



Preguntas y respuestas sobre el desplazamiento de conductores con arreglo a la Directiva (UE) 2020/1057 en el contexto del transporte de mercancías¹

CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD: Esta guía ha sido elaborada por los servicios de la Comisión y no compromete a la Comisión Europea. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para formular interpretaciones vinculantes del Derecho de la Unión.

CRITERIOS GENERALES que determinan si un conductor está desplazado o no de acuerdo con la Directiva (UE) 2020/1057

La Directiva (UE) 2020/1057² (en adelante, «la Directiva») establece normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE³ y la Directiva 2014/67/UE⁴, ambos actos legislativos relativos al desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios. Distingue entre los diferentes tipos de operaciones de transporte a los que deben aplicarse las normas sobre el desplazamiento y a los que no. El criterio general para establecer esta distinción es el grado de vinculación con el territorio del Estado miembro de acogida⁵.

Más concretamente, de la Directiva (UE) 2020/1057 se desprende que los conductores que lleven a cabo operaciones de transporte en Estados miembros distintos de aquel en el que está establecido el empresario están **desplazados** cuando realizan las siguientes operaciones:

¹ Esta guía hace referencia únicamente a preguntas y respuestas relativas al desplazamiento de conductores en el contexto del transporte de mercancías por carretera. Se preparará un conjunto diferente de preguntas y respuestas sobre el mismo tema en relación con las normas aplicables al transporte de pasajeros.

² Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 249 de 31.7.2020, p. 49).

³ Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

⁴ Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior (DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

⁵ Considerando 9 de la Directiva (UE) 2020/1057: «Las normas sectoriales específicas equilibradas en materia de desplazamiento deben basarse en la existencia de un vínculo suficiente entre el conductor y el servicio prestado y el territorio de un Estado miembro de acogida. Para facilitar el control del cumplimiento de dichas normas debe distinguirse entre los diferentes tipos de operaciones de transporte en función del grado de vinculación con el territorio del Estado miembro de acogida».

- 1) operaciones **transfronterizas**⁶: operaciones de transporte entre dos Estados miembros, o bien entre un Estado miembro y un tercer país, ninguno de los cuales es el país de establecimiento⁷ del operador que lleva a cabo dichas operaciones;
- 2) operaciones de **cabotaje**: operaciones de transporte a escala nacional por cuenta ajena realizadas de forma temporal en el territorio de un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro⁸.

No se considerará **desplazado** al conductor cuando realice las siguientes actividades:

- 1) operaciones de transporte **internacional bilateral**⁹: operaciones de transporte basadas en un contrato de transporte desde el Estado miembro en el que está establecido el operador (Estado miembro de establecimiento) hasta otro Estado miembro o tercer país, o bien desde otro Estado miembro o tercer país hasta el Estado miembro de establecimiento;
- 2) **actividades adicionales limitadas de carga o descarga**¹⁰ (es decir, las operaciones transfronterizas descritas anteriormente) llevadas a cabo en el marco de operaciones bilaterales en los Estados miembros o en los terceros países que atraviese el conductor;
- 3) **tránsito**¹¹ a través del territorio de un Estado miembro sin llevar a cabo ninguna actividad de carga o descarga;
- 4) **trayecto inicial o final de una operación de transporte combinado**¹², según la definición recogida en la Directiva 92/106/CEE¹³ del Consejo, si dicho trayecto consiste en una operación de transporte internacional bilateral.

OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS del operador antes, durante y después el desplazamiento

En su artículo 1, apartados 11 y 12, la Directiva (UE) 2020/1057 especifica los requisitos administrativos que deben cumplir los operadores para demostrar la conformidad con las normas sobre el desplazamiento de conductores.

Antes del desplazamiento, el operador deberá:

- enviar una declaración de desplazamiento a las autoridades del Estado miembro al que se desplaza el conductor;
- a más tardar al inicio del desplazamiento;
- utilizando la interfaz pública multilingüe conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI).

⁶ Los considerandos 12 y 13 de la Directiva se refieren a ellas como «operaciones de transporte internacional no bilateral».

⁷ El Estado miembro de establecimiento se define en el artículo 2, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

⁸ Las operaciones de cabotaje con respecto al transporte de mercancías se definen en la Directiva mediante referencia al Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

⁹ Considerando 10 y artículo 1, apartados 3 y 4, de la Directiva (UE) 2020/1057.

¹⁰ Artículo 1, apartado 3, párrafo tercero, de la Directiva (UE) 2020/1057.

¹¹ Considerando 11 y artículo 1, apartado 5, de la Directiva (UE) 2020/1057.

¹² Considerando 12 y artículo 1, apartado 6, de la Directiva (UE) 2020/1057.

¹³ 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 (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

La declaración de desplazamiento contendrá la información siguiente:

1. la identidad del transportista, como mínimo en forma de número de licencia comunitaria, cuando se disponga de este número;
2. los datos de contacto de un gestor de transporte o de otra persona de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida en que se presten los servicios y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones;
3. la identidad, el domicilio y el número de permiso de conducción del conductor;
4. la fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable a dicho contrato;
5. las fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento;
6. las matrículas de los vehículos de motor;
7. el tipo de servicio de transporte prestado (transporte de mercancías, transporte de pasajeros, transporte internacional o transportes de cabotaje).

Durante el desplazamiento, el operador:

- garantizará que el conductor tenga a su disposición los siguientes documentos:
 - la declaración de desplazamiento en papel o en formato electrónico;
 - prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica (e-CMR);
 - los datos registrados por el tacógrafo (en particular, los símbolos de país de los Estados miembros en que el conductor estuvo presente al realizar operaciones de transporte).

Después del desplazamiento, el operador:

- en un plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud del Estado miembro de acogida, enviará a través de la interfaz pública conectada al IMI la documentación solicitada, como:
 - los datos registrados por el tacógrafo;
 - las cartas de porte;
 - la documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento;
 - el contrato de trabajo;
 - las fichas con los horarios del conductor;
 - la prueba de los pagos de la remuneración del conductor.

Las autoridades de los Estados miembros no podrán imponer ningún requisito administrativo adicional a los operadores más allá de los especificados en la Directiva, con el fin de comprobar el cumplimiento de sus disposiciones.

SUPUESTOS DE OPERACIONES DE TRANSPORTE

En las siguientes secciones se explica y ejemplifica cómo se aplican las normas sobre el desplazamiento en distintos supuestos de operaciones de transporte:

- I. OPERACIONES BILATERALES
- II. OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS
- III. CABOTAJE
- IV. TRÁNSITO
- V. DESPLAZAMIENTOS EN VACÍO

Leyenda:

-  Inicio del transporte y carga
-  Descarga y fin del transporte

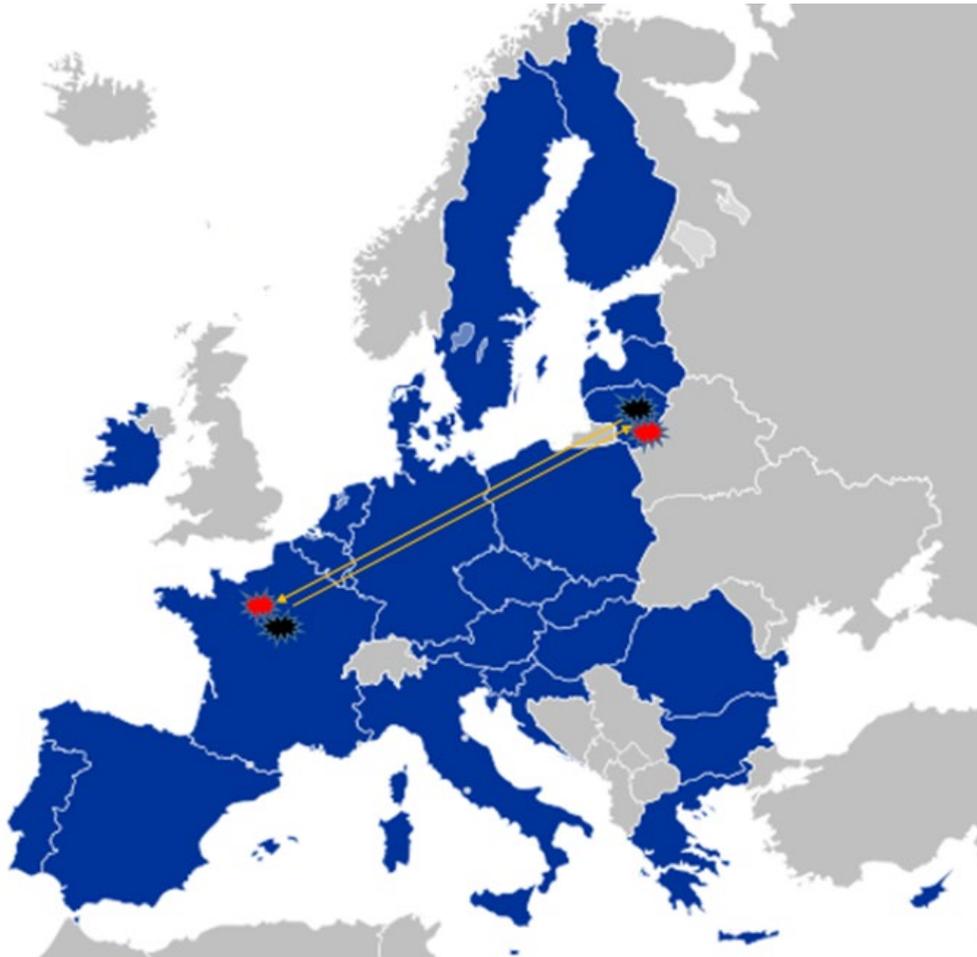
-  Carga de la primera operación adicional
-  Descarga de la primera operación adicional
-  Carga de la segunda operación adicional
-  Descarga de la segunda operación adicional
-  Operación bilateral
-  Operación de transporte adicional exenta
-  Operación de transporte no exenta
-  Tránsito / Desplazamiento en vacío

I. OPERACIONES BILATERALES

1. ¿Cuáles son las operaciones de transporte internacional bilateral exentas del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento?

Supuesto 1: dos operaciones bilaterales

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) conduce un camión lleno de mercancía desde Vilna (LT) hasta París (FR). El conductor descarga toda la mercancía en París. Luego, para el viaje de vuelta, carga mercancía en París y la lleva hasta Vilna (LT).



Conclusión: el conductor realiza dos operaciones de transporte bilateral, una desde LT (Estado miembro de establecimiento) hasta FR (Estado miembro de acogida) y otra desde FR de vuelta a LT. Por tanto, el conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento durante todo el recorrido.

Supuesto 2: operaciones bilaterales con descarga en tres ubicaciones

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión completo con mercancías en Vilna (LT). A continuación, el conductor continúa hasta Berlín (DE), donde descarga un tercio de la mercancía, y prosigue hasta Amberes (BE), donde descarga otro tercio de la mercancía. Después, el conductor continúa conduciendo hasta Lyon (FR), donde descarga el tercio restante de la mercancía.



Conclusión: el conductor realiza tres operaciones bilaterales en un solo recorrido. El recorrido comienza con la carga del camión completo con mercancía en LT (país de establecimiento), que luego se descarga en tres países diferentes (descarga parcial de la mercancía en DE, BE y FR). Dado que en un recorrido¹⁴ pueden llevarse a cabo varias operaciones de transporte bilateral exentas (es decir, cada una de ellas figura en una carta de porte diferente), el conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento durante todo el recorrido.

¹⁴ Considerando 10 de la Directiva (UE) 2020/1057: «Cuando un conductor efectúa operaciones de transporte bilateral desde el Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la empresa (en lo sucesivo, "Estado miembro de establecimiento") hasta el 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 efectúe varias operaciones de transporte bilateral durante un solo viaje».

Supuesto 3: operaciones bilaterales con carga en tres ubicaciones

Después de llevar a cabo las operaciones descritas en el supuesto 2, de vuelta a LT, el conductor que trabaja para una empresa establecida en Lituania (LT) carga un tercio del camión con mercancía que recoge en Lyon (FR). A continuación, conduce hasta Bruselas (BE), donde carga otro tercio del camión, y prosigue hasta Varsovia (PL), donde carga el tercio restante del camión. Después, el conductor continúa hasta Vilna (LT), donde descarga toda la mercancía.



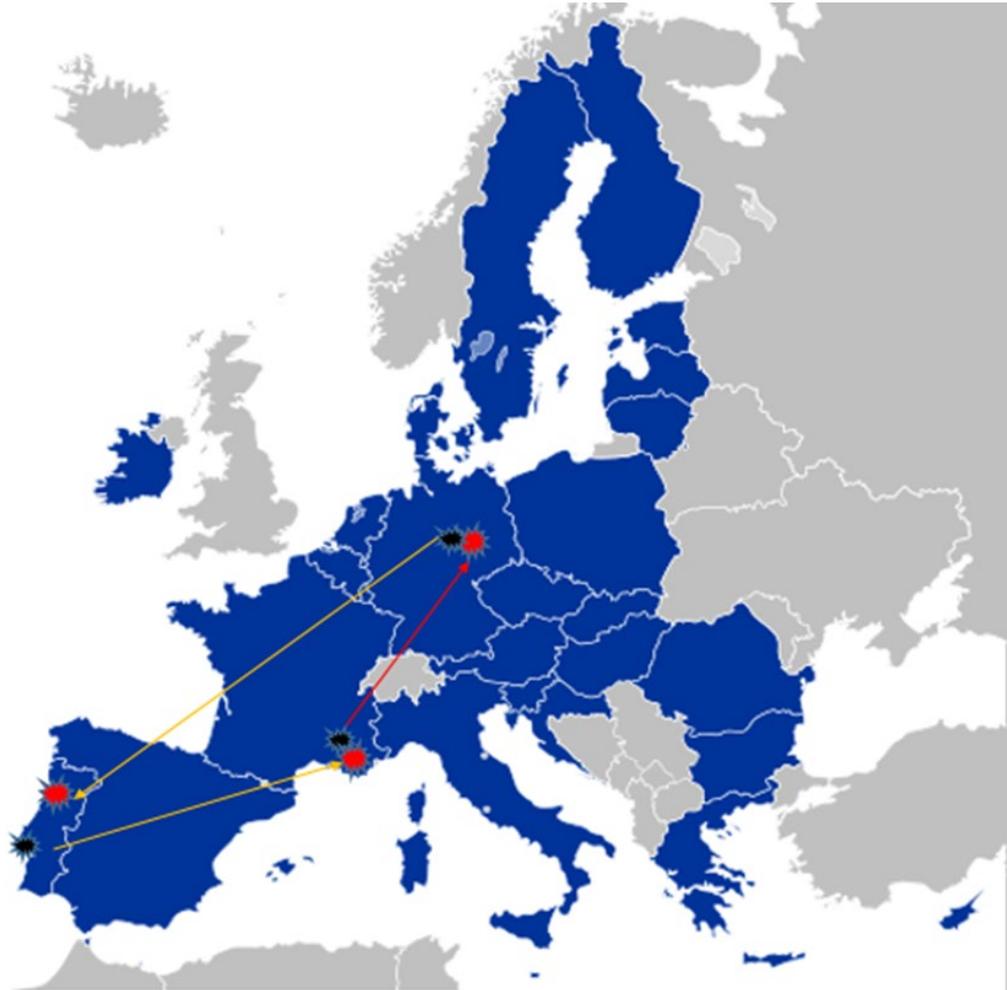
Conclusión: el conductor lleva a cabo tres operaciones bilaterales durante un viaje de vuelta al Estado miembro de establecimiento. Dado que en un recorrido pueden llevarse a cabo varias operaciones de transporte bilateral exentas (es decir, cada una de ellas figura en una carta de porte diferente), el conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento durante todo el recorrido.

II. OPERACIONES TRANSFRONTERIZAS

2. ¿Los conductores están llevando a cabo operaciones transfronterizas sujetas a las normas sobre el desplazamiento de conductores?

Supuesto 4: operaciones transfronterizas entre dos operaciones bilaterales

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) conduce un camión lleno de mercancía desde Lisboa (PT) hasta Marsella (FR). El conductor descarga la mercancía en Marsella y, a continuación, carga de nuevo el camión completo con mercancía que luego descarga en Berlín (DE). Allí, el conductor, carga de nuevo el camión completo con mercancía, para luego descargarla en Oporto (PT).



Conclusión: el conductor lleva a cabo dos operaciones bilaterales diferentes y una operación transfronteriza. La primera operación bilateral comienza en PT (Estado miembro de establecimiento), con la carga de la mercancía, y finaliza en FR con la descarga de dicha mercancía. La segunda operación bilateral transcurre desde la carga de la mercancía en DE hasta la descarga de esta en PT (Estado miembro de establecimiento). Durante las dos operaciones bilaterales, el conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento. La operación de carga de la mercancía en FR y la descarga en DE es una operación transfronteriza no vinculada a ninguna de las dos operaciones bilaterales. Por lo tanto, el conductor empieza a estar desplazado a FR una vez finalizada la operación bilateral, cuando empieza a conducir hacia el punto de carga para recoger la mercancía que debe transportar en el marco de la operación transfronteriza. El desplazamiento a FR termina cuando el conductor abandona el territorio francés. Del mismo modo, el conductor se considera desplazado a DE, desde el momento en que entra en territorio alemán y hasta que descarga la mercancía en Alemania.

Supuesto 5: operación transfronteriza entre una operación bilateral y un desplazamiento en vacío

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) carga un camión completo con mercancía en Lisboa (PT) y conduce hasta Berlín (DE), donde descarga dicha mercancía. Allí, el conductor, carga de nuevo el camión completo con mercancía que luego descargará en Madrid (ES). Luego, conduce con el camión vacío desde Madrid (ES) hasta su Estado miembro de establecimiento (PT).



Conclusión: el conductor lleva a cabo una operación de transporte bilateral de PT a DE, una operación transfronteriza de DE a ES y un desplazamiento en vacío de ES a PT. El conductor empieza a estar desplazado a DE una vez finalizada la operación bilateral, cuando empieza a conducir hacia el punto de carga para recoger la mercancía que debe transportar en el marco de la operación transfronteriza de DE a ES. El desplazamiento a DE termina cuando el conductor abandona el territorio alemán. Entonces, el conductor se considera desplazado a ES desde el momento en que entra en el territorio español y hasta que las mercancías transportadas desde DE en el marco de la operación transfronteriza se han descargado y el conductor ha finalizado dicha operación transfronteriza. El desplazamiento en vacío de vuelta a través del territorio español no se considera un desplazamiento. El conductor no se considera desplazado a FR, dado que transita a través de dicho país durante el recorrido bilateral de PT a DE y durante la operación transfronteriza de DE a ES.

3. ¿Cuáles son las actividades adicionales limitadas de carga o descarga exentas del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento?

El conductor está exento del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento cuando, en el contexto de una operación de transporte bilateral en curso, lleve a cabo **una actividad «transfronteriza»** de carga o descarga en el Estado miembro o tercer país que atraviesa, siempre que el conductor no cargue ni descargue mercancía en dicho Estado miembro.

Esto es posible, por ejemplo, cuando el conductor lleva a cabo una operación bilateral sin cargar por completo el camión y, para utilizar la máxima capacidad de carga del vehículo, carga mercancías adicionales por el camino. El conductor puede llevar a cabo una operación transfronteriza exenta (es decir, una actividad de carga o descarga adicional) durante una operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta el Estado miembro de acogida. Cuando se llevan a cabo dos operaciones bilaterales consecutivas desde y hacia el Estado miembro de establecimiento, durante cada una de ellas puede realizarse una operación transfronteriza adicional exenta. Esto se conoce como **norma 1+1**.

Supuesto 6: dos operaciones bilaterales con dos operaciones transfronterizas (1+1)

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga la mitad del camión con mercancías en Vilna (LT) para entregar en Barcelona (ES). El conductor se detiene en Berlín (DE) y carga la mitad restante del camión con mercancía diferente. El conductor prosigue hasta Bruselas (BE) y descarga las mercancías que cargó en Berlín (DE). Después, el conductor prosigue el recorrido y descarga en Barcelona (ES) la mercancía cargada en Vilna (LT). Para la operación bilateral de vuelta, el conductor carga el camión completo con mercancía recogida en Barcelona (ES). El conductor se detiene en Bruselas, donde descarga la mitad de la mercancía. Después, continua hasta Vilna (LT) para descargar la mitad restante de la mercancía.



Conclusión: el conductor lleva a cabo dos operaciones de transporte bilateral con una actividad adicional de carga o descarga (transfronteriza) durante cada operación bilateral. La primera operación bilateral se realiza de LT a ES, con una actividad adicional exenta (a saber, la que transcurre desde la carga de mercancía en DE hasta la descarga en BE). La segunda operación bilateral (de vuelta) se realiza de ES a LT, también con una actividad adicional exenta (a saber, la que transcurre desde la carga de mercancía en ES hasta la descarga de parte de ella en BE). El conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento durante todo el recorrido.

Cabe señalar que una única actividad adicional exenta puede incluir:

- una acción de carga,
- una acción de descarga o
- una acción de carga y descarga,

tal y como se especifica en el artículo 1, apartado 3, de la Directiva (UE) 2020/1057.

4. *¿Es posible que el conductor lleve a cabo dos actividades adicionales exentas durante una operación de transporte bilateral de vuelta al Estado miembro de establecimiento si no se ha realizado ninguna actividad adicional durante la operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento?*

Sí, cuando el conductor no ha usado la posibilidad de realizar una actividad adicional exenta de carga o descarga (transfronteriza) durante la operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento, y esta operación va seguida de una operación bilateral de vuelta al Estado miembro de establecimiento, puede realizar dos actividades adicionales exentas de carga o descarga (transfronterizas) durante dicha operación bilateral de vuelta. Esto se conoce como **norma 0+2**.

Supuesto 7: una operación bilateral con dos operaciones transfronterizas (0+2)

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión completo con mercancía en Vilna (LT) y la descarga en Madrid (ES).

A continuación, el conductor carga un camión completo con mercancía en Madrid (ES). El conductor se detiene en Bruselas (BE), donde descarga una cuarta parte de la mercancía. Después, conduce hasta Berlín (DE), donde descarga otra cuarta parte de la mercancía. Después, continúa hasta Vilna (LT) para descargar la mitad restante de la mercancía.



Conclusión: el conductor lleva a cabo dos operaciones de transporte bilateral con dos actividades adicionales de descarga (transfronteriza) durante la operación bilateral de vuelta. La primera operación bilateral se realiza de LT a ES, sin actividades adicionales entre medias. La segunda operación bilateral (de vuelta) se realiza de ES a LT, con dos actividades adicionales exentas (a saber, operaciones transfronterizas entre ES y BE y

entre ES y DE, que consisten en dos actividades adicionales de descarga). El conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento durante todo el recorrido.

Supuesto 8: una operación bilateral con dos operaciones transfronterizas (0+2)

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión completo con mercancía en Vilna (LT) y la descarga en Barcelona (ES). El conductor carga la mitad del camión con mercancía en Barcelona (ES) y luego se detiene en Lyon (FR) y carga la otra mitad del camión con otro tipo de mercancía. Después, el conductor prosigue hasta Bruselas (BE) y descarga allí la mercancía cargada en Lyon (FR). A continuación, conduce hasta Berlín (DE), donde carga la mitad del camión con otra mercancía, que luego descarga en Varsovia (PL). Por último, el conductor prosigue hasta Vilna (LT), donde descarga la mercancía cargada en Barcelona (ES).



Conclusión: el conductor lleva a cabo dos operaciones de transporte bilateral con dos actividades adicionales, cada una de las cuales consiste en una actividad de carga o descarga (transfronteriza), durante la operación bilateral de vuelta. La primera operación bilateral se realiza de LT a ES, sin actividades adicionales. La segunda operación bilateral (de vuelta) se realiza de ES a LT, con dos actividades adicionales exentas (a saber, operaciones transfronterizas entre FR y BE y entre DE y PL, que consisten en una actividad adicional de carga y descarga). El conductor no está sujeto a las normas sobre el desplazamiento durante todo el recorrido.

5. Si se lleva a cabo más de una actividad adicional en el marco de una operación de transporte bilateral, ¿cuál de ellas está exenta y cuál de ellas está sujeta a las normas sobre el desplazamiento?

Cuando se llevan a cabo múltiples operaciones transfronterizas en el marco de una operación bilateral en curso, la **primera actividad** (en el caso de la norma 1+1) o las **dos primeras actividades** (en el caso de la norma 0+2) están exentas del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento. Por lo tanto, cuando el operador realiza una tercera actividad adicional (en el supuesto 1+1 o en el supuesto 0+2) o más, estas actividades ya no están exentas y, por consiguiente, se les aplican las normas sobre el desplazamiento.

Supuesto 9: operación bilateral con una operación transfronteriza exenta y otra no exenta

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga la mitad del camión con mercancía en Vilna (LT) para transportarla a Madrid (ES). Durante el trayecto hasta Madrid, el conductor se detiene en Varsovia (PL) para cargar la otra mitad del camión con otra mercancía que transportará a Berlín (DE). Una vez descarga en Berlín la mercancía recogida en Varsovia, el conductor carga la mitad libre del camión con otro tipo de mercancía en Berlín, para descargarla en Bruselas (BE). Después, continua hasta Madrid (ES), donde descarga la mercancía cargada en Vilna (LT).



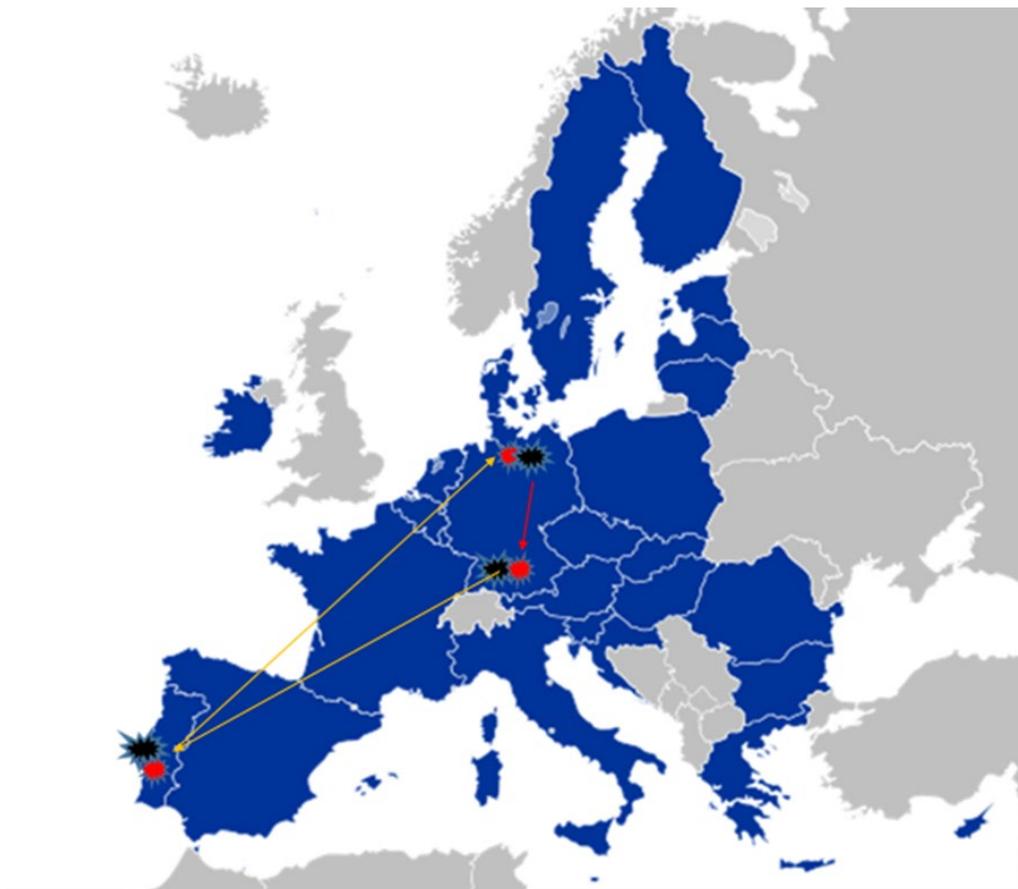
Conclusión: el conductor lleva a cabo una operación de transporte bilateral (de LT a ES) y dos actividades adicionales de carga y descarga (operaciones transfronterizas) durante dicha operación bilateral. La primera actividad adicional de carga de mercancía en PL y descarga en DE está exenta de la aplicación de las normas sobre el desplazamiento, mientras que a la segunda actividad de carga de mercancía en DE y descarga en BE sí se le aplican las normas sobre el desplazamiento. Esto se debe a que el conductor ya ha hecho uso de la posibilidad de realizar una actividad adicional de carga y descarga exenta. La situación de desplazamiento comienza con la carga de mercancía en Berlín (DE) y finaliza cuando la mercancía se descarga en Bruselas (BE), en el momento en que el conductor retoma la operación bilateral exenta del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento. Por tanto, el conductor se considera desplazado a DE desde el momento en que carga la mercancía en Berlín y deja de estarlo cuando abandona el territorio

alemán. Del mismo modo, el conductor se considera desplazado a BE desde que entra en territorio belga hasta que descarga la mercancía en Bruselas. Después de descargar la mercancía en Bruselas, el conductor retoma la operación bilateral, que está exenta del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento.

III. CABOTAJE

Supuesto 10: dos operaciones bilaterales + cabotaje

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) carga un camión completo con mercancía recogida en Lisboa (PT) y la transporta a Hamburgo (DE). Después de descargar la mercancía en Hamburgo (DE), carga de nuevo el camión completo con otra mercancía y la descarga en Múnich (DE). Allí, el conductor carga de nuevo el camión completo con mercancía que transporta hasta Lisboa (PT).



Conclusión: el conductor lleva a cabo dos operaciones bilaterales (una de PT a DE y otra desde DE de vuelta a PT) y una operación de cabotaje en DE. El conductor se considera desplazado a DE. La situación de desplazamiento comienza una vez que finaliza la operación bilateral (la descarga de la mercancía en Hamburgo), cuando comienza a conducir hacia el punto de carga de la mercancía para la operación de cabotaje en DE. El desplazamiento se prolonga mientras realiza la operación de cabotaje y termina cuando la mercancía se descarga y concluye dicha operación de cabotaje. El conductor no se considera desplazado a DE durante la parte del recorrido posterior a la operación de cabotaje ni cuando empieza a trabajar para realizar la operación bilateral de vuelta (es decir, cuando conduce hasta el punto de carga, carga la mercancía para la operación bilateral y la transporta a través del territorio alemán).

IV. TRÁNSITO

6. ¿Qué es el tránsito? ¿Está exento de la aplicación de las normas sobre el desplazamiento?

El concepto de tránsito se caracteriza por el hecho de que el conductor pasa por el Estado miembro sin cargar ni descargar mercancías. En la calificación como tránsito de la presencia del conductor en un Estado miembro no inciden, por tanto, las paradas, por ejemplo, por motivos de higiene, repostaje, hacer pausas o descansar¹⁵. Esto significa que a la situación de tránsito no se le aplican las normas sobre el desplazamiento.

Supuesto 11: tránsito + operación bilateral + operación transfronteriza + tránsito

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) carga un camión completo con mercancía en Lisboa (PT) y la transporta a Madrid (ES). Allí, el conductor carga de nuevo el camión completo con mercancía que luego transporta a Dortmund (DE). Una vez descarga la mercancía en Dortmund, regresa a Lisboa (PT) con el camión vacío.



Conclusión: el conductor lleva a cabo una operación bilateral de PT a ES, una operación transfronteriza de ES a DE y un desplazamiento en vacío desde DE de vuelta a PT. No se considera que el conductor esté desplazado a ES durante la parte del viaje en la que se realiza la operación bilateral. El conductor empieza a estar desplazado a ES después de que finalice la operación bilateral (descarga de mercancía en Madrid) y cuando comienza a conducir hacia el punto de carga en el que carga la mercancía para la operación transfronteriza desde ES a DE. El desplazamiento a ES finaliza cuando el conductor abandona el territorio español. De igual modo, se considera que el conductor está desplazado a DE desde el momento en que entra en territorio alemán y hasta que lo abandona al finalizar la operación transfronteriza en DE. No se considera que el conductor esté desplazado a DE durante el desplazamiento en vacío de vuelta a PT, una vez finalizada la operación transfronteriza. El conductor tampoco se considera desplazado a FR ni a BE, porque solo transita por los territorios de esos países al realizar la operación transfronteriza.

¹⁵ Considerando 11 de la Directiva (UE) 2020/1057.

V. DESPLAZAMIENTOS EN VACÍO

7. ¿Un desplazamiento en vacío es lo mismo que «tránsito»?

No. Una situación de tránsito siempre está exenta de la aplicación de las normas sobre el desplazamiento, mientras que un desplazamiento en vacío¹⁶ está exento siempre que se realice en relación con una operación bilateral, pero no está exento cuando se realiza vinculado al cabotaje o a una operación internacional no bilateral a la que se aplican las normas sobre el desplazamiento (transfronteriza).

En principio, el desplazamiento termina con la descarga de la mercancía transportada en el marco de la operación a la que se aplican las normas sobre el desplazamiento (es decir, de la operación de cabotaje o transfronteriza). La clasificación del siguiente desplazamiento en vacío como desplazamiento o como exento de la aplicación de las normas sobre el desplazamiento depende de si a la nueva operación, que pone en marcha ese desplazamiento en vacío, se le aplican o no las normas sobre el desplazamiento. En este contexto, es importante señalar que no se considera desplazado al conductor cuando, una vez descargada la mercancía en el marco de la operación a la que se aplican las normas sobre el desplazamiento, lleva a cabo un desplazamiento en vacío de vuelta a su Estado miembro de establecimiento.

¹⁶ El artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 establece lo siguiente: «transportes internacionales»:

- a) los desplazamientos con carga de un vehículo cuando el punto de partida y el punto de destino se encuentren en dos Estados miembros distintos, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
- b) los desplazamientos con carga de un vehículo con punto de partida en un Estado miembro y destino en un tercer país y viceversa, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
- c) los desplazamientos con carga de un vehículo entre terceros países, que atraviesen en tránsito el territorio de uno o más Estados miembros; o
- d) los desplazamientos de vacío relacionados con los transportes mencionados en las letras a), b) y c);

Supuesto 12: operación bilateral + desplazamiento en vacío

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión completo con mercancía en Vilna (LT) y la descarga en París (FR). En el trayecto de vuelta, el conductor conduce el camión vacío desde Francia (FR) hasta Lituania (LT).



Conclusión: el conductor lleva a cabo una operación de transporte bilateral de LT a FR, seguida de un desplazamiento en vacío desde FR de vuelta a LT. El conductor no se considera desplazado durante todo el recorrido: ni durante la operación bilateral a FR ni durante el desplazamiento en vacío realizado de vuelta al Estado miembro de establecimiento una vez finalizada dicha operación bilateral desde el citado Estado miembro de establecimiento.

Supuesto 13: dos operaciones bilaterales + un desplazamiento en vacío

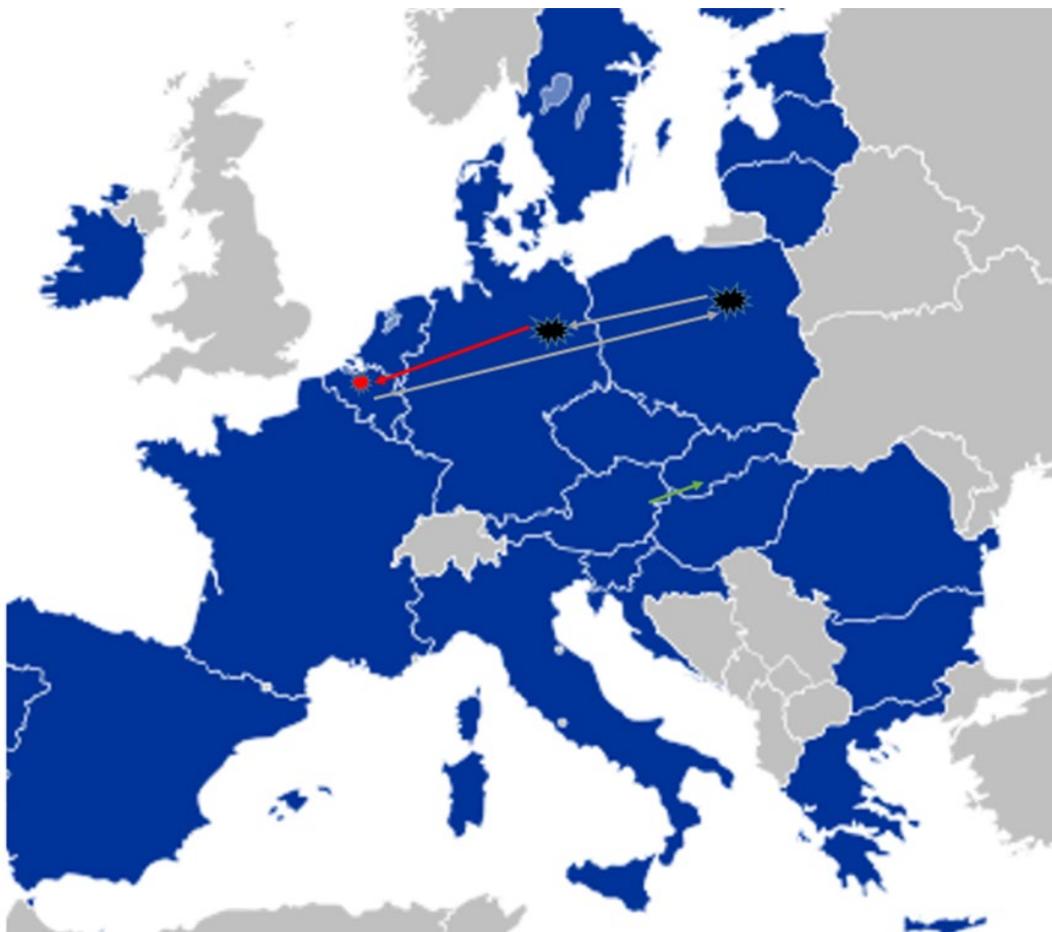
Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga mercancía en Vilna (LT) y la descarga en París (FR). A continuación, conduce el camión vacío desde París (FR) hasta Amberes (BE). Luego, carga mercancía en Amberes (BE) y la descarga en Vilna (LT).



Conclusión: el conductor lleva a cabo dos operaciones de transporte bilateral y un desplazamiento en vacío entre ellas. La primera operación bilateral tiene lugar de LT a FR, mientras que la segunda se realiza de BE a LT. El desplazamiento en vacío entre FR y BE debe considerarse realizado junto con la segunda operación de transporte bilateral que comienza en BE, de manera que no se le aplican las normas sobre el desplazamiento. Por consiguiente, el conductor no se considera desplazado durante ninguna de estas operaciones.

Supuesto 14: dos desplazamientos en vacío + una operación transfronteriza

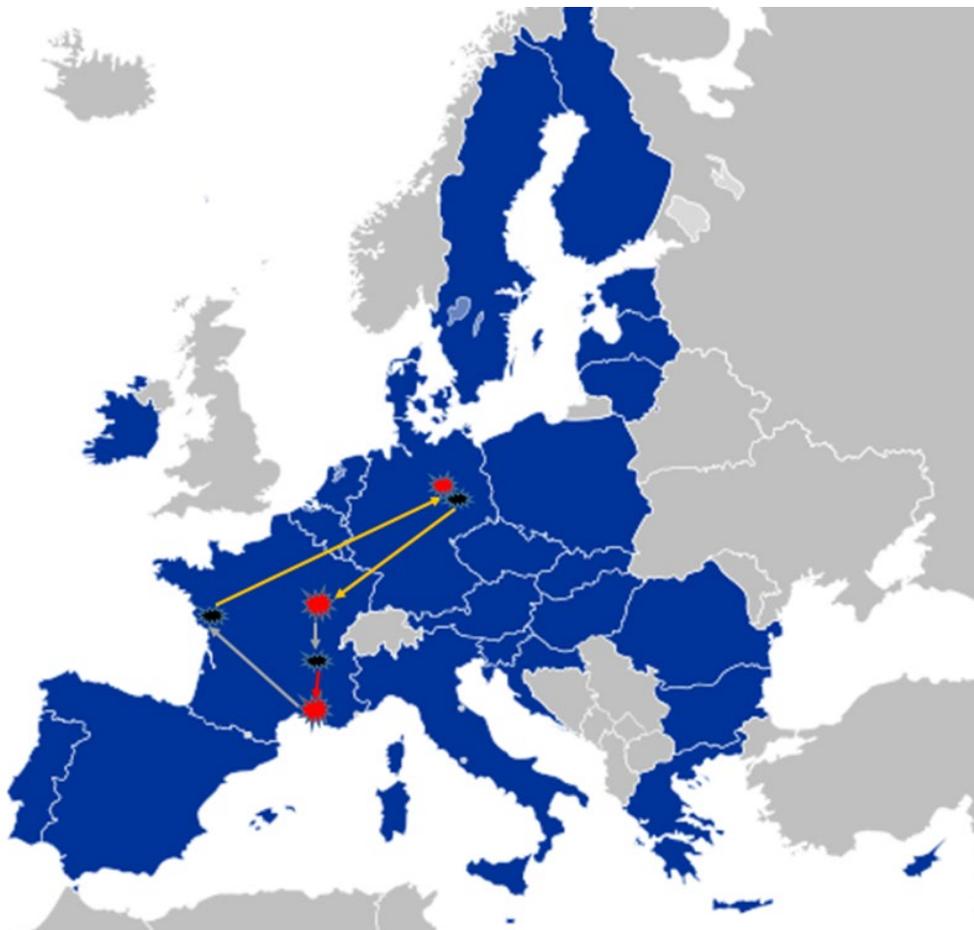
Un conductor cuya empresa está establecida en Polonia (PL) lleva a cabo un desplazamiento en vacío desde Varsovia (PL) hasta Berlín (DE). En Berlín (DE), carga de nuevo el camión completo con mercancía para luego descargarla Bruselas (BE). Después, conduce con el camión vacío desde Bruselas (BE) hasta Varsovia (PL).



Conclusión: el conductor realiza dos desplazamientos en vacío diferentes y una operación transfronteriza entre ellos. El primer desplazamiento en vacío de PL a DE va seguido de una operación transfronteriza de DE a BE, que a continuación va seguida de un desplazamiento en vacío desde BE de vuelta a PL. El desplazamiento en vacío desde PL hasta DE se realiza junto con la operación transfronteriza que comienza en DE. Por lo tanto, el conductor se considera desplazado a DE desde que entra en territorio alemán hasta que lo abandona. Este período abarca la conducción con el camión vacío hasta el punto de carga en DE, la carga de la mercancía en DE y su transporte a través del territorio alemán. Después, el conductor se considera desplazado a BE desde el momento en que entra en territorio belga hasta que finaliza la operación transfronteriza en BE. El conductor no se considera desplazado a BE durante el desplazamiento en vacío que realiza una vez terminada la operación transfronteriza cuando regresa al Estado miembro de establecimiento. El conductor no se considera desplazado a NL cuando realiza la operación transfronteriza de DE a BE, ya que únicamente transita por el territorio neerlandés sin realizar ninguna operación de carga o descarga.

Supuesto 15: dos operaciones bilaterales + cabotaje + dos desplazamientos en vacío

Un conductor empleado por una empresa establecida Alemania (DE) carga un camión completo con mercancía en Berlín (DE) y conduce hasta París (FR), donde descarga toda la mercancía. El conductor conduce el camión vacío hasta Lyon (FR), donde carga mercancía para luego descargarla en Marsella (FR). A continuación, conduce con el camión vacío desde Marsella (FR) hasta Nantes (FR). Antes de iniciar en viaje de vuelta a Alemania (DE), carga un camión completo con mercancía en Nantes (FR), que luego descarga en Berlín (DE).



Conclusión: el conductor realiza dos operaciones de transporte bilateral (de DE a FR y de FR a DE), una operación de cabotaje en FR y dos desplazamientos en vacío en FR. La primera operación bilateral desde DE finaliza con la descarga de la mercancía en París (FR). El conductor está desplazado desde el final de esa operación bilateral en FR, cuando comienza a conducir (desplazamiento en vacío) hacia el punto de carga en el que carga la mercancía para la operación de cabotaje en FR. El desplazamiento a FR termina cuando finaliza dicha operación de cabotaje, dado que a partir de ese momento el conductor conduce el camión vacío para volver a cargar mercancía que debe ser transportada mediante una operación bilateral de FR a DE. Por consiguiente, al primer desplazamiento en vacío desde París hasta Lyon se le aplican las normas sobre el desplazamiento, puesto que está vinculado a la operación de cabotaje realizada entre Lyon y Marsella. El segundo desplazamiento en vacío desde Marsella hasta Nantes está exento de la aplicación de las normas sobre el desplazamiento, porque este trayecto está vinculado a la operación bilateral de vuelta de Nantes (FR) a Berlín (DE), que está exenta del cumplimiento de dichas normas.