis* "operaciones de transporte internacional no bilateral"<sup>12</sup> y por la Comisión Europea "operaciones de comercio cruzado"<sup>13</sup>

Una operación no bilateral que entra en el ámbito de aplicación del desplazamiento incluye:

<sup>12</sup> Considerando 13

<sup>13</sup> Comisión Europea (2022), *Questions & Answers on posting of drivers under Directive 2020/1057 in the context of transport of passengers.*

- Recoger y dejar pasajeros entre dos Estados miembros, ninguno de los cuales es el país de establecimiento del operador.
  - Excursiones locales del mismo grupo de pasajeros en la medida en que estas excursiones no vayan precedidas de un transporte internacional desde el Estado miembro de establecimiento.
- *Los conductores que realizan operaciones bilaterales internacionales se consideran trabajadores desplazados.*

B. Se considera que los conductores no están desplazados cuando realizan las siguientes operaciones

### **2.2.2.3 Transporte bilateral en transporte internacional discrecional o regular de pasajeros**

El transporte bilateral en el transporte de pasajeros puede consistir en:

- recoger pasajeros en el Estado miembro de establecimiento del operador y dejarlos en otro país, o viceversa; o
- recoger y dejar pasajeros en el Estado miembro de establecimiento del operador con el fin de realizar excursiones locales en otro país.

Para que se considere transporte bilateral, la excursión local debe: i) estar destinada a pasajeros no residentes; ii) ir precedida de un transporte internacional con los mismos pasajeros, iii) en el mismo vehículo o en otro vehículo del mismo transportista<sup>14</sup>.

- *Los conductores que realizan operaciones bilaterales internacionales no se consideran trabajadores desplazados.*

### **2.2.2.4 Una operación bilateral + una actividad de recogida y/o depósito de pasajeros en los Estados miembros de paso**

Esta operación se entiende como una operación bilateral durante la cual tiene lugar una actividad adicional de recogida y/o descenso de pasajeros. Y/o" significa que puede haber una recogida o una bajada, pero también una recogida y una bajada. En este último caso, estas dos actividades no deben tener lugar en el mismo Estado miembro (esto constituiría cabotaje).

- *Los conductores que realizan operaciones bilaterales con una actividad adicional no se consideran trabajadores desplazados.*

### **2.2.2.5 Tránsito**

---

<sup>14</sup> Art 13 del Reglamento 1073/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento 561/2006.

Se entiende por tránsito la circulación por el territorio de un Estado miembro sin ninguna actividad de recogida o descarga de pasajeros.

- *Los conductores en tránsito por los Estados miembros no son trabajadores desplazados.*

### 2.2.2.6 El tramo por carretera inicial o final de una operación de transporte combinado

Los conductores que realicen un tramo inicial o final por carretera que consista en sí mismo en una operación bilateral internacional no se consideran trabajadores desplazados.

Por el contrario, los conductores que realizan un tramo inicial o final de carretera que consiste en sí mismo en una operación no bilateral son conductores desplazados.

### 2.2.2.7 Otras operaciones

Otro tipo de operación de transporte por carretera es el viaje sin pasajeros. Según las preguntas y respuestas<sup>15</sup>, las normas aplicables a un viaje sin pasajeros se extienden al viaje conexo. Por ejemplo, un viaje tras una operación de cabotaje o un viaje internacional no bilateral constituiría una situación de desplazamiento. Por el contrario, un viaje sin pasajeros a raíz de una operación bilateral no constituiría desplazamiento.

### 2.2.2.8 Visión general

Tipo de operación	En contabilización	Fuera de servicio
Cabotaje	✓	
Excursión local sin viaje de ida	✓	
Transporte bilateral seguido o no de excursión local		✓
Transporte bilateral + 1 actividad de recogida y/o bajada de pasajeros		✓
Operación bilateral como parte de un tramo de carretera inicial/final de una operación combinada		✓

<sup>15</sup> Comisión Europea (2022), *Questions & Answers on posting of drivers under Directive 2020/1057 in the context of transport of passengers.*



Operación no bilateral como parte de un tramo inicial/ final de carretera de una operación combinada	✓	
Tránsito		✓

Tabla 2 - Panorama de la *lex specialis* en materia de transporte de pasajeros

### En resumen

- En el transporte por carretera, el desplazamiento o no de un conductor depende del grado de conexión con el territorio del Estado miembro de acogida. La *lex specialis* distingue entre los tipos de transporte a los que deben aplicarse las normas sobre desplazamiento y aquellos a los que no.
- **Para el transporte de mercancías** - "cabotaje", "operación no bilateral como parte de un tramo por carretera inicial o final de una operación combinada" y "operaciones comerciales cruzadas/no bilaterales" entran en el ámbito de aplicación del desplazamiento.
- **Para el transporte de pasajeros**, el "cabotaje", la "excursión local sin viaje de ida" y la "operación no bilateral como parte de un tramo inicial/final por carretera de una operación combinada" entran en el ámbito de aplicación del desplazamiento.
- En los anexos 1 y 2 figuran descripciones más detalladas de las distintas operaciones de transporte. El anexo 3 recuerda las normas que determinan la legislación aplicable a una relación laboral.

## 2.3 En desplazamiento o no - condiciones de contratación aplicables

Las operaciones por carretera que no constituyen una situación de desplazamiento sólo se rigen por la legislación laboral aplicable al contrato de trabajo. Como se describe con más detalle en el anexo 3 de estas orientaciones, el Reglamento Roma I determina qué legislación nacional es aplicable a la relación laboral. Por principio, una cláusula de elección de legislación en el contrato de trabajo indicará la legislación aplicable. Esta ley se indica en la declaración de desplazamiento en la línea c.7 (véase Caja 3 - Ejemplo de declaración de desplazamiento). A falta de tal elección expresa de la ley, se aplica al contrato de trabajo el lugar de trabajo habitual del conductor. En cualquier caso, una elección de ley no puede derogar las disposiciones imperativas del lugar habitual de trabajo de los conductores.

En caso de que la operación de transporte por carretera constituya una situación de desplazamiento, el Estado miembro de acogida está obligado a aplicar una lista básica de

normas laborales a los conductores desplazados durante el tiempo que dure su misión, además de la legislación aplicable al contrato de trabajo específico.

El núcleo de normas que debe garantizar el Estado miembro de acogida abarca aspectos esenciales de una relación laboral, como la remuneración, el tiempo de trabajo, la salud y la seguridad, y las indemnizaciones (véase Caja 1 - Envío - condiciones aplicables según las normas del país de acogida).

Los apartados siguientes profundizan en las nociones de remuneración e indemnizaciones, elementos clave del paquete retributivo de los trabajadores desplazados, y en las consideraciones vinculadas a la duración de una situación de desplazamiento.

- Periodos máximos de trabajo y periodos mínimos de descanso
- Vacaciones anuales mínimas retribuidas
- Remuneración
- Condiciones de contratación de trabajadores, en particular por empresas de trabajo temporal
- Salud y seguridad
- Medidas de protección para embarazadas y madres jóvenes
- Igualdad de trato entre hombres y mujeres y otras disposiciones sobre no discriminación
- Las condiciones de alojamiento de los trabajadores cuando el empresario les proporciona alojamiento fuera de su lugar habitual de trabajo.
- Dietas o reembolso de gastos de viaje, manutención y alojamiento.

*Caja 1 - Envío - condiciones aplicables según las normas del país de acogida*

### **2.3.1 El concepto de remuneración**

La Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores establece el principio de igualdad de remuneración entre los conductores desplazados y los locales. Los elementos constitutivos de la remuneración son determinados exclusivamente por el Estado miembro de acogida. Al comparar el importe debido al conductor con el importe efectivamente pagado, debe tenerse en cuenta el importe bruto total de la remuneración<sup>16</sup>.

Para garantizar la transparencia, todos los elementos constitutivos de la remuneración deben identificarse con suficiente detalle en la documentación pertinente. Aparte del salario, diversos tipos de asignaciones pueden constituir un elemento importante de los importes debidos al trabajador desplazado.

#### **2.3.1.1 Dietas diarias (o per diem)<sup>17</sup>**

La Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores establece una distinción entre, por una parte, las indemnizaciones "*específicas del desplazamiento*" y, por otra, las indemnizaciones que se perciben como reembolso de gastos (por ejemplo, alojamiento, manutención, viajes).

<sup>16</sup> Considerando 18 de la Directiva 2018/957 por la que se modifica la Directiva 96/71 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

<sup>17</sup> Art 3.1.c) de la Directiva 96/71

Las dietas (o viáticos) deben considerarse parte de la remuneración y deben tenerse en cuenta a efectos de la comparación de los importes brutos de la remuneración<sup>18</sup>. Por lo tanto, deben abonarse al trabajador desplazado además del salario, si la legislación del Estado miembro de acogida así lo prevé para los trabajadores locales desplazados. Las dietas no pueden deducirse del salario<sup>19</sup>.

### **2.3.1.2 Reembolso de los gastos ocasionados por el desplazamiento<sup>20</sup>**

Las dietas en concepto de reembolso de gastos de viaje, manutención y alojamiento deben ser abonadas por el empleador además de la remuneración. A diferencia de las dietas o el reembolso de los gastos efectuados durante el desplazamiento, es la legislación aplicable a la relación laboral la que determina las condiciones en las que deben abonarse estas dietas al trabajador desplazado. No obstante, la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores expresa el principio de que estos gastos deben ser sufragados por el empresario. Como todas las demás indemnizaciones, el reembolso de los gastos no puede deducirse de la remuneración abonada al trabajador<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Indemnizaciones o reembolso de gastos efectuados durante el desplazamiento<sup>22</sup>**

El trabajador desplazado que, durante el desplazamiento, deba ir y volver del lugar de trabajo habitual en el Estado miembro de acogida, o que sea enviado temporalmente por el empresario desde ese lugar de trabajo habitual a otro lugar de trabajo, tiene derecho a cualquier asignación o reembolso de los gastos necesarios, en el Estado miembro de acogida<sup>23</sup>.

Estas cantidades deben añadirse a la remuneración.

## **2.3.2 Cálculo de la duración del desplazamiento**

La *lex specialis* aclara que, a efectos del cálculo de la duración de una situación de desplazamiento, debe considerarse que el desplazamiento finaliza cuando el conductor abandona el Estado miembro de acogida en la realización de un transporte internacional de mercancías o viajeros<sup>24</sup>. Sin embargo, la *lex specialis* no especifica a partir de qué momento debe considerarse que comienza un período de desplazamiento.

El grupo de expertos de la Comisión, con el apoyo del Servicio Jurídico de la Comisión Europea, ha elaborado un documento de preguntas y respuestas en el que se ofrecen orientaciones sobre cuándo comienzan las situaciones de desplazamiento en situaciones específicas. Los cuadros que figuran en los anexos 1 y 2 (que presentan una explicación simplificada de las normas, explicando qué operaciones entran y no entran en el ámbito de aplicación de la *lex specialis*, así como cuándo comienza y termina el desplazamiento) se basan en este documento de preguntas y respuestas.

---

<sup>18</sup> Considerando 18 de la Directiva 2018/957.

<sup>19</sup> C-428/19 Rapidsped de 8 de julio de 2021.

<sup>20</sup> Artículo 3.7 de la Directiva 96/71/CE

<sup>21</sup> Considerandos 18, 19 y art 1.2 c) de la Directiva 2018/957 por la que se modifica la Directiva 96/71 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

<sup>22</sup> Artículo 3.1.i) de la Directiva 96/71/CE

<sup>23</sup> Comisión Europea (2019), *Guía práctica sobre el desplazamiento*, p.24

<sup>24</sup> Artículo 1.8

### En resumen

- Las condiciones de empleo aplicables no siempre pueden determinarse durante las inspecciones en carretera. No obstante, las inspecciones en carretera pueden ser útiles para detectar discrepancias de hecho, que servirán de base para comprobaciones posteriores.

## 2.4 Otros casos

### 2.4.1 Conductores contratados a través de empresas de trabajo temporal

Las normas específicas sobre el desplazamiento de conductores contenidas en la *lex specialis* se aplican exclusivamente a los conductores contratados directamente por una empresa que desplaza a los conductores a otro Estado miembro por su cuenta y bajo su dirección<sup>25</sup>. Los conductores contratados por empresas de trabajo temporal no están cubiertos por la *lex specialis*. Por lo tanto, en principio están cubiertos por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores cuando realizan un viaje transfronterizo.

Ejemplo: una empresa de trabajo temporal pone un conductor a disposición de un operador español para entregar un camión lleno de mercancías de España a Portugal. Si bien el camión pertenece al operador español, el conductor está directamente contratado por la empresa de trabajo temporal. No se aplica *la lex specialis* y todo el viaje se rige por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores.

### 2.4.2 Transferencia intraempresarial

La *lex specialis* no se aplica a los conductores destinados por su empresario a trabajar para una entidad situada en un Estado miembro distinto pero perteneciente al mismo grupo empresarial. Estas situaciones se rigen exclusivamente por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores.

Ejemplo: Una filial eslovaca asigna sus conductores a la central con sede en los Países Bajos. Tanto el empresario eslovaco como la empresa usuaria neerlandesa pertenecen al mismo grupo empresarial. No se aplica *la lex specialis* y esta situación se rige por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores.

### 2.4.3 Operaciones con terceros países

La Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores especifica que los operadores extracomunitarios no deben recibir un trato más favorable que las empresas de la UE<sup>26</sup>. La legislación nacional y/o un acuerdo bilateral entre un Estado miembro y un tercer país pueden

<sup>25</sup> Véase el art. 1.2 de la Directiva 2020/1057 y el art. 1.3a de la Directiva 96/71.

<sup>26</sup> Artículo 1.4 de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores.

autorizar a los operadores de terceros países a operar en el territorio de ese Estado miembro. Ni la *lex specialis* ni la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores se aplicarán en tales casos. En efecto, la aplicación de ambos instrumentos requiere que el operador esté establecido en un Estado miembro de la UE. Las condiciones aplicables al operador de un tercer país se regirán por el contenido del acuerdo bilateral y/o por la legislación nacional. Las legislaciones nacionales también pueden imponer requisitos administrativos a los operadores de terceros países (por ejemplo, la presentación de una declaración de desplazamiento a través de los sistemas nacionales).

También puede ocurrir que una empresa con sede en la UE contrate a conductores de terceros países para realizar tareas dentro de la Unión. En tales casos, la nacionalidad del trabajador no tiene ninguna repercusión en las condiciones de empleo aplicables. Desde el momento en que el conductor de un tercer país está legalmente autorizado a realizar un trabajo en la Unión, las normas descritas en estas orientaciones se aplican sin discriminación alguna por el hecho de que el conductor esté empleado por una empresa establecida en la UE.

#### **2.4.4 Conductores autónomos**

La *lex specialis* y la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores se aplican únicamente a los trabajadores por cuenta ajena. Un trabajador autónomo debe considerarse un contratista independiente, que queda fuera de la protección de las normas sobre desplazamiento y cuya libertad para elegir los regímenes jurídicos aplicables es primordial.

Los operadores pueden recurrir abusivamente a falsos autónomos para eludir sus responsabilidades como empleadores. Por lo tanto, debe prestarse especial atención a garantizar que el conductor autónomo sea un auténtico contratista independiente.

La Directiva de Ejecución sobre el desplazamiento exige a las autoridades públicas, mediante el uso del IMI, que evalúen los hechos relevantes más allá del acuerdo formal pactado entre las partes, incluido el rendimiento del trabajo, la subordinación y la remuneración del trabajador<sup>27</sup>.

El TJUE también considera que un conjunto de "*criterios objetivos*" debe determinar si un trabajador por cuenta propia con arreglo al Derecho nacional puede ser tratado como trabajador por cuenta ajena a efectos de la aplicación del Derecho de la UE.

Según el Tribunal de Justicia, una característica esencial de la relación laboral es que, durante un determinado período de tiempo, una persona presta servicios para otra y bajo su dirección, a cambio de los cuales recibe una remuneración<sup>28</sup>.

En la actualidad, es práctica consolidada que el juez europeo se fije en las siguientes características:

- Autonomía, en particular por lo que respecta a la libertad de elegir el momento, el lugar y el contenido de su trabajo.

---

<sup>27</sup> Artículo 4.5 de la Directiva 2014/64/CE

<sup>28</sup> Véase, por ejemplo, *FNV Kunst C-413/13 de 4.12.2014, apartado 34*.

- Si el trabajador comparte los riesgos comerciales del empresario.
- Si el trabajador forma parte integrante de la empresa del empresario o si realiza tareas para varios empresarios.

### **En resumen**

- La *lex specialis* se aplica exclusivamente a los conductores contratados directamente por una empresa que desplaza a los conductores a otro Estado miembro por su cuenta y bajo su dirección. Los conductores contratados por empresas de trabajo temporal están cubiertos por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores. Los conductores que realizan tareas en otro Estado miembro en el marco de traslados dentro de una misma empresa también están cubiertos por la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores.
- Las condiciones aplicables al operador del tercer país (no comunitario) se regirán por el contenido de la legislación nacional y/o cualquier acuerdo bilateral firmado con el tercer país (no comunitario). No obstante, los operadores de terceros países no pueden gozar de condiciones más favorables que los operadores de la UE.
- En lo que respecta a los operadores de la UE, la nacionalidad del conductor no es relevante. El hecho de que un conductor de un tercer país trabaje legalmente en territorio de la UE le hará entrar en el ámbito de aplicación de la legislación comunitaria.
- La *lex specialis* y la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores se aplican únicamente a los trabajadores por cuenta ajena. Sin embargo, las autoridades deben prestar especial atención cuando los conductores afirman que son autónomos y comprobar si el "*autoempleo*" no se utiliza para eludir las obligaciones derivadas de la *lex specialis* o de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores. Algunos factores que pueden apuntar a una relación laboral dependiente son la autonomía de que dispone el conductor, si comparte los riesgos comerciales del empresario y si realiza tareas para varios mandantes.

### 3. Aplicación de las normas

Esta parte del documento presenta recomendaciones para las inspecciones en carretera y los controles del sistema de Información del Mercado Interior (IMI). Se sugiere garantizar una continuidad entre las inspecciones en carretera y los controles del IMI, de modo que las situaciones de desplazamiento y las sospechas de abuso detectadas en una inspección en carretera se investiguen posteriormente con mayor profundidad. Las sospechas de abuso pueden adoptar la forma de "*banderas rojas*" que los responsables de las inspecciones en carretera podrían comunicar a los colegas encargados de los controles IMI.

Los controles del IMI también deben efectuarse en ausencia de inspecciones en carretera. Teniendo en cuenta el considerable número de declaraciones de desplazamiento registradas cada mes en el sistema IMI, estas orientaciones sugieren un enfoque de filtrado similar -basado en las mismas señales de alerta- para orientar eficazmente los controles.

#### 3.1 Normas administrativas y medidas de control

La *lex specialis* prevé las siguientes normas administrativas y medidas de control para la aplicación de las normas de desplazamiento durante los controles en carretera e IMI, y los controles en los locales:

- A más tardar al inicio del desplazamiento, los transportistas por carretera deben presentar una declaración de desplazamiento que contenga información esencial sobre el conductor y el desplazamiento. Esta declaración se presenta a través del portal de la Declaración de Desplazamiento de Transporte por Carretera (en lo sucesivo, el "*RTPD*")<sup>29</sup>. El RTPD es una interfaz pública multilingüe conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (en lo sucesivo, "*IMI*").
- Durante el desplazamiento, pueden producirse inspecciones en carretera. Los controladores de carretera sólo pueden solicitar tres documentos para comprobar el cumplimiento de las normas de desplazamiento: una copia de la declaración de desplazamiento presentada en el RTPD; las cartas de porte o pruebas equivalentes; y los registros del tacógrafo. Los inspectores de carretera tienen a su disposición una herramienta de "*escaneado en carretera*" que les permite comprobar la validez de la declaración de desplazamiento. En *el apartado 3.2* siguiente se dan algunas indicaciones sobre cómo utilizar esta herramienta y la información contenida en estos documentos.
- Una vez transcurrido el plazo de envío, las autoridades competentes del Estado miembro de acogida pueden decidir solicitar información adicional. El operador dispone de 8 semanas para atender estas solicitudes de documentos adicionales, que deberá presentar a través del RTPD. La siguiente *sección 3.3* aborda con más detalle estas inspecciones IMI. Si una inspección en carretera ha puesto de manifiesto una situación de desplazamiento que el operador no ha declarado en el RTPD, las autoridades de control deben utilizar el módulo general de Desplazamiento de trabajadores para solicitar

---

<sup>29</sup> El RTDP es accesible en este sitio web: [Transporte por carretera - Declaración de envío](#).

información adicional. También puede recurrirse al módulo de transporte por carretera utilizado para evaluar las condiciones de establecimiento.

- Transcurrido el plazo de 8 semanas, si el operador no responde a la solicitud de más información, el Estado miembro de acogida podrá solicitar asistencia a las autoridades competentes del país de establecimiento del operador. A tal efecto, las autoridades de dicho Estado miembro de origen tendrán acceso a la declaración y demás información presentada por el operador en el RTPD. En la Directiva de ejecución sobre el desplazamiento se establecen principios adicionales para la asistencia mutua entre el Estado miembro de acogida y el Estado miembro de establecimiento con vistas a facilitar la ejecución, aplicación y cumplimiento de las normas de desplazamiento<sup>30</sup>. La cooperación entre las distintas autoridades se describe en el *apartado 3.4*.

### **En resumen**

Existen tres herramientas principales para controlar el desplazamiento de conductores en carretera:

1. Una interfaz pública (portal RTPD) - destinada a las empresas
  2. Una aplicación "*Scan on the road*", para uso de las autoridades en carretera
  3. El IMI (Sistema de Información del Mercado Interior) - para uso de las autoridades
- Las empresas deben presentar declaraciones de desplazamiento normalizadas a través de la interfaz pública a más tardar al inicio del desplazamiento.
  - Las autoridades en carretera (en los Estados miembros de acogida) comprueban las declaraciones de desplazamiento escaneando el código QR de la declaración de desplazamiento. También pueden solicitar un número limitado de documentos.
  - Las autoridades encargadas del control del IMI en los Estados miembros de acogida pueden solicitar documentos adicionales directamente a la empresa (incluidos registros de tacógrafo, nóminas, contratos de trabajo).
  - Las autoridades encargadas del control del IMI en los Estados miembros de origen pueden recibir solicitudes de asistencia de las autoridades de los Estados miembros de acogida cuando la empresa no coopere con las autoridades de acogida.
  - Deben establecerse canales de comunicación mutua entre todas las autoridades nacionales con vistas a garantizar una aplicación específica y eficaz.

Los canales de comunicación activa entre los distintos niveles de aplicación de la ley contribuyen a garantizar una aplicación más específica y eficaz.

Una continuidad entre la inspección en carretera y las autoridades del IMI resultaría útil para:

<sup>30</sup> Art 6 y 7 de la Directiva 2014/67 sobre la ejecución del desplazamiento.



- garantizar que una sospecha de abuso detectada en carretera se investigue posteriormente con mayor profundidad mediante los controles IMI adecuados.
- en caso de que se detecte una situación de desplazamiento durante una inspección en carretera, realizar un seguimiento de los controles para garantizar que el conductor esté debidamente protegido por las normas del país de acogida, incluida la cuantía correcta de la remuneración.

La cooperación activa entre las autoridades responsables del transporte por carretera y las autoridades encargadas del módulo de desplazamiento de trabajadores resultaría útil para:

- mantener un registro y, en su caso, investigar a los transportistas por carretera que no presenten declaraciones de desplazamiento cuando haya sospechas de que la operación se está desplazando;
- comprobar la legislación aplicable al contrato de trabajo (teniendo en cuenta, por ejemplo, el lugar habitual de trabajo y la situación laboral).

Las autoridades competentes del IMI pueden actuar a escala nacional, regional o local. En el IMI también participan coordinadores del IMI que pueden desempeñar una función de coordinación en relación con los flujos de trabajo del IMI<sup>31</sup>.

*Caja 2 - La importancia de los canales de comunicación entre las autoridades competentes*

## 3.2 Inspecciones en carretera

### 3.2.1 Objetivo

Por lo que respecta a la *lex specialis*, el aspecto central de una inspección en carretera es determinar la existencia de declaraciones de desplazamiento válidas con vistas a desencadenar y orientar las medidas de ejecución posteriores.

Las inspecciones en carretera también pueden ser importantes instrumentos de detección precoz. En caso de que se detecte una situación de desplazamiento durante una inspección en carretera, pueden realizarse comprobaciones posteriores a través de la interfaz IMI para garantizar que el conductor está adecuadamente protegido por las normas del país de acogida y que recibe la remuneración correcta.

En caso de que una operación de transporte por carretera no constituya una situación de desplazamiento, es posible que la empresa no aparezca en el módulo de desplazamiento de transporte por carretera del IMI. Esta ausencia de registro no impide por sí misma que se realicen nuevas inspecciones del IMI a través de los módulos generales de Desplazamiento de trabajadores y Condiciones de establecimiento (véase el *apartado 3.3*).

### 3.2.2 Documentos que deben solicitarse y qué buscar

<sup>31</sup> Véase la sección 2.3 del [Sistema de Información del Mercado Interior \(IMI\) - Manual del usuario - Actualización 2012 \(europa.eu\)](#)

Hasta el 2 de febrero de 2022, los Estados miembros aplicaban diversas normas sobre requisitos administrativos y medidas de control. Con la incorporación de la *lex specialis* a las legislaciones nacionales, se aplicará un único conjunto de medidas de manera uniforme en toda la Unión.

Durante las inspecciones en carretera, los agentes sólo pueden solicitar tres tipos de documentos para comprobar el cumplimiento de las normas de desplazamiento:

- una copia de la declaración de desplazamiento,
- la(s) carta(s) de porte, y
- registros de tacógrafo.

Las empresas tienen la obligación de garantizar que los conductores tengan a su disposición los documentos mencionados y el conductor está obligado a ponerlos a su disposición cuando lo solicite un agente de la autoridad.

### **3.2.2.1 Declaración de contabilización**

#### *Descripción*

En el caso de las operaciones de transporte incluidas en el ámbito de aplicación del desplazamiento con arreglo a la *lex specialis*, los operadores de carretera deben garantizar que los conductores desplazados tengan a su disposición una copia de la declaración de desplazamiento presentada a través del RTPD. La copia puede ser en versión papel o en formato electrónico.

Todas las declaraciones de desplazamiento presentadas a través del RTPD se generan con un código QR individual, que el responsable de la aplicación en carretera debe escanear para comprobar la autenticidad y validez de la declaración.

Como se ilustra en el siguiente *recuadro 3*, una declaración completa contiene la siguiente información:

- La identidad del operador, al menos mediante el número de la licencia comunitaria cuando se disponga de él.
- Los datos de contacto de un gestor de transporte u otra persona de contacto en el Estado miembro de establecimiento a efectos de comunicaciones posteriores.
- La identidad del conductor, su dirección de residencia y el número de permiso de conducción. El RTPD permite a los operadores rellenar información adicional. Aunque esta información no es obligatoria, las autoridades de carretera deben comprobar estos datos adicionales si están disponibles.
- La fecha de inicio del contrato de trabajo y la legislación aplicable al mismo.
- La fecha prevista de inicio y fin del desplazamiento.
- Las matrículas de los vehículos de motor.
- Si los servicios de transporte prestados son transporte de mercancías, transporte de viajeros, transporte internacional o cabotaje.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting Netherlands  
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022  
a.3 Type of operation(s) International carriage  
Cabotage operations  
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

### Company information

e.1 Name Greenhorse  
e.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
e.4 National company register number GH2022  
e.6 Country of registration Belgium  
e.7 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77  
b.2 Last update 04/08/2022 15:20  
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name xx xx  
c.3 Driving licence xx  
c.5 Address of residence xx  
xx  
xx  
Belgium  
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022  
c.7 Applicable law Belgium  
employment contract

### Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse  
f.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
f.3 Phone number +32494444444  
f.4 Professional Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card  
d.2 Number xx  
d.5 Issuing country Belgium

### Contact Person

g.1 Name peter greenhorse  
g.2 Email Address pierrivercheval@ec.europa.eu  
g.3 Phone number +32494444444  
g.4 Address Grand Place  
1000  
brussels  
Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Caja 3 - Ejemplo de declaración de desplazamiento

### Propósito

El objetivo de una declaración de desplazamiento válida es garantizar que la empresa y el conductor están debidamente inscritos en los registros del país de acogida, lo que puede desencadenar controles posteriores más exhaustivos. Además, una evaluación rápida de la información presente en la declaración ayudará al encargado de la aplicación en carretera a formarse una impresión sobre posibles abusos o elusión de las normas aplicables en materia de desplazamiento y otras normas afines. Sobre esta base, las discrepancias y las alertas rojas pueden comunicarse a las autoridades competentes del IMI para la realización de nuevos controles. Como se describe en *el apartado 3.2.3*, las señales de alarma que justifican inspecciones más exhaustivas son la ausencia de documentos, la invalidez de los mismos o su

incoherencia, así como una aparente discrepancia entre el lugar habitual de trabajo y la legislación aplicable al contrato de trabajo.

#### *Escaneado en carretera*

Las declaraciones de envío se generan con un código QR individual, que las autoridades de carretera deben comprobar para evaluar la validez del documento. El control se realiza a través de la aplicación "*scan on the road*". Esta aplicación está disponible en las 24 lenguas. La aplicación no requiere autenticación. Puede utilizarse en cualquier dispositivo móvil con conexión a Internet y una cámara que funcione.

Al escanear el código QR con la aplicación "*scan on the road*", el dispositivo móvil recupera del RTPD la declaración de desplazamiento presentada por el operador. Las autoridades de carretera pueden entonces comprobar si la información que figura en la copia de la declaración entregada por el conductor coincide con la última versión presentada a través del RTPD.

Al escanear las declaraciones de desplazamiento, pueden darse tres situaciones:

- i. Toda la información que aparece en el dispositivo móvil es idéntica a la que figura en el documento entregado por el conductor. Por lo tanto, cabe suponer que la declaración de desplazamiento es válida.
- ii. La información que aparece en el dispositivo móvil no es idéntica al documento entregado por el conductor. Lo más probable es que ese documento esté obsoleto. Las autoridades de carretera pueden ver en su dispositivo la fecha de la última actualización de la declaración de desplazamiento.
- iii. La demanda deja claro que la declaración no se encuentra en el IMI. Por lo tanto, cabe suponer que el documento entregado por el conductor es fraudulento.

**En el siguiente enlace se puede ver un módulo de formación destinado a los encargados de hacer cumplir la normativa en carretera:**  
**<https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>**

#### **Explorar la carretera paso a paso**

Paso 1. Acceda a la aplicación



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Segundo paso Escanear la declaración de desplazamiento



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/20F
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-309-432a-819b-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Tercer paso. Revisar la declaración

- Declaración válida (información idéntica a la declaración de desplazamiento)

← Back to scan
i ?

---

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC081, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-08-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Declaración caducada

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fab6cfcce**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:46  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Caja 4 Escaneado en carretera paso a paso



### 3.2.2.2 Cartas de porte o pruebas equivalentes

#### *Descripción*

Los conductores deben tener a su disposición pruebas de que la operación de transporte ha tenido lugar en el Estado miembro de acogida. Esto puede incluir documentos como una carta de porte en papel o electrónica (en adelante "e-CMR") o pruebas equivalentes. Estas pruebas deben proporcionar información sobre el transporte internacional entrante y cada operación de cabotaje consecutiva realizada<sup>32</sup>.

#### *Propósito*

Una de las finalidades del e-CMR o de la carta de porte en papel es indicar el tipo de operación que tiene lugar (por ejemplo, cabotaje) y también indicar que dicha operación es auténtica (por ejemplo, en caso de cabotaje, la carta de porte puede indicar si sigue un trayecto internacional y si no supera el importe máximo de actividades autorizadas en el Estado miembro de acogida).

La carta de porte también puede acelerar en gran medida la identificación de una situación de desplazamiento durante un control en carretera. Por ejemplo, cuando la carta de porte indica una operación de cabotaje, se puede suponer con seguridad que el conductor se encuentra en una situación de desplazamiento. Cuando de la carta de porte se desprende que el cabotaje es ilegal, se desencadenan toda una serie de consecuencias y controles adicionales<sup>33</sup>. HPara el desplazamiento, sin embargo, un conductor que realiza un cabotaje ilegal también debe considerarse desplazado.

Para más detalles sobre cómo las cartas de porte pueden ser relevantes para la contabilización, véase el *apartado 3.2.4*, que describe una secuencia de acontecimientos sobre cómo utilizar las cartas de porte para determinar situaciones de contabilización.

En general, la existencia de una operación de cabotaje justifica una comunicación a las autoridades encargadas de las investigaciones del IMI para que se pongan en marcha los controles adecuados que garanticen al conductor el nivel correcto de protección durante el tiempo de desplazamiento.

### 3.2.2.3 Registros del tacógrafo

#### *Descripción*

Los registros del tacógrafo también proporcionan pruebas útiles a los responsables de la aplicación de la normativa para comprobar si las operaciones de transporte entran o no en el

---

<sup>32</sup> Art 8.3 del Reglamento 1072/2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera

<sup>33</sup> Dichos controles no se reflejan en el presente documento, ya que éste se centra principalmente en el desplazamiento de conductores.

ámbito de aplicación del desplazamiento. Los datos de localización registrados en el tacógrafo (en forma de códigos de país de los Estados miembros en los que se realizaron las operaciones) pueden ser muy útiles para este fin. Para obtener una descripción completa de los datos de localización registrados con/por las distintas generaciones y versiones del tacógrafo, consulte la nota orientativa de TRACE 2 sobre el tacógrafo inteligente.

### *Propósito*

Aunque los registros del tacógrafo están diseñados principalmente para garantizar el cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso, también deben ser utilizados por el responsable de la aplicación de las normas en carretera para ayudarle a determinar si existe una situación de desplazamiento. En el siguiente *apartado 3.2.4* se sugiere una lista de preguntas para determinar la naturaleza de una operación en carretera y si el conductor debe considerarse o no desplazado. Las preguntas incluyen, por ejemplo, evaluar cuándo y dónde empieza y termina la operación. Los registros del tacógrafo proporcionarán la mayoría de las respuestas a esta lista de preguntas, incluidos los registros de la posición del vehículo durante las actividades de carga y descarga. Estas grabaciones deben ser introducidas por el conductor durante la operación.

### **3.2.3 Banderas rojas**

Los inspectores de carretera sólo pueden comprobar un número limitado de documentos y datos, y tienen que actuar con rapidez, sobre todo cuando controlan el transporte de pasajeros. También se les exige que evalúen el cumplimiento de una serie de normativas diferentes y las normas de desplazamiento se suman a esta lista.

La aplicación efectiva de la normativa suele requerir que se realicen comprobaciones más completas después de la operación de transporte por carretera. La información obtenida de los tres documentos enumerados anteriormente (es decir, 1) la declaración de envío; 2) las cartas de porte o pruebas equivalentes; y 3) los registros del tacógrafo), junto con los resultados de las interacciones con el conductor, proporcionan indicadores clave que pueden servir de base para los controles posteriores con otras autoridades. En vista de ello, cuando proceda, deberá realizarse una inspección más exhaustiva después de la inspección del transporte por carretera.

Cuando los controles en carretera han detectado una situación de desplazamiento, las investigaciones del IMI están justificadas para garantizar que el conductor desplazado recibe la cantidad correcta de remuneración y que está protegido por las normas aplicables del país de acogida durante el tiempo de desplazamiento.

Los inspectores de carretera también deben desempeñar un papel activo en la puesta en marcha de inspecciones IMI más completas siempre que tengan sospechas de elusión o abuso. Al transmitir a las autoridades competentes la información pertinente recabada durante las inspecciones en carretera, los agentes de la autoridad deben señalar al mismo tiempo la información que justifique la realización de inspecciones de seguimiento. Estas banderas rojas pueden surgir de la ausencia de declaración (cuando se ha detectado una situación de desplazamiento), de una declaración no válida, de discrepancias en los documentos presentados

durante la inspección en carretera, pero también de impresiones del agente de carretera tras la interacción con el conductor.

En resumen, una continuidad entre las inspecciones en carretera y los controles del IMI conduce a una aplicación más específica y eficaz. Como se describe en el siguiente *apartado 3.3*, también debe buscarse una cooperación activa entre las autoridades del IMI encargadas del transporte por carretera y las que gestionan el módulo general de desplazamiento de trabajadores, de modo que las alertas rojas lleguen a la autoridad más adecuada.

#### Ejemplos de señales de alarma

- Ausencia de declaración de desplazamiento para una operación de transporte que entra en el ámbito de aplicación del desplazamiento: La declaración de desplazamiento es un instrumento indispensable a efectos de control. Por lo tanto, su ausencia debería desencadenar nuevos controles cuando el ejecutor haya establecido que la operación de transporte está contabilizando.
- Declaración de desplazamiento no válida o falsificada:
  - Código QR ausente o no válido.
  - Falta información obligatoria en la declaración.
  - Información errónea registrada en la declaración.
- Discrepancia entre la legislación aplicable al contrato de trabajo y el lugar habitual de trabajo y/o residencia del conductor:

Un trabajador desplazado es un trabajador que durante un período limitado realiza tareas fuera del país en el que trabaja habitualmente. Como se describe en el anexo 3, puede presumirse que el lugar de trabajo habitual se encuentra en el Estado miembro desde el que el conductor realiza habitualmente una parte sustancial de su trabajo.

Una discrepancia aparente entre, por un lado, la legislación laboral aplicable que figura en la línea c.7 de la declaración de desplazamiento y, por otro, el lugar de trabajo habitual del conductor debe dar lugar a investigaciones adicionales a través de los módulos pertinentes del IMI. Las autoridades competentes pueden, por ejemplo, solicitar el contrato de trabajo y/u otros registros para determinar si la información facilitada en la declaración de desplazamiento es correcta.

- Correspondencia entre las fechas de desplazamiento y las fechas de contratación  
El agente de tráfico puede observar que el contrato de trabajo comenzó aproximadamente en la misma fecha que la situación de desplazamiento. Esto justifica comprobaciones adicionales sobre la legislación laboral aplicable y las situaciones de desplazamiento relacionadas<sup>34</sup>.

La fecha de inicio del contrato de trabajo figura en la línea c.6 de la declaración de desplazamiento. El período de desplazamiento se indica en la línea a.2. Los registros del

---

<sup>34</sup> Véase, por ejemplo, el artículo 4 de la *Directiva de ejecución 2014/67*.

tacógrafo también pueden señalar una falta de actividad del conductor en el país de establecimiento del empresario.

- El conductor es autónomo o está contratado a través de una empresa de trabajo temporal:  
Es poco probable que un conductor autónomo disponga de una declaración de desplazamiento. Una señal de alerta comunicada a las autoridades competentes del IMI que tengan acceso al módulo sobre desplazamiento sería útil para poner en marcha controles posteriores a fin de garantizar que el conductor autónomo es realmente un contratista independiente.
- Discrepancia entre la carta de porte (por ejemplo, e-CMR) y los datos del tacógrafo.  
Esta discrepancia se produciría si, por ejemplo, el código de país que muestra la posición del vehículo indica un país distinto del mencionado en la carta de porte.

Otra discrepancia puede surgir si el tacógrafo indica más operaciones de las documentadas por la carta de porte. Esto puede ser un indicio de que se han eludido las normas de contabilización aplicables.

- Infracciones de los tiempos de conducción y descanso:  
La información recopilada sobre el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso puede utilizarse para seleccionar empresas a las que se controlarán las normas de desplazamiento. Las empresas con una puntuación de riesgo elevada podrán ser objeto de controles más frecuentes y exhaustivos.

### **3.2.4 Posibles formas de proceder en las inspecciones en carretera: Secuencia y lista de preguntas.**

La siguiente Figura 1 Un enfoque paso a paso de los controles en carretera y las correspondientes listas de preguntas (Caja 5 y Caja 6) proporcionan un enfoque paso a paso para las inspecciones en carretera. En primer lugar, los inspectores de carretera deben verificar la naturaleza de la operación, en particular cotejando la información contenida en la carta de porte con los datos del tacógrafo. A continuación, deben comprender si la operación entra o no en el ámbito de aplicación del desplazamiento. Para ello, los recuadros 5 (para el transporte de mercancías) y 6 (para el transporte de viajeros) proponen una lista de preguntas para determinar rápidamente si la operación constituye o no un desplazamiento. Si la operación constituye un desplazamiento, las autoridades de carretera deben buscar la existencia de una declaración de desplazamiento y verificar si la información contenida en ella se ajusta a la situación de desplazamiento. En todas las operaciones, deben recogerse las señales de alerta cuando proceda y comunicarlas a la autoridad competente para que realice comprobaciones adicionales.

Figura 2 y Figura 3 proporcionan una ilustración de los pasos secuenciales para las autoridades de transporte por carretera que inician sus controles con una comprobación de cabotaje. El primer paso consiste en identificar una situación de cabotaje, basándose principalmente en el e-CMR o en la carta de porte en papel. Si se confirma el cabotaje y, por tanto, se aplican las normas de desplazamiento, el encargado de la aplicación en carretera debe proceder a comprobar la validez de los documentos de envío y, cuando proceda, recoger las banderas rojas y comunicar la información a la autoridad competente para los controles posteriores.

Si no se trata de cabotaje, el encargado de la aplicación en carretera procederá paso a paso para determinar si la operación está correctamente exenta de desplazamiento o no. Cuando proceda, las banderas rojas siempre deben recogerse y comunicarse junto con otra información pertinente a las autoridades competentes.

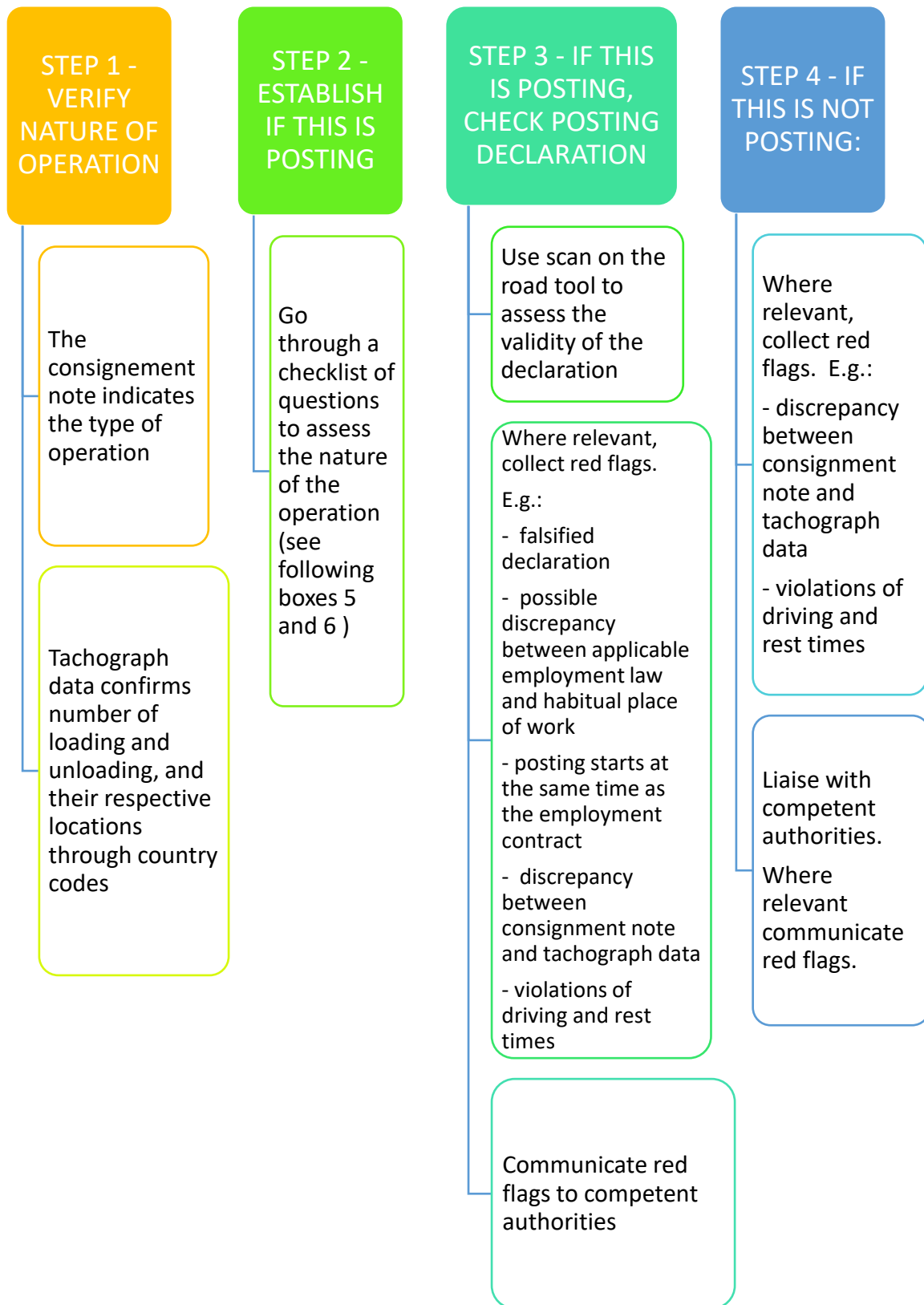


Figura 1 Un enfoque paso a paso de los controles en carretera

Esta lista de preguntas está diseñada para ayudar al agente de tráfico a determinar si se aplican las normas de desplazamiento en función de la naturaleza de la operación de transporte por carretera. Se sugiere seguir las preguntas en el orden en que se presentan. Cuando se marcan todas las casillas de un paso específico, se identifica la operación y no es necesario pasar al resto de las preguntas.

**Paso 1: ¿se trata de una situación de cabotaje?**

- ¿La carta de porte y el tacógrafo acreditan el cabotaje?

(Si hay más operaciones que el máximo legal, el conductor debe seguir siendo considerado como contabilizado)

**Paso 1a: ¿es de tránsito?**

- ¿Pasa el conductor sin cargar ni descargar?

**Paso 1c: ¿se trata de una simple operación bilateral?**

- ¿Conduce el conductor hacia o desde el Estado miembro de establecimiento del transportista por carretera en virtud de un contrato de transporte?
- ¿Está claro que el conductor no ha realizado ni realizará actividades de carga o descarga durante este viaje?

Nota: una operación bilateral simple también puede consistir en un tramo inicial o final por carretera de una operación de transporte combinado.

**Paso 1d: ¿es 1+1?**

- ¿Conduce el conductor hacia o desde el Estado miembro de establecimiento del operador de carretera?
- ¿Implica este viaje internacional:
  - Una actividad de carga o descarga; O
  - ¿Una actividad de carga y otra de descarga?
- ¿Está claro que el conductor no ha ejercido ni ejercerá 2 actividades en el mismo Estado miembro?

**Paso 1d: ¿es 0+2?**

- ¿Realiza el conductor un viaje de ida y vuelta hacia o desde el Estado miembro de establecimiento del transportista por carretera?
- ¿Está claro que el conductor no ha realizado o no realizará actividades de carga o descarga durante uno de los trayectos (ida o vuelta)?
- ¿Implica el otro viaje (de ida o de vuelta):
  - Dos actividades de carga o descarga; O
  - ¿Dos actividades de carga y dos actividades de descarga?
- ¿Está claro que el conductor no ha ejercido ni ejercerá más de una actividad de carga o descarga en el mismo Estado miembro?

*Caja 5 - Lista de preguntas para los controles en carretera del transporte de mercancías*

**Paso 1: ¿se trata de una situación de cabotaje?**

- ¿La hoja de autorización (para el transporte regular de pasajeros) o la hoja de ruta (para el transporte discrecional de pasajeros) acredita el cabotaje?

**Paso 1a: ¿es de tránsito?**

- ¿Pasa el conductor sin recoger ni dejar pasajeros?

**Paso 1c: ¿se trata de una simple operación bilateral?**

- ¿Está realizando el conductor alguna de las siguientes operaciones?
  - ¿recoger pasajeros en el Estado miembro de establecimiento y dejarlos en el país de destino?
  - ¿recoger a los pasajeros en el país de destino y dejarlos en el país de establecimiento?
  - realizar excursiones locales, con el mismo grupo de viajeros no residentes, tras un transporte internacional de ida con los mismos viajeros en el mismo vehículo o en un vehículo propiedad de la misma empresa?

**Paso 1d: ¿se trata de una operación bilateral con una actividad adicional?**

- ¿Conduce el conductor hacia o desde el Estado miembro de establecimiento del operador de carretera?
- ¿Implica este viaje internacional:
  - Una actividad de recogida de pasajeros o una actividad de bajada de pasajeros; O
  - ¿Una actividad de recogida de pasajeros y otra de bajada de pasajeros?
- ¿Está claro que el conductor no ha ejercido ni ejercerá dos actividades en el mismo Estado miembro?

*Caja 6 - Lista de preguntas para los controles en carretera del transporte de pasajeros*



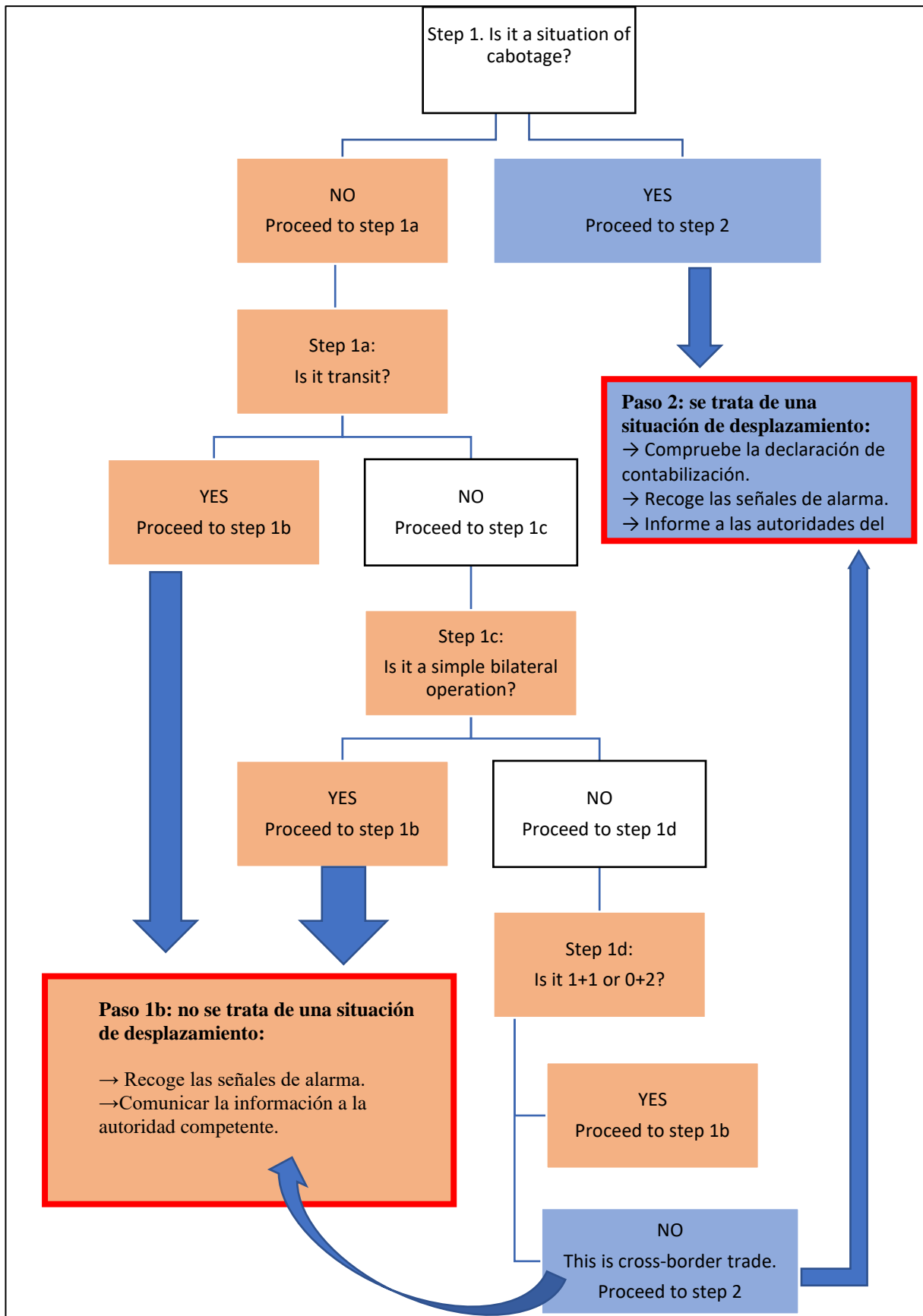


Figura 2 - Enfoque paso a paso para el transporte de mercancías

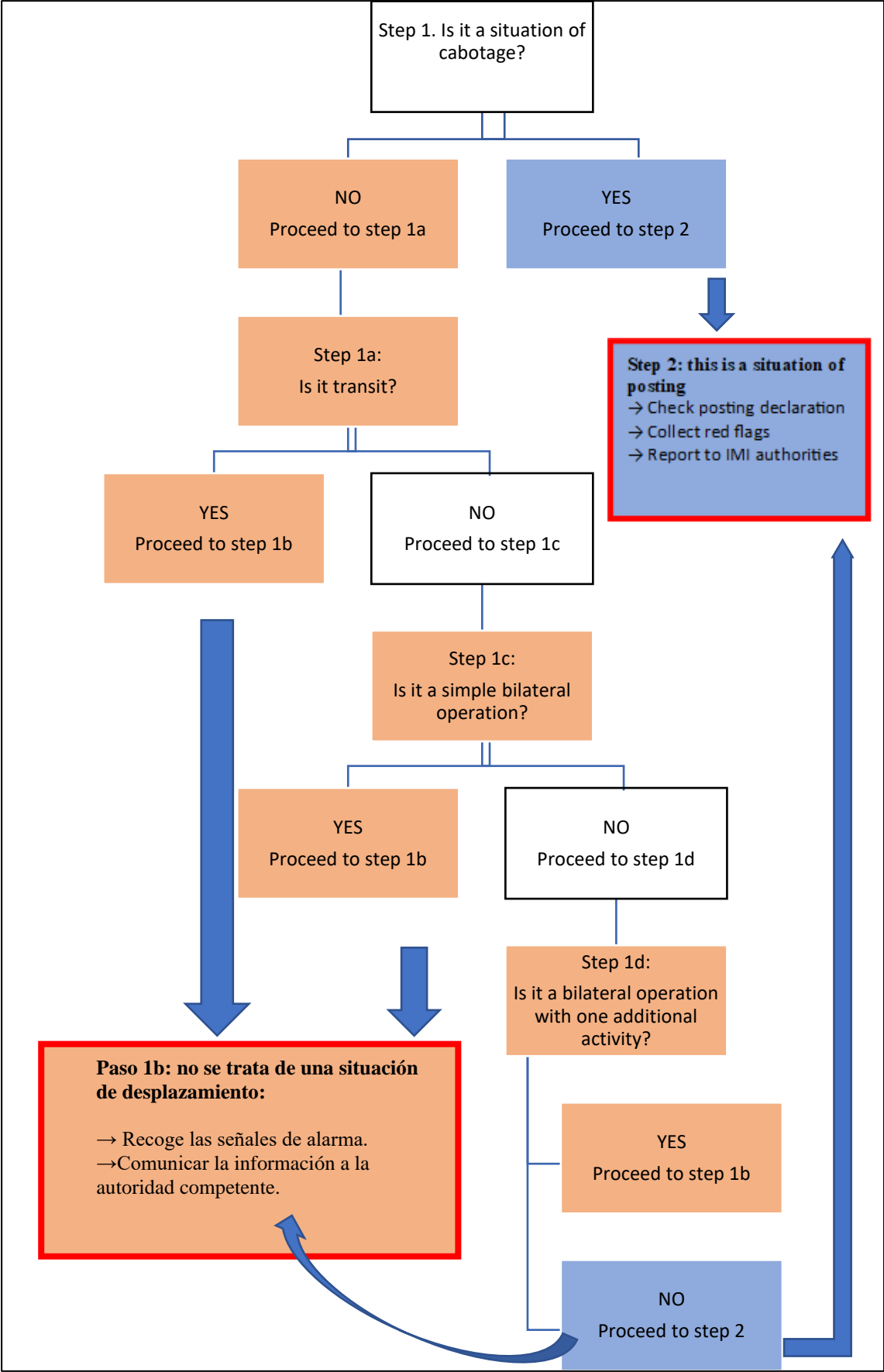


Figura 3 - Enfoque paso a paso para el transporte de pasajeros

### 3.3 Inspecciones IMI

Independientemente o como complemento de las inspecciones en carretera, pueden realizarse otros controles a través de la interfaz IMI y en buena inteligencia con las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento de la empresa.

Estas orientaciones sugieren que el intercambio de información entre los Estados miembros a través del IMI puede producirse en tres circunstancias:

- Como seguimiento de las inspecciones en carretera en las que se haya detectado una situación de desplazamiento.
- Como seguimiento de las inspecciones en carretera en las que el agente de tráfico haya comunicado señales de alerta.
- Independientemente de las inspecciones en carretera, por ejemplo sobre la base de una evaluación de riesgos. Las autoridades del IMI también pueden basarse en las banderas rojas descritas en la *sección 3.2.3 anterior* a la hora de establecer prioridades en dichos controles.

#### 3.3.1 Visión general de los módulos IMI

El IMI es una herramienta multilingüe en línea que pretende facilitar el intercambio de información entre las autoridades competentes del Estado miembro de acogida ("*autoridades de acogida*") y del Estado miembro de establecimiento de la empresa ("*autoridades de origen*"). Actualmente, el IMI apoya procedimientos de cooperación en 17 ámbitos políticos diferentes.

Tres módulos del IMI son pertinentes para la aplicación específica de las normas de transporte por carretera:

- El módulo "*Transporte por carretera - Condiciones de establecimiento*" pretende facilitar el intercambio de información para comprobar la existencia de un establecimiento efectivo y estable de la empresa.
- El módulo "*Transporte por carretera - Normas sociales*" pretende facilitar el intercambio de información para controlar la aplicación efectiva de los tiempos de conducción, las pausas y los periodos de descanso.
- El módulo "*Transporte por carretera - Declaraciones de desplazamiento*", al que está conectada la interfaz pública RTPD, permite a los operadores de carreteras presentar declaraciones de desplazamiento.
- La aplicación de las disposiciones de la *lex specialis tiene* lugar en gran medida a través del IMI conectado al RTPD. Las autoridades de acogida utilizan este módulo para revisar todas las declaraciones de desplazamiento. También tienen la posibilidad de enviar solicitudes de documentos adicionales al operador (véase el *apartado 3.3.3*). Si el operador no responde en un plazo de 8 semanas, las autoridades de acogida pueden solicitar información a las autoridades de origen en un plazo de 25 días (véase el *apartado 3.4*).

Al responder a las solicitudes de información, el operador tiene la opción de entablar una comunicación con las autoridades de acogida directamente en el portal. Todas las autoridades competentes pueden también intercambiar entre sí mensajes de texto libre. Cualquier

información facilitada como texto libre puede ser traducida automáticamente por un servicio conectado al IMI (eTranslation)<sup>35</sup> .

El módulo Transporte por carretera - Declaraciones de desplazamiento sólo puede utilizarse en la medida en que el operador haya presentado una declaración de desplazamiento. Las operaciones de transporte que no constituyan un desplazamiento no podrán aparecer en esta interfaz. Es importante señalar que las operaciones de transporte que puedan constituir un desplazamiento pero para las que el operador no presente una declaración de desplazamiento tampoco aparecerán en el módulo Transporte por carretera - Declaraciones de desplazamiento.

Aunque se presente una declaración de desplazamiento en el RPTD, el módulo Transporte por carretera - Declaraciones de desplazamiento no permite por sí solo a las autoridades de acogida comprobar todos los elementos relacionados con el desplazamiento, como por ejemplo las prácticas de buzoneo o la existencia de una verdadera relación laboral en el Estado miembro de establecimiento.

Para todos estos casos, la investigación adicional del IMI debe realizarse a través de otra interfaz: el módulo "*Transporte por carretera - Condiciones de establecimiento*" y/o el módulo general "*Desplazamiento de trabajadores*". El uso de este último módulo se formalizó mediante la Directiva 2014/67 sobre la ejecución del desplazamiento. Las autoridades de acogida pueden enviar solicitudes de información normalizadas con el fin de evaluar la existencia de un desplazamiento real, evitar abusos y elusiones y evaluar el respeto de las condiciones de trabajo aplicables, incluida la remuneración<sup>36</sup> .

Las autoridades encargadas del módulo Desplazamiento de trabajadores no suelen ser las mismas que las que dependen del módulo Transporte por carretera - Declaraciones de desplazamiento. Por lo tanto, es esencial una comunicación eficaz entre todas las autoridades de acogida, ya que, de lo contrario, las operaciones de transporte por carretera pueden escapar a cualquier forma de aplicación del IMI cuando no estén documentadas por los operadores. La cooperación entre las autoridades de acogida también es indispensable para controlar el respeto de las condiciones aplicables a los conductores desplazados.

#### **En resumen:**

El control del cumplimiento de la *lex specialis* se realiza en gran medida a través del IMI de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- **Paso 1:** Las autoridades de acogida realizan una solicitud directa del IMI a la empresa. La solicitud llega automáticamente a la empresa que recibe una notificación.
- **Paso 2:** La empresa recibe la solicitud a través del RTPD y dispone de 8 semanas para presentar los documentos solicitados.
- **Paso 3:** Si la empresa no presenta los documentos en el plazo de 8 semanas, el IMI informa a las autoridades de acogida de que ahora pueden solicitar ayuda a las autoridades de las autoridades de origen.
- **Paso 4:** A petición del IMI por parte de las autoridades de acogida, las autoridades de origen se ponen en contacto con la empresa (incluso mediante comprobaciones en los

<sup>35</sup> Encontrará una guía del usuario del RTPD en este enlace: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

<sup>36</sup> En este enlace puede encontrar una guía de usuario sobre el módulo general *Contabilización de trabajadores*: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

locales) para obtener los documentos solicitados en un plazo de 25 días laborables. Para ello, las autoridades de origen tienen acceso a todos los intercambios y documentos que las autoridades de acogida reciban de la empresa.

Paralelamente al RPTD, las autoridades de transporte deben poder hacer un uso eficaz del módulo general de Desplazamiento de Trabajadores para evitar abusos y elusiones, especialmente en los casos en los que no exista una declaración de desplazamiento.

Diferentes autoridades de un mismo Estado miembro pueden estar a cargo de distintos módulos del IMI. Una aplicación eficaz requiere que existan canales de comunicación entre estas autoridades.

### 3.3.2 Objetivos

Los controles IMI son un aspecto esencial de la aplicación eficaz de las normas de desplazamiento y afines. Teniendo en cuenta el tiempo y los medios limitados de que se dispone en carretera, las inspecciones en profundidad sólo pueden tener lugar fuera de las inspecciones en carretera y la interfaz IMI puede servir de herramienta para desencadenar estas inspecciones más minuciosas.

Las inspecciones IMI realizadas a través de los módulos de transporte por carretera pueden perseguir uno o varios de los siguientes objetivos:

- para determinar una situación de desplazamiento.
- evaluar el recurso abusivo a un estatuto de desplazamiento mediante la elusión de la legislación aplicable a un contrato de trabajo individual.
- en caso de que se detecte una situación real de desplazamiento, controlar el respeto de las condiciones de empleo aplicables en el Estado miembro de acogida.

Si durante sus investigaciones del IMI, las autoridades de transporte tienen sospechas de falsos autónomos o de prácticas de buzón en el Estado miembro de establecimiento, deben realizarse comprobaciones adicionales a través de los módulos pertinentes, incluido el módulo general sobre desplazamiento, así como el módulo sobre condiciones de establecimiento.

### 3.3.3 Documentos que pueden solicitarse

De acuerdo con la *lex specialis*, las autoridades competentes pueden solicitar que el operador envíe, en un plazo de ocho semanas y a través del RPTD, copias del:

- registros de tacógrafos;
- cartas de porte (por ejemplo, e-CMR);
- la documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento;
- el contrato de trabajo;
- los partes de trabajo del conductor;
- comprobantes de pago.

Las inspecciones del IMI pueden abarcar hasta un año de desplazamiento a partir de la fecha de solicitud de los documentos y pueden referirse a un conductor concreto o a todos los conductores de una empresa.

### **3.3.3.1 La declaración de desplazamiento**

La información de las declaraciones de desplazamiento se guarda en el IMI durante un periodo de 24 meses. En ausencia de declaraciones de desplazamiento, una empresa no aparecerá en el módulo Transporte por carretera - Declaraciones de desplazamiento y, por tanto, podrá escapar a cualquier forma de control en profundidad. Por lo tanto, el papel del controlador en carretera es esencial para señalar a las autoridades competentes la existencia de estas empresas cuando proceda. En particular, cuando el responsable de la aplicación de la normativa en carretera haya constatado una situación de desplazamiento, y en ausencia de una declaración válida, podrán realizarse investigaciones adicionales a través del módulo general del IMI sobre desplazamiento de trabajadores.

### **3.3.3.2 Albaranes y registros de tacógrafo**

Las cartas de porte contienen información sobre la operación de transporte. Los registros del tacógrafo contienen datos importantes sobre los tiempos de conducción y descanso, así como datos sobre la ubicación de un vehículo.

Las cartas de porte y los registros del tacógrafo ayudarán a determinar las situaciones de desplazamiento, incluida la hora de inicio y fin. A modo de ejemplo, si una carta de porte evidencia una situación de cabotaje, debe considerarse que el conductor está desplazado en el Estado miembro de acogida.

El portal acepta los siguientes formatos de documentos de apoyo .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

El portal también es compatible con todos los programas informáticos de tacógrafo.

### **3.3.3.3 Documentación relativa a la remuneración, justificantes de pago y fichas horarias**

En caso de que se identifique una situación real de desplazamiento, el conductor debe recibir una remuneración y realizar su jornada laboral de acuerdo con las normas del país de acogida.

Las horas de las hojas de presencia deben coincidir con las horas calculadas a partir de la carta de porte y los datos del tacógrafo. Las horas de las nóminas deben coincidir con las de los partes de horas. A continuación, las nóminas deben compararse con las transferencias bancarias para garantizar que la remuneración se ha abonado íntegramente.

### 3.3.3.4 Contrato de trabajo

El contrato de trabajo contiene información esencial para determinar el lugar habitual de trabajo y las situaciones de desplazamiento. Por ejemplo, desde el 1 de agosto de 2022 los contratos de trabajo deben contener información escrita sobre el lugar o lugares de trabajo, la remuneración, los ritmos de trabajo y la identidad de la institución de seguridad social que recibe la cotización del empresario<sup>37</sup>.

## 3.4 Cooperación entre autoridades

### 3.4.1 Asistencia mutua con el Estado miembro de establecimiento

Las autoridades de acogida pueden solicitar la cooperación a través del IMI con el Estado miembro de establecimiento en las siguientes circunstancias:

- La empresa no ha respondido o ha respondido sólo parcialmente a la solicitud de información dentro del plazo establecido.
- La empresa alega que no ha estado realizando ninguna operación en el territorio durante el periodo investigado, contrariamente a lo que ha establecido el encargado de la aplicación de las normas de circulación.
- Las autoridades de acogida quieren controlar el respeto de las condiciones de empleo aplicables al conductor desplazado.
- El gestor de transporte afirma que el conductor es autónomo.

Dependiendo de la naturaleza de la solicitud, el intercambio de información puede solicitarse a través de varios módulos del IMI, incluido el módulo RTPD y el módulo general de *desplazamiento de trabajadores*.

Siempre que se presente una solicitud de asistencia a través del sistema IMI, las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento deberán garantizar que facilitan la información solicitada en un plazo de 25 días hábiles.

### 3.4.2 El papel de los interlocutores sociales

En función de las tradiciones nacionales, los interlocutores sociales pueden asumir un papel activo en la aplicación de la *lex specialis* y las normas conexas. En Suecia, por ejemplo, las condiciones de empleo aplicables a los conductores desplazados figuran en gran medida en los convenios colectivos y los interlocutores sociales asumen toda la responsabilidad del control del respeto de estos convenios colectivos. En tales situaciones, una buena práctica sería garantizar que los interlocutores sociales tengan acceso a las declaraciones de desplazamiento

---

<sup>37</sup> Véase la Directiva 2019/1152.

presentadas en el RPTD. En efecto, esta comunicación es un requisito previo esencial para que los interlocutores sociales puedan llevar a cabo controles específicos.



## **Anexo 1: Cuándo un conductor está dentro o fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento: explicación para el transporte de mercancías .**

### **Desplazamiento de conductores con arreglo a la Directiva (UE) 2020/1057: Explicación y alcance en relación con las operaciones**

#### **Introducción**

Este documento responde a la necesidad de disponer de una explicación completa de los conceptos básicos de las normas de desplazamiento a efectos de su aplicación.

Se trata de una explicación paso a paso de las normas de desplazamiento: primero, los conceptos básicos (sección 1); después, una explicación simplificada que lleva al experto a una primera comprensión de las normas (sección 2); y, por último, una explicación completa con todas las condiciones y criterios (sección 3).

La comprensión de las normas específicas de desplazamiento aplicables a los conductores en el sector del transporte por carretera (cfr. *lex specialis*, Directiva (UE) 2020/1057) se ha debatido en el Grupo de Expertos de la Comisión sobre el Desplazamiento de Conductores, en el que estaban representados todos los Estados miembros y las partes interesadas. Los servicios de la Comisión prepararon documentos explicativos que fueron revisados y validados por el servicio jurídico de la Comisión. No obstante, hay que señalar que la interpretación de la legislación de la UE sigue siendo competencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

## 1. Principales conceptos

	DEFINICIÓN	FUNDAMENTO JURÍDICO
CONTABILIZACIÓN	<p>Un transportista por carretera desplaza conductores al territorio de otro país por su cuenta y bajo su dirección, en virtud de un contrato celebrado entre el transportista por carretera que efectúa el desplazamiento y el destinatario de los servicios de transporte. El conductor opera en el territorio de dicho país, siempre que exista una relación laboral entre el transportista por carretera que efectúa el desplazamiento y el conductor durante el período de desplazamiento.</p> <p>Resumiendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un conductor tiene una relación laboral con una empresa/operador de transporte por carretera;</li> <li>• El operador solicita a este conductor que preste servicios de transporte en otro Estado miembro (un EM distinto del de establecimiento de esta empresa)</li> </ul>	Artículo 1.3.a de la Directiva general sobre el desplazamiento de trabajadores 96/71/CE
ESTADO MIEMBRO DE ESTABLECIMIENTO	Donde esté establecida una empresa, independientemente de que su gestor de transporte proceda de otro país.	Artículo 2.8 del Reglamento (CE) nº 1071/2009
ESTADO MIEMBRO DE ACOGIDA	País en el que se realiza la operación de transporte (y no es el país de establecimiento de la empresa).	
OPERACIÓN BILATERAL INTERNACIONAL	Movimiento de mercancías entre el Estado miembro de establecimiento y otro país (Estado miembro o tercer país). La operación implica a dos países, uno de los cuales es el país de establecimiento (al principio o al final).	Considerando (10) y artículo 1.3 de la Directiva (UE) 2020/1057

	DEFINICIÓN	FUNDAMENTO JURÍDICO
<b>OPERACIONES INTERNACIONALES NO BILATERALES / OPERACIONES COMERCIALES CRUZADAS</b>	La operación implica a dos países, ninguno de los cuales es el país de establecimiento del operador que realiza la operación (carga en uno y descarga en otro).	Considerando 13 de la Directiva 2020/1057
<b>CABOTAJE</b>	Transporte nacional por cuenta ajena efectuado con carácter temporal en el territorio de un Estado miembro de acogida (por un operador establecido en otro Estado miembro).	Artículo 2.6 del Reglamento (CE) nº 1072/2009
<b>VIAJE EN VACÍO</b>	Un trayecto en vacío (sin más mercancías a bordo del vehículo) realizado junto con otro trayecto con carga.	Artículo 2.2 del Reglamento (CE) nº 1072/2009
<b>TRÁNSITO</b>	Circulación por el territorio de un país sin realizar ninguna actividad de carga o descarga. No existe ningún vínculo entre las actividades del conductor y el Estado miembro transitado.	Considerando (11) y artículo 1.5 de la Directiva (UE) 2020/1057
<b>ACTIVIDAD ADICIONAL</b>	Una actividad adicional es una operación de carga y/o descarga, realizada en el marco de una operación bilateral, en los Estados miembros o terceros países que atraviesa el conductor, siempre que éste no cargue y descargue las mercancías en el mismo Estado miembro (esto constituiría cabotaje).	Artículo 1.3, párrafo tercero, de la Directiva (UE) 2020/1057  Nota: las operaciones comerciales cruzadas nunca implican al país de establecimiento, mientras que una actividad adicional puede

	DEFINICIÓN	FUNDAMENTO JURÍDICO
		implicar al país de establecimiento.

## 2. Dentro y fuera del ámbito de aplicación de la contabilización: explicación simplificada

<b>Regla básica</b>	<p><b>Compruebe si el país de establecimiento es el lugar donde comienza o termina la operación de transporte específica. Si es así, no se aplican las reglas de contabilización. Si se mantiene el vínculo con el país de establecimiento, NO se aplican las normas de desplazamiento.</b></p> <p>La <i>Lex Specialis</i> sobre el desplazamiento de conductores se refiere al tipo de operación para determinar si se aplican las normas de desplazamiento. En el texto se mencionan tres tipos principales de operaciones de transporte: bilaterales, de cabotaje y cruzadas. En consecuencia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Una bilateral nunca está en el ámbito de aplicación.</li> <li>2. El cabotaje siempre está a la vista.</li> </ol>	<p>Por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se mantiene el vínculo con el país de establecimiento (operación bilateral): si la operación de transporte implica al país de establecimiento al principio y/o al final, el conductor no se considera desplazado.</li> <li>• Se pierde el vínculo con el país de establecimiento (cabotaje y comercio cruzado): se aplican las normas de desplazamiento.</li> </ul>
---------------------	--	--

	3. Las operaciones cruzadas entran en el ámbito de aplicación, pero hay ciertas excepciones a esta norma básica.	
<b>Excepciones a la norma básica</b>	NO se aplican las normas de envío / el conductor NO se considera enviado	
<b>1.</b>	Un número limitado de actividades adicionales, si se realizan durante una operación bilateral, no entran en el ámbito de aplicación del desplazamiento (exenciones 1+1 y 0+2). Una actividad adicional puede estar dentro o fuera del ámbito de aplicación en función de si se beneficia de las exenciones 1+1 o 0+2.	Ejemplo: durante una operación bilateral, si el conductor carga en un país y descarga en otro, ninguno de los cuales es el país de establecimiento, esta actividad adicional NO entra en el ámbito de aplicación.
<b>2.</b>	En el transporte combinado, cuando el tramo inicial o final por carretera consiste, por sí solo, en una operación de transporte bilateral internacional	Considerando (12) y artículo 1, apartado 6, de la Directiva (UE) 2020/1057
<b>3.</b>	Tránsito	El conductor atraviesa un país sin realizar ninguna actividad de carga/descarga (se permiten paradas).
<b>Viaje en vacío</b>	Un viaje en vacío está dentro o fuera del ámbito de aplicación en función de si la operación que acciona / desencadena este viaje en vacío está a su vez dentro o fuera del ámbito de aplicación.	El viaje en vacío NO entra en el ámbito de aplicación si se realiza en relación con una operación bilateral (exenta). El trayecto en vacío entra en el ámbito de aplicación si se realiza en el marco de una operación de cabotaje o de una operación internacional no bilateral o de comercio cruzado.

### 3. En el ámbito y fuera del ámbito de aplicación del desplazamiento: evaluación por operación de transporte

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
Cabotaje	<p>Toda la operación, desde la carga hasta la descarga, tiene lugar DENTRO del territorio de un país en el que el operador no está establecido.</p> <p>Las normas de contabilización se aplican SIEMPRE durante el cabotaje.</p> <p>Para poder realizar operaciones de cabotaje, es necesario haber completado previamente una operación bilateral internacional. Las operaciones de cabotaje sólo pueden llevarse a cabo después de que las mercancías vinculadas al viaje internacional de llegada hayan sido completamente descargadas (Reg1072/2009).</p>	X		<p><u>Inicio de la situación de contabilización:</u></p> <p>La situación de desplazamiento sólo comienza cuando el conductor inicia el viaje sin carga hacia el lugar donde cargará las mercancías que se van a transportar en régimen de cabotaje.</p> <p><u>Fin de la situación de contabilización:</u></p> <p>El desplazamiento continúa durante la realización de la operación de cabotaje y finaliza cuando se descargan las mercancías y finaliza la operación de cabotaje.</p> <p><u>Seguido de un regreso al país de establecimiento</u></p> <p>Si el conductor regresa al país de establecimiento una vez finalizada la operación de cabotaje, ya sea con un camión vacío o con nuevas mercancías cargadas en el marco de una nueva operación bilateral, el conductor</p>

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	Referencias: Art 8.2 Reg 1072/2009, Artículo 1 punto 7 Directiva 2020/1057			no se considera desplazado desde el final de la descarga de las mercancías de cabotaje.
Operaciones comerciales cruzadas fuera del país de establecimiento:  carga y descarga (en una operación de transporte no bilateral)	Operaciones de transporte realizadas ENTRE dos países ninguno de los cuales es el país de establecimiento del operador.  Se aplican las normas de publicación.  Referencias: Los considerandos 12 y 13 de la Directiva 2020/1057 se refieren a las operaciones comerciales cruzadas como "operaciones de transporte no bilaterales".	X		<p><u>Inicio de la situación de contabilización:</u></p> <p>La situación de desplazamiento no comienza inmediatamente después del final de una operación bilateral internacional, sino sólo cuando un conductor inicia un viaje en vacío hacia el punto de carga en ese Estado miembro para cargar mercancías que se transportarán en régimen de comercio cruzado.</p> <p>Mientras no se descargue la mercancía, se considera que el conductor está desplazado en el país desde el que inició el viaje en vacío para cargar hasta que sale de ese país, y a continuación está desplazado en el país donde se descarga la mercancía desde el paso fronterizo de ese país hasta que ha completado la descarga.</p>

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
				<p><u>Fin de la situación de contabilización:</u></p> <p>El conductor permanece apostado hasta que se descarga la mercancía.</p> <p><u>Seguido de un viaje en vacío o de una nueva operación bilateral</u></p> <p>El viaje de vuelta en vacío a través del territorio del país en el que se descargaron las mercancías y de vuelta al país de establecimiento no entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.</p> <p>Lo mismo ocurre en caso de que el conductor inicie un nuevo viaje bilateral (con el país de establecimiento como país de destino/descarga): desde el momento en que descarga las mercancías vinculadas a una operación de comercio transfronterizo hasta que</p>



OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
				alcanza el destino final en el país de establecimiento, el conductor no se considera desplazado.
Tramo inicial y final por carretera de una operación de transporte combinado	<p>Cuando un conductor participa en una operación de transporte combinado, la naturaleza del servicio prestado durante el tramo por carretera inicial o final está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento si el tramo por carretera en sí mismo es una operación de transporte bilateral.</p> <p>Nota: para una explicación exhaustiva del transporte combinado y la aplicación de la normativa, consulte la nota orientativa elaborada en el grupo de discusión TRACE 2 Acceso al mercado.</p> <p>Una operación de transporte combinado es un transporte de mercancías entre distintos</p>		X	En el transporte combinado, cuando el tramo inicial o final por carretera consiste por sí solo en una operación de transporte bilateral internacional, el conductor no se considera desplazado.

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	<p>países en el que parte del transporte se realiza por ferrocarril, navegación interior o por mar. Una operación de transporte combinado se considera internacional cuando al menos uno de los tramos modales cruza una frontera.</p> <p>El transporte combinado, según la normativa de la UE, es el transporte de mercancías entre Estados miembros en el que el vehículo de transporte de mercancías por carretera (remolque, semirremolque, con o sin cabeza tractora) que intercambia la caja o el contenedor de 20 pies o más utiliza la <u>carretera en el tramo inicial o final del viaje</u> y, en el otro tramo, el ferrocarril o la navegación interior o los servicios marítimos cuando este tramo supere los 100 km (en línea recta) y realice el tramo inicial o final del viaje por carretera.</p>			

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	<p>El tramo por carretera de una operación de transporte combinado puede discurrir por el territorio de un único Estado miembro o implicar a varios Estados miembros.</p> <p>Considerando (12) y artículo 1, apartado 6, de la Directiva (UE) 2020/1057</p> <p>Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros</p>			

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
Operación bilateral internacional	<p>Operación de transporte efectuada entre 2 países, uno de los cuales es el país de establecimiento del operador.</p> <p>No se aplican las normas de publicación.</p> <p>Referencia: Artículo 1, punto 3, párrafo segundo, de la Directiva 2020/1057</p>		<b>X</b>	<p><u>Duración:</u></p> <p>Durante toda la duración de las operaciones bilaterales (que impliquen al país de establecimiento al inicio o al final de la operación), el conductor no está sujeto a las normas de desplazamiento.</p> <p><u>El caso de las operaciones bilaterales múltiples</u></p> <p>Varias operaciones de transporte bilateral, cada una de ellas cubierta por una carta de porte distinta, pueden efectuarse durante un viaje en el que intervenga el país de establecimiento (al principio o al final del viaje) y no entran en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.</p> <p>Considerando 10 de la Directiva (UE) 2020/1057</p> <p>Ejemplos:</p>

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
				<p>-Desde el país de establecimiento: mercancías cargadas en el país de establecimiento que se descargan parcialmente en tres países diferentes sobre la base de tres cartas de porte diferentes.</p> <p>- Hacia el país de establecimiento: las mercancías cargadas en un país que no es el de establecimiento, se descargan parcialmente en otros dos países sobre la base de dos cartas de porte, antes de una descarga final en el país de establecimiento (sobre la base de una tercera carta de porte).</p>
Operación bilateral  + una carga y/o descarga en el país	Una operación de carga y/o descarga en el país que atraviesa el conductor se considera fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento aunque la		<b>X</b>	Durante toda la duración de la operación 1+1, el conductor no puede considerarse trabajador desplazado.

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
que atraviesa el conductor (1+1)	<p>operación no forme parte de una operación que afecte al país de establecimiento.</p> <p>Para beneficiarse de esta exención, deben cumplirse dos condiciones acumulativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• una operación bilateral (fuera del ámbito de aplicación de las reglas de contabilización) iniciada antes de realizar la operación de carga-descarga;</li> <li>• Una carga y una descarga de mercancías no pueden realizarse en el mismo país (ya que esto se consideraría cabotaje y, por tanto, entraría en el ámbito de aplicación).</li> </ul> <p><u>Se puede realizar una actividad adicional:</u></p>			<p><u>Inicio y fin:</u></p> <p>En virtud de esta norma 1+1, cuando se realizan varias actividades adicionales en el contexto de una operación bilateral en curso, la primera actividad queda exenta de las normas de desplazamiento. Las siguientes entran en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento porque el conductor ya ha utilizado la posibilidad de una actividad adicional exenta de carga y/o descarga. En caso de que haya más de una actividad adicional, el desplazamiento se aplica desde la carga de las mercancías hasta el final de la actividad adicional de descarga*: el conductor reanuda entonces la operación bilateral y vuelve a aplicarse la exención.</p>

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• una carga o una descarga por sí sola; O</li> <li>• una carga de la mercancía en el país A y una descarga de la misma mercancía en el país B dentro de la operación bilateral.</li> </ul> <p><u>Regla 1+1:</u></p> <p>Si el conductor realiza dos operaciones bilaterales, tiene la posibilidad de añadir 1 operación por cada operación bilateral.</p> <p>Cuando se realizan dos operaciones bilaterales desde y hacia el Estado miembro de establecimiento, durante cada una de las dos operaciones se puede realizar una operación de tráfico cruzado adicional exenta. Se trata de la denominada regla 1+1.</p>			

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	<p>Una única actividad adicional exenta puede incluir tanto una acción de carga como de descarga.</p> <p>Una única actividad adicional exenta puede incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- una acción de carga;</li> <li>- una acción de descarga;</li> <li>- una acción de carga y descarga.</li> </ul>			
Operación bilateral  + dos cargas / descargas durante la	<p><u>Regla 0+2:</u></p> <p>Cuando el conductor no haya hecho uso de la posibilidad de realizar una actividad adicional exenta de carga y/o descarga durante la operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de</p>		<b>X</b>	Durante toda la duración de la operación 0+2, el conductor no puede ser considerado trabajador desplazado.



OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
siguiente operación bilateral	<p>establecimiento, y esta operación vaya seguida de una operación bilateral de vuelta al Estado miembro de establecimiento, podrán realizarse dos actividades adicionales exentas de carga y/o descarga durante dicha operación bilateral de vuelta. Se trata de la denominada regla 0+2.</p> <p>Condiciones acumulativas que deben cumplirse para beneficiarse de la exención:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• existencia de una operación bilateral en curso durante la cual el conductor no ha hecho uso de la posibilidad de realizar una actividad adicional exenta de carga y/o descarga;</li> <li>• esta operación va seguida de una operación bilateral de retorno al país de establecimiento;</li> <li>• se pueden realizar dos actividades adicionales exentas de carga y/o</li> </ul>			

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	descarga siempre que no se realicen en el mismo país.			
Tramo inicial o final de un transporte combinado  Operación	En caso de que el tramo de carretera consista por sí solo en una operación de transporte bilateral internacional.  Considerando 12  Art.1.6. 6  Transporte combinado: Directiva 92/106/CEE del Consejo		<b>X</b>	
Tránsito	Una situación de tránsito siempre está exenta de las normas de desplazamiento. El conductor no se considera desplazado en un país en el que sólo "transita": viaja por el territorio de un Estado miembro sin realizar ninguna actividad de carga o descarga de mercancías.		<b>X</b>	Ejemplo: en el caso de una operación de comercio transfronterizo (incluida en el ámbito de aplicación) entre el país A (donde se cargan las mercancías) y el país C (donde se descargan las mercancías), el conductor se considerará desplazado en el país A (hasta que salga del país por el paso fronterizo) y desplazado en el país C, pero no se considerará

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	El conductor puede tomarse su descanso diario o semanal: el hecho de tomarse un descanso diario o semanal, mientras está en tránsito, no desencadena una situación de desplazamiento.			desplazado en el país B que el conductor atraviese de camino al país C.
Viajes en vacío	Un viaje en vacío está dentro o fuera del ámbito de aplicación en función de si la operación que acciona / desencadena este viaje en vacío está a su vez dentro o fuera del ámbito de aplicación.	X	X	En principio, el desplazamiento finaliza con la descarga de las mercancías transportadas en el marco de la operación sujeta a las reglas de desplazamiento (por ejemplo, en el contexto del cabotaje o del comercio cruzado). La clasificación del viaje de vacío subsiguiente como desplazamiento o como exento de desplazamiento depende de si la nueva operación, que

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
	<p>Exento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>viaje en vacío relacionado con un viaje bilateral (por ejemplo: "volver a casa, al país de establecimiento");</li> <li>viaje en vacío realizado entre dos operaciones bilaterales consecutivas.</li> </ul> <p>No exento: viaje en vacío realizado para llevar a cabo una operación de cabotaje o una operación comercial cruzada (operación internacional no bilateral).</p>			<p>da lugar a ese viaje de vacío, está cubierta por las normas de desplazamiento o no.</p> <p>Cuando el conductor entra en el territorio de un país de acogida con un camión vacío con el fin de cargar mercancías para su explotación con arreglo a las normas de desplazamiento, entonces el conductor empieza a estar desplazado a ese EM desde la entrada en el territorio de ese EM.</p> <p>En caso de dos operaciones bilaterales consecutivas (una del país A de establecimiento al país B, seguida de una del país C al país A), el trayecto en vacío del país B (después de la descarga) al país C (hasta la carga) no entra en el ámbito de aplicación de las reglas de desplazamiento.</p>

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
				<p>En el ámbito de aplicación (ejemplo de las preguntas y respuestas de la Comisión):</p> <p>El conductor realiza dos trayectos distintos en vacío y una operación de cruce entre ellos.</p> <p>Secuencia de viajes entre los países A, B y C</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sin carga de A a B</li> <li>2. Comercio cruzado de B a C</li> <li>3. Sin carga de C a A</li> </ol> <p>El viaje en vacío del país A al país B se realiza conjuntamente con la operación de tráfico cruzado que comienza en el país B. En otras palabras, el conductor viaja al país B para cargar mercancías en el país B para una operación de tráfico cruzado (entre B y C). Por lo tanto, se considera que el conductor está desplazado al país B desde el momento en que entra en este país hasta que sale de él. Este período abarca la conducción con un camión vacío hasta el punto de carga en el país</p>

OPERACIONES	ELEMENTOS DECISIVOS	EN ALCANCE	OUT DE ALCANCE	Inicio y fin de la contabilización
				<p>B, la carga de mercancías en el país B y su transporte a través del territorio de este país.</p> <p>Entonces se considera que el conductor está destinado en el país C desde el momento en que entra en este país hasta que sale de él.</p> <p>El conductor no se considera desplazado en los países por los que transita (sin carga/descarga) con el fin de realizar una operación de comercio transfronterizo entre otros dos países.</p>

## **Anexo 2: Cuándo un conductor entra o no en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento: explicaciones para el transporte de pasajeros**

El cuadro y las explicaciones que figuran a continuación se basan en el documento de preguntas y respuestas elaborado por los servicios de la Comisión. Habida cuenta de las especificidades del transporte de pasajeros, el presente documento tiene por objeto determinar las diferencias de aplicación de las normas de desplazamiento entre el transporte de mercancías y el de pasajeros y aclarar si determinados tipos de trayectos en el transporte de pasajeros entran o no en el ámbito de aplicación.

Recordatorio: al igual que en el caso del transporte de mercancías, la Directiva (UE) 2020/1057 utiliza los criterios de la operación de transporte para determinar si el conductor que participa en la(s) operación(es) de transporte está o no incluido en el ámbito de aplicación del desplazamiento. Por lo tanto, el cuadro siguiente sigue esta lógica: distingue entre las distintas operaciones de transporte para determinar si el conductor está incluido o no en el ámbito de aplicación del desplazamiento.

Nota: en los ejemplos siguientes, el país A es siempre el lugar donde se establece la empresa y desde donde comienza el viaje.

### **1. EXPLICACIÓN SIMPLIFICADA**

La explicación dada a la aplicación de las normas de desplazamiento en el transporte de mercancías, tal como se ha explicado anteriormente, es válida para el transporte de pasajeros, excepto en algunos casos. Estos casos son los siguientes

#### **1.1 Grupo preconstituido de pasajeros**

##### **Bajar a los pasajeros del grupo preconstituido en distintos lugares del transporte discrecional**

En el contexto de una operación bilateral de A a B/C/D/..., con un grupo preconstituido de pasajeros, el hecho de dejar pasajeros en distintos lugares del país B/C/D/... no altera la naturaleza de la operación. Sigue siendo una operación bilateral que no entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento, independientemente de que los pasajeros se depositen en distintos lugares (siempre que no se recojan nuevos pasajeros en los países B/C/D/...).

En el transporte regular, en el contexto de un bilateral del país A al país C, pasando por el país B, se aplica lo mismo (fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento) incluso cuando el conductor recoge a nuevos pasajeros en el país B. Lo mismo se aplica cuando el conductor deja a pasajeros en distintos países antes de llegar al país C.

### Excursiones locales con un grupo preconstituido de pasajeros en transporte discrecional

En el contexto de un viaje bilateral de A a B con un grupo preconstituido de pasajeros, las excursiones locales en el país B con el mismo grupo no entran en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento si:

1. se trata del mismo grupo preconstituido (de no residentes en el país B);
2. las excursiones locales se realicen utilizando el mismo vehículo u otro vehículo del mismo transportista o grupo de transportistas que haya efectuado el servicio internacional;
3. toda la operación se realiza con una sola hoja de ruta.

#### **1.2 Dos actividades adicionales exentas**

No es posible que el conductor realice dos actividades adicionales exentas durante una operación de transporte bilateral de ida y vuelta al Estado miembro de establecimiento, si no se ha realizado ninguna actividad adicional durante la operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento. Esta posibilidad existe para el transporte de mercancías, pero no para el transporte de viajeros (artículo 1, apartado 4, párrafo tercero, de la Directiva 2020/1057).

## **2. DENTRO Y FUERA DEL ÁMBITO DE ASIGNACIÓN**

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
VIAJES BILATERALES	
Transporte ocasional	
Dos operaciones bilaterales  Transporte de un grupo preconstituido de pasajeros del país A al país B y viceversa con otro grupo preconstituido de pasajeros	La totalidad del viaje no entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento porque se trata de dos viajes bilaterales internacionales, a condición de que cada operación bilateral esté cubierta por una hoja de ruta distinta. *
Operación bilateral con dos o más centros de establecimiento en un país anfitrión	La totalidad del viaje no entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento porque el número de lugares de depósito en el mismo país de destino (B) no altera el carácter



OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
Transporte de un grupo preconstituido de pasajeros desde el país A hasta el país B y parada de los pasajeros en diferentes lugares del país B	bilateral de la operación. Toda la operación se realiza al amparo de una hoja de ruta.
Operaciones bilaterales con varios puntos de desembarque en más de un país de acogida  Transporte de un grupo preconstituido de pasajeros desde el país A; algunos se establecen en el país B y otros en el país C.	El viaje completo no entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento porque se considera que el viaje del país A al país B y luego al país C son dos viajes bilaterales con origen en el país A (el primero bilateral es de A a B y el segundo de A a C), si están cubiertos por la misma hoja de ruta.
Operaciones bilaterales con excursiones locales en un país anfitrión, para un grupo preconstituido de pasajeros, y regreso al país A de establecimiento.  Transporte de un grupo preconstituido de pasajeros del país A al B. En el país B, el grupo es transportado para realizar diferentes excursiones locales en distintas ciudades. El grupo es conducido de vuelta al país A.	Las operaciones bilaterales del país A al B así como la excursión local en el país B están todas fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento a condición de que: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. es el mismo grupo preconstituido</li> <li>2. deben realizarse las excursiones locales <ul style="list-style-type: none"> <li>- en el marco de un servicio ocasional internacional</li> <li>- para los pasajeros no residentes del grupo transportado anteriormente por el transportista que prestó el servicio internacional</li> <li>- con el mismo vehículo u otro vehículo del mismo transportista o grupo de transportistas que haya efectuado el servicio internacional</li> </ul> </li> <li>3. toda la operación se realiza al amparo de una hoja de ruta.</li> </ol>
Igual que en el caso anterior, pero el conductor regresa al país sin pasajeros.	Todo el viaje, incluida la excursión local y el viaje de vuelta al país A sin pasajeros, no entra en el

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
<p>Lo mismo pero el conductor y los pasajeros vuelven al país A en avión.</p>	<p>ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.</p> <p>Aunque el conductor no conduce al grupo preconstituido de pasajeros de vuelta al país A, la naturaleza del servicio no difiere sustancialmente del caso anterior (conducción de vuelta al país con el grupo), siempre que el transportista no ofrezca servicios en el mercado local del país B. Toda la operación debe estar cubierta por una hoja de ruta.</p>
<p>Operaciones bilaterales con excursiones locales en más de un país anfitrión, para un grupo preconstituido de pasajeros, y vuelta</p> <p>Transporte de un grupo preconstituido de pasajeros del país A a B/C/D y de vuelta a A. En el país B/C/D el grupo es transportado para realizar diferentes excursiones locales en distintas ciudades. El grupo es conducido de vuelta al país A.</p>	<p>El viaje completo, incluidas las excursiones locales en más de un país de acogida, no entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. el grupo es siempre el mismo; es un grupo preconstituido.</li> <li>2. El servicio se vendió a clientes del mercado del país A y sigue estrechamente vinculado a él, independientemente de que parte del servicio se ofrezca en el extranjero, en uno o varios países.</li> </ol> <p>Toda la operación se realiza al amparo de una hoja de ruta.</p>
<p>Viaje ocasional de ida y vuelta con salida y llegada en el Estado miembro de acogida</p> <p>Un conductor empleado por una empresa establecida en el país A conduce vacío hasta el país B. En el país B, el conductor inicia un viaje para un grupo preconstituido de turistas llevándolos a</p>	<p>Es necesario utilizar los criterios de trayectos no bilaterales (en principio en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento) y trayectos en vacío.</p> <p>A partir del cruce de la frontera hacia el país B, el viaje entra en el ámbito de aplicación de las</p>

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
<p>distintos países, y luego los trae de vuelta al país B. A continuación, el conductor regresa vacío al país A.</p>	<p>normas de desplazamiento (porque se trata de viajes internacionales no bilaterales). Las normas de desplazamiento se aplican hasta que el conductor deja a los pasajeros en el país B. El viaje de vuelta del conductor sin pasajeros al país A (viaje sin pasaje) no está sujeto a las normas de desplazamiento.</p>
TRANSPORTE DISCRECIONAL COMBINADO	
<p>Vuelo y viaje de ida y vuelta</p> <p>Un conductor empleado por una empresa establecida en el país A realiza un viaje de ida y vuelta en avión con un grupo preconstituido que sale y termina en el país A. El grupo toma un avión hacia el país B, donde realiza un viaje de ida y vuelta con un autocar matriculado en el país A y un conductor empleado por el mismo operador del país A, que organizó el vuelo. Al final del viaje en autocar al país B, el conductor y el grupo vuelan de vuelta al país con el mismo operador.</p>	<p>El conductor está sujeto a las normas de desplazamiento desde el momento en que empieza a conducir para recoger a los pasajeros en el país B y termina cuando deja de trabajar en la realización de este viaje. El caso de que el grupo esté preconstituido por una agencia de viajes distinta de la empresa de autocares/operador del país A que recoge y deja a los pasajeros en el país B no cambiaría la naturaleza del supuesto. Toda la operación de transporte por carretera se realiza al amparo de una hoja de ruta. Otro medio de transporte (por ejemplo, un vuelo) carece de relevancia en relación con la situación de desplazamiento, ya que la Directiva (UE) 2020/1057 sólo se aplica a las operaciones de transporte por carretera.</p>
Transporte regular	
<p>Dos operaciones bilaterales</p> <p>Un conductor empleado por una empresa establecida en el país A realiza un servicio de transporte de pasajeros en una línea regular países A-B-C, sin paradas intermedias. El conductor recoge a los pasajeros en el país A, los deja en el</p>	<p>Todo el trayecto (ambas operaciones bilaterales) queda fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.</p> <p>El documento de transporte clave que permite al inspector de carretera determinar un tipo de operación de transporte es la autorización, que</p>

<b>OPERACIONES</b>	<b>Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación</b>
país B, donde a continuación recoge a los pasajeros para traerlos al país A.	especifica, entre otras cosas, el tipo de servicio, la ruta, las paradas y el horario: El artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1073/2009 especifica que los servicios regulares están sujetos a autorización y establece qué tipo de información debe contener dicha autorización.
<p>Operaciones bilaterales con tres lugares de amarre</p> <p>Un conductor contratado por una empresa establecida en el país A realiza un servicio de transporte en una línea regular del país A al país B, con paradas intermedias en los países C y D destinadas únicamente a dejar pasajeros.</p>	<p>Considerando 10 de la Directiva (UE) 2020/1057: "Cuando un conductor realiza operaciones de transporte bilateral desde el Estado miembro en el que está establecida la empresa (el "Estado miembro de establecimiento") al territorio de otro Estado miembro o de un tercer país o de vuelta al Estado miembro de establecimiento, la naturaleza del servicio está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento. Es posible que un conductor realice varias operaciones de transporte bilateral durante un mismo viaje".</p> <p>Dado que en un mismo trayecto pueden realizarse varias operaciones de transporte bilateral exentas, el conductor no estaba sujeto a las normas de desplazamiento durante todo el trayecto.</p> <p>El conductor ha dejado pasajeros (que embarcaron en el país A) en tres países diferentes.</p>
<p>Operaciones bilaterales con tres lugares de recogida</p> <p>Tras realizar las operaciones descritas en el caso anterior, el conductor efectúa un servicio de transporte en una línea regular del país B al país A, con paradas intermedias en los países E y F destinadas únicamente a recoger pasajeros. El conductor deja a todos los pasajeros en el país B.</p>	El conductor realizó tres operaciones bilaterales durante un viaje de ida y vuelta al país B (Estado miembro de establecimiento). Dado que en un mismo viaje pueden realizarse varias operaciones bilaterales exentas, el conductor no estaba sujeto a las normas de desplazamiento durante todo el viaje.

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
TRANSPORTE INTERNACIONAL NO BILATERAL	
Transporte regular	
<p>Operaciones bilaterales y múltiples operaciones no bilaterales de transporte internacional</p> <p>Un conductor contratado por una empresa establecida en el país A conduce un servicio regular de línea de autocares con pasajeros al país B. En el trayecto al país B, el conductor recoge y deja pasajeros en más de un país (C, D, E).</p>	<p>Se deben utilizar dos principios para decidir cuándo el conductor está dentro y fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. las operaciones bilaterales internacionales están exentas de las normas de desplazamiento;</li> <li>2. puede eximirse una actividad adicional / operación no bilateral internacional adjunta a esta bilateral internacional**.</li> </ol> <p>En consecuencia, en este caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las reglas de desplazamiento no se aplican desde el inicio del bilateral internacional;</li> <li>- la primera actividad adicional (recoger o dejar pasajeros en el país C) también está exenta;</li> <li>- las normas de contabilización comienzan a aplicarse a partir de la recogida/devolución del pasajero, que inicia la segunda actividad adicional/actividad internacional no bilateral (porque el conductor ya ha utilizado la posibilidad de una actividad adicional exenta);</li> <li>- el conductor permanece destinado en el país donde ha comenzado la segunda actividad adicional hasta que abandona el territorio de este país y comienza a estar destinado en los países vecinos desde el cruce de sus fronteras;</li> <li>- la situación de desplazamiento finaliza cuando el conductor deja a los últimos pasajeros</li> </ul>

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
	(finaliza así la última actividad adicional) e inicia el viaje de vuelta al país A. En el camino de vuelta al país A, si se realiza una actividad adicional, esta +1 actividad adicional está exenta de las normas de desplazamiento.
<p>Operación bilateral con un transporte internacional no bilateral (1+1)</p> <p>Un conductor empleado por una empresa establecida en el país A realiza un servicio de transporte en una línea regular del país A al B al C, recogiendo pasajeros en el país A, una parada en el país B y todos los pasajeros se dejan en el país C.</p>	<p>El conductor realizó una operación de transporte bilateral (de A a C) con una actividad adicional en B. La actividad adicional de recoger/dejar pasajeros en el país B es una actividad adicional vinculada a la operación bilateral internacional exenta (de A a C) y está exenta de las normas de desplazamiento. El conductor no estaba sujeto a las normas de desplazamiento durante todo el trayecto.</p> <p>Nota 1: sólo una actividad adicional realizada en el contexto de una operación bilateral internacional puede quedar exenta de las normas de desplazamiento (regla 1+1).</p> <p>Nota 2: No es posible que el conductor realice dos actividades adicionales exentas durante una operación de transporte bilateral de ida y vuelta al Estado miembro de establecimiento, si no se realizó ninguna actividad adicional durante la operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento. Esta posibilidad existe para el transporte de mercancías, pero no para el transporte de viajeros (artículo 1, apartado 4, párrafo tercero, de la Directiva 2020/1057).</p>
CABOTAJE	
Una operación bilateral y cabotaje	Las normas de desplazamiento se aplican desde el inicio de la operación de cabotaje en el país B

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
Un conductor realiza una operación bilateral del país A al país B y, tras dejar pasajeros en B, realiza operaciones de cabotaje en B.	hasta su fin: desde el lugar de recogida de los pasajeros hasta su desembarque.
<p>Una operación bilateral con un cabotaje + transporte internacional no bilateral</p> <p>El conductor realiza una operación bilateral del país A al C, pasando por el país B. En el país B, el conductor recoge y deja a los pasajeros, y conduce hasta C, donde deja a todos los pasajeros.</p>	<p>Se aplican las normas de publicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cabotaje: desde la recogida de pasajeros en el país B hasta su desembarque en el país B;</li> <li>- internacional no bilateral: desde el final de la operación de cabotaje hasta el desembarque de los pasajeros en el país C.</li> </ul>
TRÁNSITO	Se aplican las mismas normas que para el transporte de mercancías: el tránsito queda fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.
VIAJES EN VACÍO	
Operación bilateral seguida de un viaje de regreso al país de establecimiento	Se aplican las mismas normas que para el transporte de mercancías: el viaje en vacío de vuelta al país de establecimiento queda fuera del ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.
Una operación bilateral, seguida de un viaje en vacío, seguida de una operación de transporte internacional no bilateral, y terminando con una operación bilateral (regreso al país de establecimiento).	<p>Se aplican las mismas normas que para el transporte de mercancías: los trayectos sin carga están dentro o fuera del ámbito de aplicación en función de si la operación a la que están vinculados está dentro o fuera del ámbito de aplicación. En este caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la primera operación bilateral: queda fuera del ámbito de aplicación de las normas de</li> </ul>

OPERACIONES	Dentro o fuera del ámbito de aplicación: explicación
	<p>desplazamiento (desde la salida del país A de establecimiento hasta el establecimiento de los pasajeros en el país B);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- viaje de vacío: las normas de contabilización se aplican cuando el conductor comienza a desplazarse hacia el lugar donde recogerá a los pasajeros para llevarlos al país C (porque se trata de una operación internacional no bilateral fuera del ámbito de aplicación de las normas de contabilización; posteriormente, el viaje de vacío se realiza debido a esta operación incluida en el ámbito de aplicación);</li> <li>- el conductor está destinado en el país B hasta que abandona el país por el paso fronterizo y está destinado en el país C hasta que el conductor deja a los pasajeros;</li> <li>- el conductor no está desplazado desde el momento en que recoge a los pasajeros en el país C y los lleva al país A de establecimiento.</li> </ul> <p>Pregunta: ¿qué ocurre con el periodo de tiempo que transcurre entre que se depositan los pasajeros en el país C y el momento en que el conductor empieza a ir a recoger pasajeros para llevarlos al país A?</p>

\* El artículo 12 del Reglamento (CE) n° 1073/2009 especifica que el servicio discrecional se efectuará al amparo de una hoja de ruta que deberá cumplimentarse antes de cada viaje. La hoja de ruta contendrá al menos información sobre el tipo de servicio, el itinerario principal y el transportista o transportistas implicados.

\*\* El conductor está exento de las normas de desplazamiento cuando, en el contexto de una operación de transporte bilateral en curso, realiza también una actividad de transporte internacional no bilateral de recogida de viajeros y/o de bajada de éstos en el Estado miembro o tercer país que atraviesa, siempre que el conductor no ofrezca servicios de transporte de



viajeros entre dos lugares dentro del Estado miembro atravesado. Lo mismo se aplica al viaje de vuelta.

Esto es posible, por ejemplo, cuando el conductor realiza una operación bilateral sin un autobús/autocar completo, y se detiene para recoger y/o dejar pasajeros adicionales a lo largo del trayecto. El conductor puede realizar una operación de transporte internacional no bilateral exenta (es decir, una actividad adicional de recogida y/o depósito) durante una operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento al Estado miembro de acogida. Cuando se realizan dos operaciones bilaterales consecutivas desde y hacia el Estado miembro de establecimiento, durante cada una de las dos operaciones se puede realizar una operación de transporte internacional no bilateral adicional exenta. Se trata de la denominada regla 1+1.

## **Anexo 3: Determinación de la legislación laboral aplicable - *Reglamento Roma I***

Según la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores, un trabajador desplazado es "*un trabajador que, durante un período limitado, realiza su trabajo en el territorio de un Estado miembro distinto de aquel en el que trabaja normalmente*"<sup>38</sup>. Así pues, una situación de desplazamiento implica la existencia de una relación laboral estable en un Estado miembro al que se espera que el trabajador regrese tras el período de desplazamiento.

El lugar de establecimiento del empresario no implica necesariamente la existencia de un lugar de trabajo en ese mismo Estado miembro. El Reglamento Roma I define qué legislación laboral nacional rige el contrato de trabajo, teniendo en cuenta el lugar de trabajo habitual. Estas normas objetivas se acordaron teniendo en cuenta la necesidad de proteger al trabajador como parte más débil de una relación laboral.

Para determinar la ley aplicable a una relación laboral, *Roma I* introduce un sistema de varios niveles:

1. El contrato de trabajo se rige por la ley elegida por las partes.

Una cláusula de elección de la ley aplicable es el primer paso para determinar la ley aplicable. El Reglamento precisa que esta elección de ley no puede excluir la aplicación de determinadas disposiciones de la ley nacional que habrían sido aplicables en ausencia de elección (es decir, la ley determinada según los puntos 2 y 3 siguientes). Estas disposiciones son las que no pueden suprimirse en un contrato civil.

Esto está en consonancia con el principio de que el trabajador, como parte más débil de una relación laboral, debe ser protegido en caso de que el contrato contenga una cláusula desventajosa de elección de la ley aplicable.

2. A falta de elección expresa por las partes, la ley aplicable es la del país en el que o desde el que el trabajador realiza habitualmente su trabajo.

Determinar el país desde el que el empleado realiza habitualmente sus tareas es especialmente relevante para los conductores que habitualmente realizan tareas en distintos países pero que regularmente inician y finalizan su trayecto en el mismo Estado miembro. En caso de que existan varios lugares de trabajo, se considerará como lugar de trabajo habitual aquel desde el que el empleado realice la mayor parte de sus obligaciones.

---

<sup>38</sup> Artículo 2.1 de la Directiva 96/71/CE

3. Si no se puede determinar el lugar de trabajo habitual de acuerdo con el punto 2 anterior, la legislación aplicable será el lugar de la empresa a través de la cual se contrató al trabajador.

Esta disposición es especialmente pertinente para los trabajadores por cuenta ajena que saltan de un Estado miembro a otro, sin una base fija.

4. Para evitar un sistema excesivamente rígido, el juez puede decidir aplicar otra ley cuando de las circunstancias del caso se desprenda que el contrato de trabajo presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país.

Para determinar la ley aplicable, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ("el TJUE") hace mucho hincapié en la noción de lugar habitual de trabajo, a la que da una interpretación amplia. Otros criterios, incluido en particular el país de contratación del trabajador, deben considerarse subsidiarios<sup>39</sup>. Además, el Tribunal ha recordado que el trabajador es la parte más débil de un contrato de trabajo y que, en consecuencia, debe estar protegido por las normas de conflicto de leyes más favorables<sup>40</sup>.

Para determinar el lugar habitual de trabajo, deben tenerse en cuenta todos los factores que caracterizan las actividades del trabajador, entre ellos: el lugar desde el que el trabajador realiza sus tareas, recibe instrucciones y organiza su trabajo, el lugar en el que se encuentran las herramientas de trabajo, los lugares en los que se realiza principalmente el transporte, en los que se descargan las mercancías y el lugar al que regresa el trabajador una vez finalizadas sus tareas<sup>41</sup>.

Cuando se requiera una evaluación cuantitativa para valorar desde qué país el trabajador realiza habitualmente sus tareas (por oposición a las tareas ocasionales o puntuales), también podrían servir de inspiración las prácticas actuales en materia de controles de la seguridad social, en las que se considera que el tiempo de trabajo es el criterio más adecuado para evaluar si una parte sustancial de la actividad tiene lugar<sup>42</sup>.

Sólo si no es posible determinar un lugar de trabajo habitual, por ejemplo si el conductor realiza un número igual de tareas en varios Estados miembros, el país en el que se celebró el contrato de trabajo se convertirá en un factor pertinente. El TJUE insiste en que el lugar de contratación es sólo un factor subsidiario, que adquiere relevancia en circunstancias en las que no puede determinarse un lugar de trabajo habitual. Teniendo en cuenta que el Tribunal interpreta ampliamente los elementos constitutivos de un lugar habitual de trabajo<sup>43</sup>, basarse en el lugar de contratación sólo debería ser necesario en contadas ocasiones.

---

<sup>39</sup> *Voogsgaard C-384/10*.

<sup>40</sup> *Koelzsch C-29/10* de 15.03.2011, apartado 46.

<sup>41</sup> *Koelzsch*, apartado 49 y *Voogsgaard C-384/10*.

<sup>42</sup> Véase Comisión Administrativa de Coordinación de los Sistemas de Seguridad Social (diciembre de 2013), *Guía práctica sobre la legislación aplicable*, en p.29 y 30.

<sup>43</sup> *Koelzsch C29/10*.

La cláusula de conexión más estrecha descrita en el punto 4 anterior debe ser aplicada por un juez, en función de las circunstancias específicas de cada caso. El TJUE ha dictaminado, por ejemplo, que el lugar habitual de trabajo puede dejarse de lado teniendo en cuenta otros elementos, como dónde paga el empleado el impuesto sobre la renta, dónde está cubierto por los regímenes de seguridad social, pensiones, enfermedad e invalidez<sup>44</sup>.

El lugar habitual de trabajo no cambia si el trabajador es contratado temporalmente en otro país. En otras palabras, la ley del lugar habitual del trabajador sigue rigiendo el contrato de trabajo durante su misión temporal en otro Estado miembro. Roma I especifica que una misión es temporal si se espera que el trabajador reanude su trabajo en el país de origen después de realizar las tareas en el extranjero<sup>45</sup>. Este punto se refleja en la *Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores*: si se rompen los vínculos con el lugar de trabajo habitual, el desplazamiento temporal debe considerarse de hecho como un cambio de lugar de trabajo habitual. En ese caso, el conductor debe ser contratado con arreglo a la legislación de ese nuevo Estado miembro. Por ejemplo, en el momento de la contratación, un conductor realiza habitualmente sus tareas en el Estado miembro A. Posteriormente, el conductor se traslada al Estado miembro B para realizar de forma permanente un nuevo conjunto de tareas en o desde ese territorio, y sin ningún o escaso vínculo con el Estado miembro A. En tal situación, el lugar de trabajo habitual ha cambiado del Estado miembro A al Estado miembro B.

1. El lugar desde el que el trabajador realiza sus tareas.
2. El lugar donde el empleado recibe instrucciones sobre sus tareas y organiza su trabajo.
3. El lugar donde se encuentran sus herramientas de trabajo.
4. El lugar donde se realiza principalmente el transporte.
5. El lugar donde se descargan las mercancías.
6. El lugar al que regresa el empleado tras la finalización de sus tareas.

*Caja 7 - Indicios para determinar el lugar de trabajo habitual de los conductores*

<sup>44</sup> Párrafo 41 *Schlecker C-64/12*.

<sup>45</sup> *Considerando 36 del Reglamento 593/2008*