Asunto:	**GUIA DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE EL DESPLAZAMIENTO DE CONDUCTORES**
Circular nº:	**026-G-22**
Dirección de:	**RELACIONES UE Y NORMATIVA**
Departamento:	**RELACIONES UE**
Fecha:	**Madrid, 26 de enero de 2022**

El motivo de esta circular es haceros llegar el contenido de la guía que la Comisión Europea ha realizado sobre el desplazamiento de conductores, para aclarar las dudas que puedan surgir.

Esto es necesario, pues de esto va a depender si hay que realizar una declaración de desplazamiento o no en el nuevo Portal.

La guía es la siguiente:

CRITERIOS GENERALES

Determinar cuándo un conductor está desplazado o no en virtud de la Directiva (UE) 2020/1057

La Directiva (UE) 2020/1057 (también denominada "la Directiva") establece normas específicas con respecto a la [1]Directiva 96/71/CE y a la Directiva 2014/67/UE, ambos actos legislativos relativos al desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios. Distingue [2][3] entre los tipos de operaciones de transporte a las que deben aplicarse las normas de desplazamiento y aquellos a los que no deben aplicarse las normas de desplazamiento. El criterio general para tal distinción es el grado de conexión con el territorio del Estado miembro de acogida.[4]

Más concretamente, de la Directiva (UE) 2020/1057 se desprende que los conductores que

[1] Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se establecen normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de 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 ejecución y el Reglamento (UE) n.o 1024/2012 (DO L 249 de 31.7.2020, p. 49)

[2] La 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).

[3] Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la aplicación 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) no 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).

[4] Recital 9 de Directiva (UE) 2020/1057: *"Las normas sectoriales específicas equilibradas sobre el 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 la aplicación de dichas normas, debe distinguirse entre los diferentes tipos de operaciones de transporte en función del grado de conexión con el territorio del Estado miembro de acogida."*

efectúan operaciones de transporte en Estados miembros distintos del Estado miembro en el que el empresario del conductor tiene su establecimiento están **desplazados** al realizar las siguientes operaciones:

1) **operaciones de comercio cruzado**: entendidas como operaciones de transporte realizadas entre dos Estados miembros, o entre un Estado miembro y un tercer país, ninguno de los cuales es el país de establecimiento del operador que realiza estas operaciones;[5][6]

2) **operaciones de cabotaje**: entendidas como operaciones de transporte nacional por cuenta ajena realizadas con carácter temporal en el territorio de un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro[7].

No se considerará que el conductor está **desplazado** cuando realice:

1) **operaciones de transporte bilateral internacional**: entendidas como operaciones de transporte basadas en un contrato de transporte desde el Estado miembro en el que está establecido el operador (Estado miembro de establecimiento) a otro Estado miembro o a un tercer país, o desde otro Estado miembro o un tercer país al Estado miembro de establecimiento;[8]

2) **actividades adicionales limitadas de carga y/o descarga**[9] (es decir, operaciones de comercio cruzado como se ha descrito anteriormente) realizadas en el contexto de operaciones bilaterales en los Estados miembros o terceros países que atraviesa el conductor;

3) **tránsito**[10] por el territorio de un Estado miembro sin realizar ninguna actividad de carga o descarga;

4) **tramo inicial o final de una operación de transporte**[11]combinado, tal como se define en la Directiva 92/106/CEE del Consejo, en caso de que el tramo por carretera por sí solo consista en una operación de transporte bilateral internacional.[12]

OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS del operador antes, durante y después del desplazamiento

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

---

[5] Denominados en los considerandos 12 y 13 de la Directiva como «transporte internacional no bilateral» operaciones'.
[6] El Estado miembro de establecimiento es definido en el artículo 2, apartado 8, del Reglamento (CE) no 1071/2009.
[7] Se definen las operaciones de cabotaje para el transporte de mercancías en la Directiva con referencia a Reglamento (CE) n o 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).
[8] Considerando 10 y artículo 1, apartados 3 y 4, de la Directiva (UE) 2020/1057;
[9] Artículo 1, apartado 3, párrafo tercero, de la Directiva (UE) 2020/1057;
[10] Considerando 11 y artículo 1, apartado 5, de la Directiva (UE) 2020/1057;
[11] Considerando 12 y artículo 1, apartado 6, de la Directiva (UE) 2020/1057;
[12] 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).

Antes del desplazamiento, el operador deberá:

- presentar una declaración de desplazamiento a las autoridades de un Estado miembro en el que esté desplazado el conductor;
- a más tardar al comienzo del desplazamiento;
- utilizar la interfaz pública multilingüe conectada al sistema de información sobre el mercado interior (IMI);

El contenido de la declaración de desplazamiento:

1. la identidad del operador, al menos en forma de número de licencia comunitaria cuando se disponga de dicho número;
2. los datos de contacto de un gestor de transporte u otra persona de contacto en el Estado miembro de establecimiento para ponerse en contacto con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida en el que se presten los servicios y para enviar y recibir documentos o avisos;
3. la identidad del conductor, la dirección de la residencia y el número de su permiso de conducción;
4. la fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la ley aplicable al mismo;
5. la fecha prevista de inicio y finalización del desplazamiento;
6. las matrículas de los vehículos de motor;
7. los servicios de transporte prestados (por ejemplo, transporte de mercancías, transporte de pasajeros, transporte internacional u operaciones de cabotaje).

Durante el desplazamiento, el operador deberá:

- garantizar que los conductores tengan a su disposición los siguientes documentos:
  - la declaración de desplazamiento en papel o en formato electrónico;
  - pruebas de las operaciones de transporte que tienen lugar en el Estado miembro de acogida, como una carta de porte electrónica (e-CMR)
  - los registros del tacógrafo (en particular, los símbolos de los países de los Estados miembros en los que el conductor realizó operaciones de transporte).

Después del desplazamiento, el operador deberá:

- a más tardar ocho semanas después de recibir la solicitud del Estado miembro de acogida, enviar a través de la interfaz pública conectada al IMI los documentos solicitados, tales como:
  - registros de tacógrafos;
  - cartas de porte;
  - documentación relativa a la remuneración del conductor en relación con el período de desplazamiento;
  - el contrato de trabajo;

- hojas de tiempo relacionadas con el trabajo del conductor;
- comprobante de los pagos de la remuneración del conductor.

Las autoridades de los Estados miembros no podrán imponer a los operadores requisitos administrativos adicionales a los especificados en la Directiva, a fin de comprobar el cumplimiento de sus disposiciones.

ESCENARIOS DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE

En las secciones siguientes se explica e ilustra cómo se aplica la reglade contabilización en diferentes escenarios de operación de transporte:

I. BILATERAL

II. COMERCIO CRUZADO

III. CABOTAJE

IV. TRÁNSITO

V. VIAJES SIN CARGA

Leyenda:

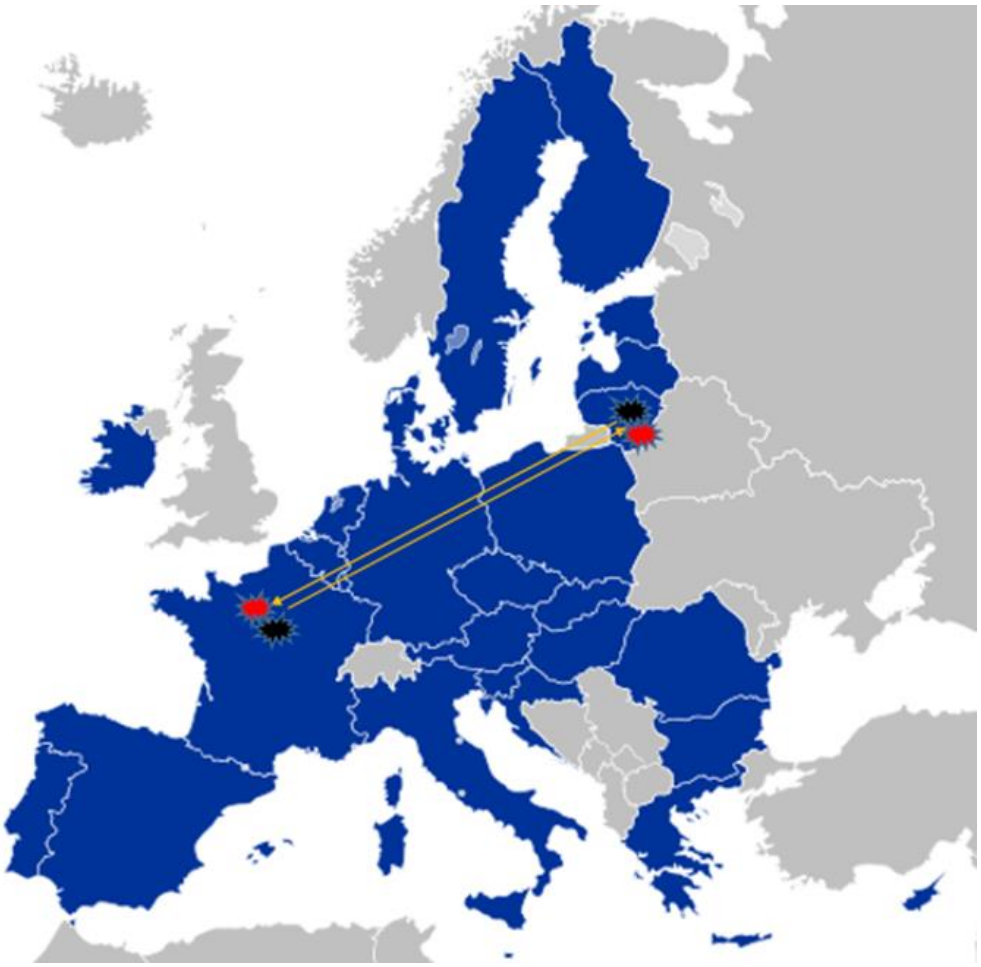
- Inicio del transporte y carga
- Descarga y fin del transporte
- Carga de la primera operación adicional
- Descarga de la primera operación adicional
- Carga de la segunda operación adicional
- Descarga de la segunda operación adicional
- Operación bilateral
- Una operación de transporte exenta adicional
- Operación de transporte no exenta
- Tránsito / Viaje en vacío

I. BILATERAL

1. ¿Qué están exentas de las normas de desplazamiento las operaciones de transporte bilateral *internacional?*

Escenario 1: Dos operaciones bilaterales

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) conduce un camión lleno de mercancías desde Vilna (LT) a París (FR). El conductor descarga todas las mercancías en París. Luego, para el viaje de regreso, el conductor carga mercancías en París para entregarlas a Vilna (LT).



Conclusión: El conductor realizó dos operaciones de transporte bilaterales: una de LT (Estado miembro de establecimiento) a FR (país de acogida) y otra de FR de vuelta a LT. Por lo tanto, el conductor no estuvo sujeto a las normas de desplazamiento durante todo el viaje.

Escenario2: operaciones bilaterales con tres lugares de descarga

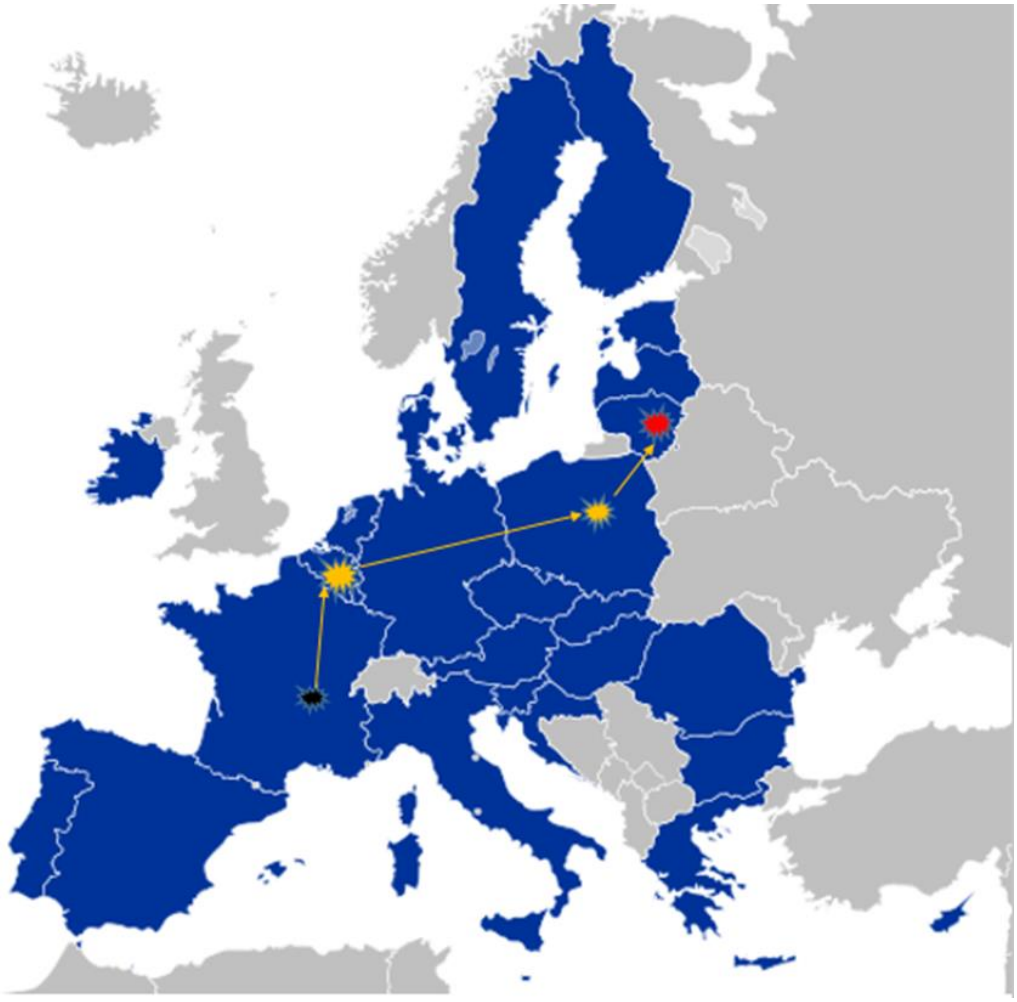
Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un *camión lleno de mercancías en Vilna (LT). Luego, el conductor conduce a Berlín (DE) y descarga 1/3 de las mercancías, y luego a Amberes (BE) para descargar otro 1/3 de las mercancías. Después, el conductor continúa conduciendo a Lyon (FR), y descarga el 1/3 restante de la mercancía.*

Conclusión: El conductor realizó 3 operaciones bilaterales en un solo viaje. El viaje comenzó con la carga del camión lleno de mercancías en LT (Estado miembro de establecimiento) que luego se han descargado en 3 países diferentes (descarga parcial de mercancías en DE, BE, FR). Dado que varias operaciones de transporte bilateral exentas (es decir, cada una cubierta por una carta de porte separada) pueden llevarse a cabo durante un viaje, el conductor no estaba sujeto a las normas de desplazamiento durante todo el [13]viaje.

[13] Considerando 10 de la Directiva (UE) 2020/1057: *"Cuando un conductor efectúe operaciones de transporte bilateral desde el Estado miembro en el que 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 estará estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento. Es posible que un conductor realice varias operaciones de transporte bilaterales durante un viaje".*

Escenario3: operaciones bilaterales con tres lugares de carga

Después de realizar las operaciones descritas en el escenario 2, en el camino de regreso a LT, el conductor empleado *por la empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión 1/3 con mercancías en Lyon (FR). El conductor luego conduce a Bruselas (BE) y carga otro camión 1/3 con mercancías, y luego a Varsovia (PL) para cargar el camión 1/3 restante con mercancías. Después, el conductor continúa conduciendo hacia Vilna (LT), para descargar toda la mercancía.*



Conclusión: El conductor realizó 3 operaciones bilaterales durante un viaje *de* regreso al Estado miembro de establecimiento. Dado que varias operaciones de transporte bilateral exentas (es decir, cada una de ellas en una carta de porte separada) pueden llevarse a cabo durante un viaje, el conductor no estaba sujeto a las normas de desplazamiento durante todo el viaje.

II. COMERCIO CRUZADO

2. ¿Están los conductores que realizan operaciones de comercio cruzado *sujetos a las normas* sobre desplazamiento *de conductores?*

Escenario4: comercio cruzado entre dos operaciones bilaterales

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) transporta un camión completo de mercancías desde Lisboa (PT) a Marsella (FR). El conductor descarga la mercancía en Marsella. En Marsella (FR), el conductor carga un camión lleno de mercancías y las descarga en Berlín (DE). En Berlín, el conductor carga un camión lleno de mercancías y las descarga en Oporto (PT).

Conclusión: El conductor realizó dos operaciones bilaterales distintas y una operación de comercio cruzado. La primera operación bilateral comenzó en PT (Estado miembro de establecimiento) con la carga de mercancías y terminó en FR con la descarga de dichas mercancías. La segunda operación bilateral se realizó desde la carga de las mercancías en DE hasta su descarga en PT (Estado miembro de establecimiento). Durante las dos operaciones bilaterales, el conductor no estuvo sujeto a las reglas de desplazamiento. La operación de carga de mercancías en FR y descarga en DE fue una operación de comercio cruzado no relacionada con ninguna de las dos operaciones bilaterales. Por lo tanto, el conductor comienza a ser enviado a FR después del final de la operación bilateral cuando comienza a conducir hasta el punto de carga para cargar las mercancías que se transportarán en el contexto de la operación de comercio cruzado. El desplazamiento a FR finaliza cuando el conductor abandona el territorio francés. A continuación, el conductor se considera desplazado a DE, desde la entrada en el territorio de DE hasta la descarga de mercancías en ese Estado miembro.

Escenario5: comercio cruzado entre **una operación bilateral y un** viaje **sin carga**

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) carga un camión lleno de mercancías en Lisboa (PT) y conduce a Berlín (DE), donde se descargan estas mercancías. En Berlín (DE), el conductor carga un camión lleno de otras mercancías y las descarga en Madrid (ES). A continuación, el conductor conduce vacío desde Madrid (ES) de regreso a su Estado miembro de establecimiento (PT).

Conclusión: El conductor realizó una operación de transporte bilateral de PT a DE, una operación de comercio cruzado de DE a ES y un viaje de regreso sin carga de ES de regreso a PT. El conductor se considera desplazado a DE después del final de la operación bilateral, cuando comienza a conducir hasta el punto de carga para cargar las mercancías que se transportarán en el contexto de la operación de comercio cruzado de DE a ES. El desplazamiento a DE finaliza cuando el conductor abandona el territorio de DE. Luego, el conductor se considera desplazado a ES desde el momento en el que ingresa al territorio de ES hasta que las mercancías traídas de DE dentro de la operación de comercio cruzado se han descargado y el conductor ha terminado la operación de comercio cruzado. El viaje de regreso sin carga a través del territorio de ES no se considera desplazamiento. El conductor no se considera desplazado en FR que transita durante el viaje bilateral de PT a DE y durante la operación de comercio cruzado de DE a ES.

3. ¿Qué actividades adicionales limitadas de carga y/o descarga están exentas de las normas *de desplazamiento?*

El conductor está exento de las normas de desplazamiento cuando, en el contexto de una operación de transporte bilateral en curso, también realiza **una actividad** de «**comercio cruzado**» de carga y/o descarga en el Estado miembro o tercero que el conductor cruza, siempre que el conductor no cargue mercancías y las descargue en el mismo Estado miembro.

Esto es posible, por ejemplo, cuando el conductor realiza una operación bilateral sin una carga completa del camión, y con el fin de utilizar la capacidad de carga del vehículo al máximo, el conductor carga mercancías adicionales en el camino. El conductor podrá realizar una operación de comercio cruzado exenta (es decir, una actividad adicional de carga y/o descarga) durante una operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta el Estado miembro de acogida. Cuando se efectúen dos operaciones bilaterales consecutivas desde y hacia el Estado miembro de establecimiento, durante cada una de las dos operaciones podrá efectuarse una operación transfronteriza adicional exenta. Esta es la llamada **regla 1 + 1.**

Escenario6: Dos operaciones bilaterales con dos operaciones cruzadas (1+1)

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania *(LT)* carga *1/2 camión con mercancías* en *Vilna (LT) para ser entregado en Barcelona (ES). El conductor se detiene en Berlín (DE) y carga el 1/2 camión restante con diferentes mercancías. A continuación, el conductor se dirige a Bruselas (BE) y descarga las mercancías cargadas en Berlín (DE). Posteriormente, el conductor continúa el viaje* y *descarga en Barcelona (ES)* la mercancía cargada *en Vilna (LT). Para la operación* bilateral de *retorno, el conductor carga un camión lleno de mercancías en Barcelona (ES). El conductor se detiene en Bruselas para descargar 1/2 de la mercancía. El conductor luego continúa hacia Vilna (LT)* para descargar *el 1/2 restante de las* mercancías.

Conclusión: El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral con una actividad adicional de carga y/o descarga (cross-trade) durante cada operación bilateral. La primera operación bilateral se realizó de LT y ES, con una actividad adicional exenta (es decir, cargar mercancías en DE y descargarlas en BE). La segunda operación bilateral (retorno) se realizó de ES a LT, también con una actividad adicional exenta (es decir, cargar mercancías en ES y descargar parte de ella en BE). El conductor no estaba sujeto a las reglas de publicación durante todo el viaje.

Cabe señalar que una sola actividad adicional exenta puede incluir:

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

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

4. ***¿Es posible* que el *conductor realice dos actividades adicionales exentas durante una operación de transporte bilateral* de *retorno al Estado miembro de establecimiento, si no se realizó ninguna actividad adicional durante* la *operación bilateral* desde *el* Estado *miembro de establecimiento?***

Sí, cuando el conductor no haya utilizado la posibilidad de realizar una actividad adicional exenta de carga y/o descarga (comercio cruzado) durante la operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento, y esta operación sea seguida por una operación bilateral de retorno al Estado miembro de establecimiento, dos actividades adicionales exentas de carga y/o descarga (comercio cruzado) podrá realizarse durante esa operación bilateral de retorno. Esta es la llamada regla **0 + 2.**

Escenario7: una operación bilateral con dos **operaciones cruzadas (0+2)**

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania *(LT)* carga *un camión completo con mercancías en Vilna (LT) y las entrega en* Madrid *(ES).*

A continuación, el conductor *carga un camión lleno de mercancías en Madrid (ES). El conductor se detiene en Bruselas (BE) para descargar 1/4 de las mercancías. El conductor luego conduce a Berlín (DE) y descarga 1/4 de* la *mercancía. El conductor luego continúa hacia Vilna (LT) para descargar el 1/2 restante de las mercancías.*

Conclusión: El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral con dos actividades adicionales de descarga (comercio cruzado) durante la operación bilateral de retorno. La primera operación bilateral se realizó de LT a ES, sin actividades adicionales en el medio. La segunda operación bilateral (retorno) se realizó de ES a LT, con dos actividades adicionales exentas (es decir, operaciones de comercio cruzado entre ES-BE y ES-DE, que consisten en dos actividades adicionales de descarga). El conductor no estuvo sujeto a las reglas de desplazamiento durante todo el viaje.

Escenario8: una operación bilateral con dos **operaciones cruzadas (0+2)**

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania *(LT)* carga *un camión completo con mercancías* en *Vilna (LT) y las entrega en Barcelona (ES). El conductor carga 1/2 camión con mercancías en Barcelona (ES) y luego* se detiene en Lyon (FR) y carga *1/2 camión con* otro tipo de *mercancías. Después, el conductor conduce a Bruselas (BE) y descarga las mercancías cargadas en Lyon (FR). El conductor luego continúa hacia Berlín (DE) para cargar 1/2 camión con otras mercancías, que luego se descargan en Varsovia (PL). Finalmente, el conductor continúa hasta Vilna (LT) donde descarga la* mercancía cargada en Barcelona *(ES).*

Conclusión: El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral con dos actividades adicionales, cada una de las cuales consistió en una actividad de carga y descarga (comercio cruzado), durante la operación bilateral de retorno. La primera operación bilateral se realizó de LT a ES, sin actividad adicional. La segunda operación bilateral (retorno) se realizó de ES a LT, con dos actividades adicionales exentas (es decir, operaciones de comercio cruzado entre FR-BE y DE-PL, ambas consistentes en una actividad adicional de carga y descarga). El

conductor no estaba sujeto a las reglas de desplazamiento durante todo el viaje.

5. ***En el caso de más de una actividad adicional realizada en el contexto de una operación de transporte bilateral, ¿cuál de esas actividades está exenta y cuál está sujeta a las normas de desplazamiento?***

Cuando se lleven a cabo múltiples operaciones de comercio cruzado en el contexto de una operación bilateral en curso, la **primera actividad** (en el caso de la regla 1+1) o las dos **primeras actividades** (en el caso de la regla 0+2) estarán exentas de las normas de desplazamiento. Por lo tanto, cuando el operador realiza una tercera actividad adicional (en el escenario 1+1 o en el escenario 0+2), o más, dichas actividades adicionales ya no están exentas, por lo que entran en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento.

Escenario 9: operación bilateral con un comercio cruzado exento y un comercio cruzado no exento

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga 1/2 camión con mercancías en Vilna (LT), para ser entregado en Madrid (ES). Mientras conduce a Madrid, el conductor se detiene en Varsovia (PL) para cargar 1/2 camión con otras mercancías para entregarlas a Berlín (DE). Después de descargar las mercancías de Varsovia en Berlín, el conductor carga 1/2 camión con otro tipo de mercancías en Berlín (DE) y las descarga en Bruselas (BE). Posteriormente, el conductor continúa hasta Madrid (ES), y descarga la mercancía cargada en Vilna (LT).

Conclusión: El conductor realizó una operación de transporte bilateral (de LT a ES) y dos actividades adicionales de carga y descarga (operaciones de comercio cruzado) durante esta

operación bilateral. La primera actividad adicional de cargar mercancías en PL y descargarlas en DE está exenta de las normas de desplazamiento, mientras que la segunda actividad adicional de cargar mercancías en DE y descargarlas en BE está comprendida en las normas de desplazamiento. Esto se debe al hecho de que el conductor ya ha utilizado la posibilidad de una actividad adicional exenta de carga y descarga. La situación de desplazamiento comienza a aplicarse con la carga de mercancías en Berlín (DE) y termina cuando esas mercancías se descargan en Bruselas (BE), ya que el conductor reanuda la operación bilateral exenta de las normas de desplazamiento. Por lo tanto, el conductor se considera enviado a DE desde el momento de la carga de mercancías en Berlín y termina cuando sale del territorio de DE. Luego, el conductor se considera desplazado a BE desde la entrada en el territorio de BE hasta la descarga de las mercancías en Bruselas. Después de descargar la mercancía en Bruselas, el conductor reanuda la operación bilateral, que está exenta de las reglas de desplazamiento.

I. CABOTAJE

Escenario 10: Dos operaciones bilaterales + cabotaje

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) carga un camión completo con mercancías en Lisboa (PT) y las entrega en Hamburgo (DE). Después de descargar mercancías en Hamburgo (DE), el conductor carga un camión completo con otras mercancías y las descarga en Múnich (DE). Luego, en Múnich (DE), el conductor carga un camión lleno con mercancías para ser entregadas a Lisboa (PT).

Conclusión: El conductor realizó dos operaciones bilaterales (una de PT a DE y otra de DE a PT) y una operación de cabotaje en DE. El conductor se considera enviado a DE. La situación de desplazamiento comienza después del final de la operación bilateral (descarga de

mercancías en Hamburgo) cuando él/ella comienza a conducir hasta el punto de carga para cargar las mercancías para la operación de cabotaje en DE. El desplazamiento continúa a través de la realización de la operación de cabotaje y termina cuando se descargan las mercancías y se finaliza la operación de cabotaje. El conductor no se considera desplazado a DE para la parte del viaje después del final de la operación de cabotaje y cuando comienza a trabajar para la operación bilateral de retorno (es decir: conduce al punto de carga, carga mercancías para operación bilateral y las transporta a través del territorio de DE).

III. TRÁNSITO

6. ¿Qué es el «tránsito» y está fuera del ámbito *de aplicación de las normas de desplazamiento?*

El concepto de tránsito se caracteriza por el hecho de que el conductor atraviesa el territorio de un Estado miembro sin cargar ni descargar mercancías. Por lo tanto, la calificación de la presencia del conductor en un Estado miembro como tránsito no se ve afectada por las paradas, por ejemplo, por razones de higiene, repostaje, descansos o períodos de descanso. Esto significa que una situación de tránsito está fuera del alcance de las normas de desplazamiento. [14]

Escenario 11: tránsito + operación bilateral + comercio cruzado + tránsito

Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) carga un camión lleno de mercancías en Lisboa (PT) para ser entregado a Madrid (ES). En Madrid (ES) el conductor carga un camión lleno de mercancías para ser entregados a Dortmund (DE). Después de la entrega en Dortmund, el conductor regresa con el camión vacío a Lisboa (PT).

Conclusión: El conductor realizó una operación bilateral de PT a ES, una operación de comercio cruzado de ES a DE y un viaje sin carga de DE a PT. El conductor no se considera desplazado a ES para la parte del viaje realizada bajo operación bilateral. El conductor comienza a ser desplazado a ES después del final de la operación bilateral (descarga de mercancías en Madrid) y cuando comienza a conducir hasta el punto de carga para cargar las mercancías para la operación de comercio cruzado de ES a DE. El desplazamiento a ES finaliza cuando el

[14] Considerando 11 de Directiva (UE) 2020/1057

conductor abandona el territorio de ES. Luego, el conductor se considera enviado a DE desde el momento de ingresar al territorio de DE hasta el final de la operación de comercio cruzado en DE. El conductor no se considera enviado a DE durante el viaje sin carga que regresa a PT, después del final de la operación de comercio cruzado. El conductor no se considera desplazado ni en FR ni en BE, ya que solo transita por los territorios de estos países cuando realiza operaciones de comercio cruzado.

IV. VIAJES SIN CARGA

7. ¿Es lo mismo un viaje sin carga que un *«tránsito»?*

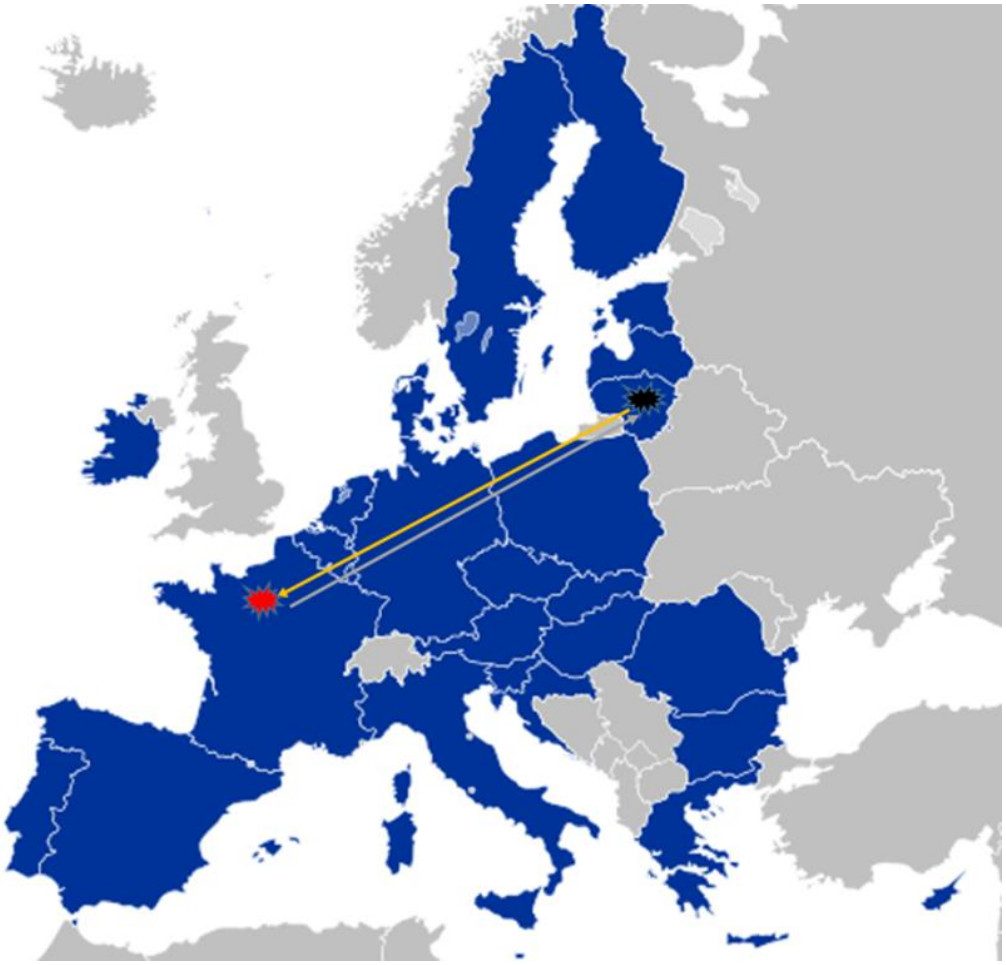
No. Una situación de tránsito siempre está exenta de las normas de desplazamiento, mientras que un viaje sin carga está exento si se realiza en relación con una operación bilateral y no está exento cuando se lleva a cabo en relación con el cabotaje o una operación internacional no bilateral que entra dentro de las normas de desplazamiento (comercio cruzado). [15]

En principio, el desplazamiento finaliza con la descarga de mercancías transportadas dentro de la operación que entra en el ámbito de aplicación de las normas de desplazamiento (por ejemplo, cabotaje o comercio cruzado). La clasificación del viaje en vacío posterior como desplazamiento o exento de desplazamiento depende de si la nueva operación, que activa ese viaje sin carga, está cubierta o no por las normas de desplazamiento. En este contexto, es importante señalar que el conductor no se considera desplazado si, después de descargar las mercancías dentro de la operación cubierta por las normas de desplazamiento, realiza un viaje sin carga de regreso a su Estado miembro de establecimiento.

[15] El artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.o 1072/2009 estipula que: «transporte internacional»:
a) un viaje cargado realizado por un vehículo cuyo punto de partida y punto de llegada se encuentren en dos Estados miembros diferentes, con o sin tránsito por uno o varios Estados miembros o terceros. países;
b) un viaje cargado realizado por un vehículo desde un Estado miembro a un tercer país o viceversa, con o sin tránsito a través de uno o varios Estados miembros o terceros. países;
c) un viaje cargado realizado por un vehículo entre terceros países, con tránsito por el territorio de uno o varios Estados miembros; o
d) un viaje en vacío en relación con el transporte a que se refieren las letras a), b) y c));

Escenario 12: operación bilateral + viaje en vacío

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión lleno de mercancías en Vilna (LT) y las descarga en París (FR). En el camino de regreso, el conductor conduce vacío desde Francia (FR) a Lituania (LT).



Conclusión: El conductor realizó una operación de transporte bilateral de LT a FR, seguida de un viaje sin carga de FR de regreso a LT. El conductor no se considera desplazado durante todo el viaje: ni durante la operación bilateral a FR ni durante el viaje en vacío realizado después del final de la operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento para regresar a ese Estado miembro.

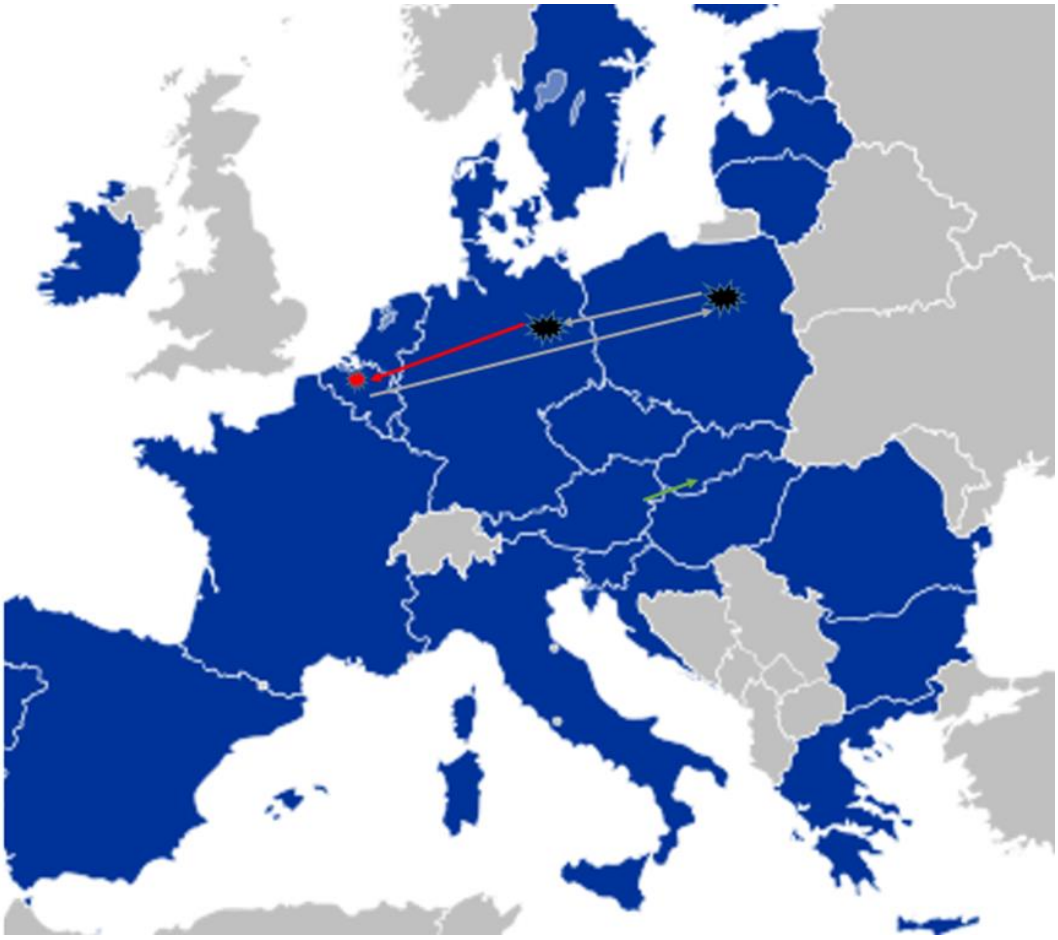
Escenario 13: Dos operaciones bilaterales + un viaje sin carga

Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga mercancías en Vilna (LT) y las descarga en París (FR). El conductor conduce con un camión vacío de París (FR) a Amberes (BE). A continuación, el conductor carga las mercancías en Amberes (BE) y las descarga en Vilna (LT).

Conclusión: El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral y un viaje sin carga entre ellos. La primera operación bilateral ocurrió de LT y FR, mientras que la segunda operación bilateral se llevó a cabo de BE a LT. El viaje en vacío entre FR y BE debe considerarse realizado juntamente con la segunda operación de transporte bilateral que comienza en BE, lo que significa que no se aplican las normas de desplazamiento. Por lo tanto, el conductor no debe considerarse como desplazado durante todas estas operaciones.

Escenario 14: dos viajes en vacío + un comercio cruzado

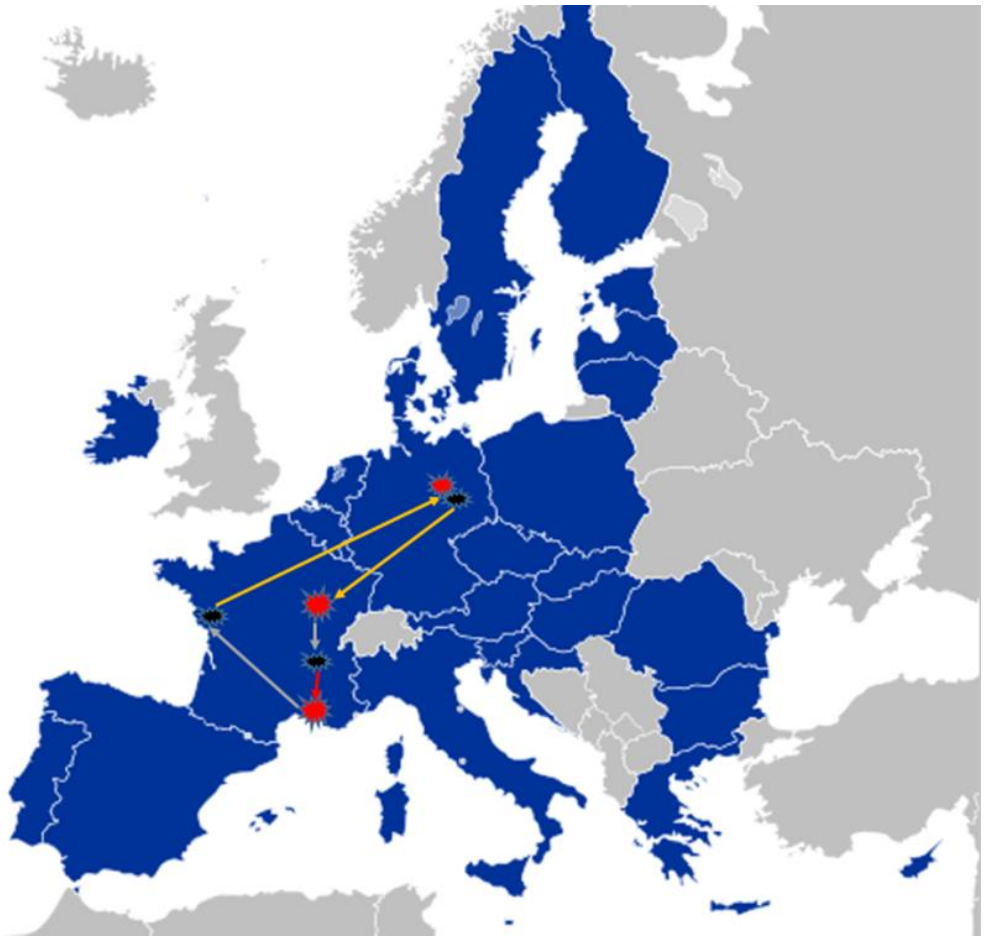
Un conductor cuya empresa tiene su sede en Polonia (PL) realiza un viaje sin carga desde Varsovia (PL) a Berlín (DE). En Berlín (DE), el conductor carga un camión lleno de mercancías y las descarga en Bruselas (BE). Luego, el conductor conduce vacío desde Bruselas (BE) a Varsovia (PL).



Conclusión: El conductor realizó dos viajes distintos sin carga y una operación de comercio cruzado entre ellos. El primer viaje en vacío entre PL y DE fue seguido por una operación de comercio cruzado entre DE y BE, que luego fue seguido por un viaje sin carga desde BE de regreso a PL. El viaje en vacío de PL a DE se lleva a cabo junto con la operación de comercio cruzado que comienza en DE. Por lo tanto, el conductor se considera desplazado a DE desde el momento de entrar en el territorio de DE hasta salir del territorio de DE. Este período incluye conducir con el camión vacío hasta el punto de carga en DE, cargar mercancías en DE y transportarlas a través del territorio de DE. Luego, el conductor se considera asignado a BE desde el momento de ingresar al territorio de BE hasta el final de la operación de comercio cruzado en BE. El conductor no se considera desplazado a BE durante el viaje en vacío después del final de la operación de comercio cruzado al regresar al Estado miembro de establecimiento. El conductor no se considera desplazado a NL cuando realiza operaciones de comercio cruzado entre DE y BE porque solo transita por el territorio de NL sin cargar ni descargar.

Escenario 15: dos operaciones bilaterales + cabotaje + dos viajes sin carga

Un conductor empleado por una empresa establecida en Alemania (DE) carga un camión lleno de mercancías en Berlín (DE), conduce a París (FR) y descarga todas las mercancías. A continuación, el conductor conduce en vacío a Lyon (FR) para cargar mercancías y las descarga en Marsella (FR). El conductor conduce vacío desde Marsella (FR) a Nantes (FR). En el camino de regreso a Alemania (DE), el conductor carga un camión lleno de mercancías en Nantes (FR) y las descarga en Berlín (DE).



Conclusión: El conductor realizó dos operaciones de transporte bilaterales (de DE a FR y de FR a DE), una operación de cabotaje en FR y dos viajes sin carga en FR. La primera operación bilateral de DE terminó con la descarga de mercancías en París (FR). El conductor comienza a ser desplazado en FR después del final de esa operación bilateral cuando comienza a conducir (viaje en vacío) hasta el punto de carga donde carga las mercancías que se transportarán bajo operación de cabotaje en FR. El desplazamiento a FR termina cuando finaliza la operación de cabotaje, ya que después de eso el conductor conduce con un camión vacío para cargar mercancías que se entregarán dentro de la operación bilateral de FR a DE. Por lo tanto, el primer viaje en vacío entre París y Lyon entra dentro de las reglas de desplazamiento, ya que este viaje está relacionado con la operación de cabotaje realizada entre Lyon y Marsella. El segundo viaje en vacío entre Marsella y Nantes está exento de las normas de desplazamiento, ya que este viaje está relacionado con la operación bilateral de retorno de Nantes (FR) a Berlín (DE), que está exenta de las normas de desplazamiento.

MAM