Traducido del inglés al español - www.onlinedoctranslator.com

# Preguntas y respuestas

**sobre el desplazamiento de conductores con arreglo a la Directiva (UE) 2020/1057**

**en el contexto del transporte de mercancías**[1]

***EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD: Esta guía fue preparada 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 interpretar con autoridad el derecho de la Unión.***

## CRITERIOS GENERALES

**determinar cuándo un conductor está destinado o no en virtud de la Directiva (UE) 2020/1057**

Directiva (UE) 2020/1057[2](también denominada "la Directiva") establece normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE[3]y a la Directiva 2014/67/UE[4], ambos actos legislativos relativos al desplazamiento de trabajadores en el marco de la prestación de servicios. Distingue entre los tipos de operaciones de transporte a los que se deben aplicar las normas de envío y aquellos a los que no se deben aplicar las normas de envío. El criterio general para tal distinción es el grado de conexión con el territorio del Estado miembro de acogida[5].

Más concretamente, de la Directiva (UE) 2020/1057 resulta que los conductores que realicen operaciones de transporte en Estados miembros distintos del Estado miembro en el que el empleador del conductor tiene su establecimiento están **al corriente** al realizar las siguientes operaciones:

---

[1] Esta guía se refiere únicamente a preguntas y respuestas sobre el 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 lo que respecta a las normas sobre el transporte de pasajeros.

[2]Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se establecen normas específicas en relación con la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el destino de conductores en el sector del transporte por carretera y se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de aplicación 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, relativa al desplazamiento de trabajadores en el marco de la 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 aplicación de la Directiva 96/71/CE relativa al desplazamiento de trabajadores en el marco de la prestación de servicios y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/ 2012 sobre 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 equilibradas específicas del sector 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 el cumplimiento de dichas normas, debe hacerse una distinción entre diferentes tipos de operaciones de transporte en función del grado de conexión con el territorio del Estado miembro de acogida.»*

1) **comercio transfronterizo** operaciones[6] – 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[7]del operador que realiza estas operaciones;
2) **cabotaje** operaciones – entendidas como operaciones de transporte interior por cuenta ajena realizadas con carácter temporal en el territorio de un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro[8].

El conductor deberá **no** ser considerado como **al corriente** cuando actua:

1) **bilateral internacional** operaciones de transporte[9] – 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 ;
2) **actividades adicionales limitadas de carga y/o descarga**[10](es decir, operaciones de comercio cruzado como las descritas anteriormente) realizadas en el contexto de operaciones bilaterales en los Estados miembros o terceros países que cruza el conductor;
3) **tránsito**[11]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 combinado**[12], tal como se define en la Directiva del Consejo 92/106/EEC[13], en caso de que el tramo por carretera por sí solo consista en una operación de transporte bilateral internacional.

## 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 acreditar el cumplimiento de las normas sobre desplazamiento de conductores.

**Antes de la publicación, el operador deberá**:

- presentar una declaración de destino a las autoridades de un Estado miembro al que se destina el conductor;
- a más tardar al comienzo del destino;
- utilizando la interfaz pública multilingüe conectada al sistema de Información del 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 este número esté disponible;
2. los datos de contacto de un gestor de transporte u otra persona de contacto en el Estado miembro de establecimiento para servir de enlace con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida en el que se prestan los servicios y para enviar y recibir documentos o notificaciones;

---

[6] Mencionado en los considerandos 12 y 13 de la Directiva como 'operaciones de transporte internacional no bilateral'.

[7] El Estado miembro de establecimiento se define en el artículo 2, apartado 8, del Reglamento (CE) nº 1071/2009.

[8] Las operaciones de cabotaje relativas al transporte de mercancías se definen en la Directiva con referencia al Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre normas comunes para el acceso al mercado internacional del transporte 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] el 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 tipos de transporte combinado de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

3. la identidad del conductor, la dirección de la residencia y el número de su permiso de conducir;
4. la fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la ley que le es aplicable;
5. la fecha prevista de inicio y finalización del desplazamiento;
6. las placas de matrícula de los vehículos de motor;
7. los servicios de transporte realizados (por ejemplo, transporte de mercancías, transporte de pasajeros, transporte internacional u operaciones de cabotaje).

**Durante el desplazamiento, el operador deberá**:

- asegurarse de 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 país de los Estados miembros en los que el conductor realizó operaciones de transporte).

**Después de la publicación, 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 con respecto al período de desplazamiento;
  - el contrato de trabajo;
  - hojas de horas relacionadas con el trabajo del conductor;
  - comprobante de pago 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, con el fin de comprobar el cumplimiento de sus disposiciones.

## ESCENARIOS DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE

Las siguientes secciones explican e ilustran cómo se aplican las reglas de publicación en diferentes escenarios de operaciones de transporte:

I. BILATERAL
II. COMERCIO TRANSFRONTERIZO
tercero CABOTAJE
IV. TRÁNSITO
V. VIAJES SIN CARGA

**Leyenda:**

Inicio de transporte y carga Descarga y fin de
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

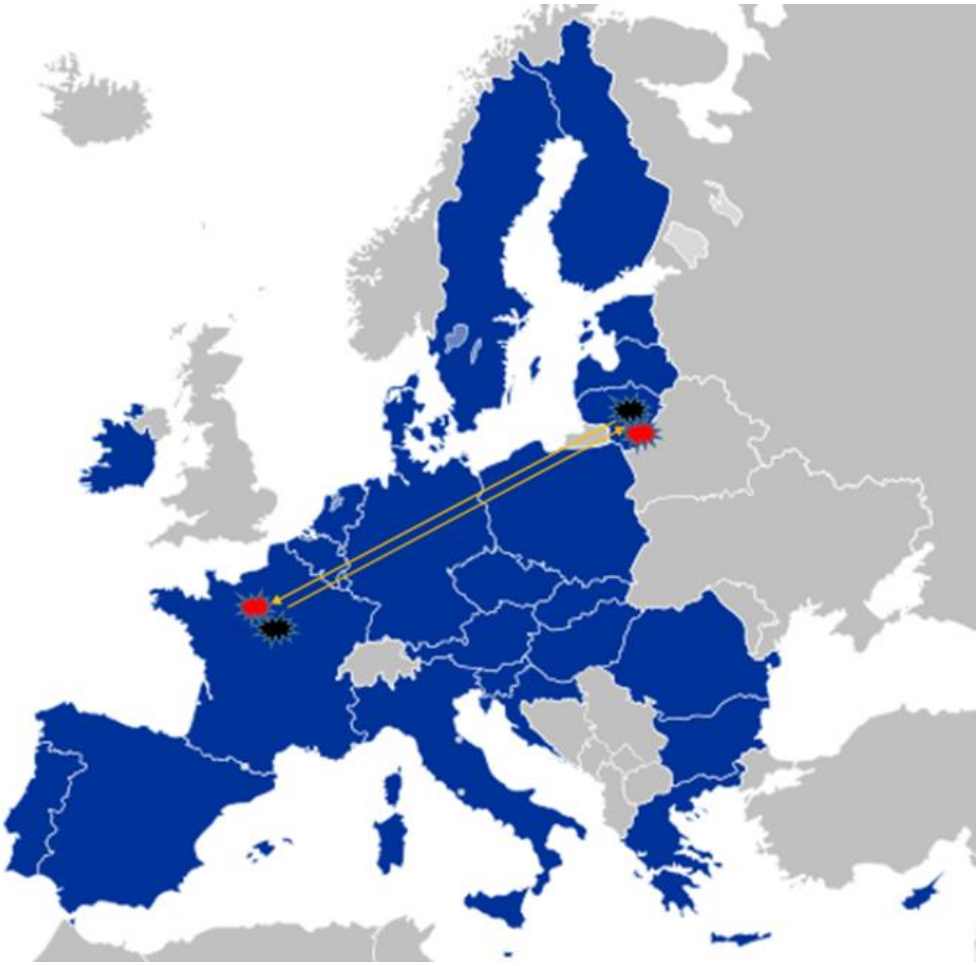
Operación de transporte exenta adicional
Operación de transporte no exenta
Tránsito / Viaje sin carga

# I. BILATERAL

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

**escenario 1: Dos operaciones bilaterales**

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



Conclusión : El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral: 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 estaba sujeto a las normas de publicación durante todo el viaje.

**Escenario 2: operaciones bilaterales con tres lugares de descarga**

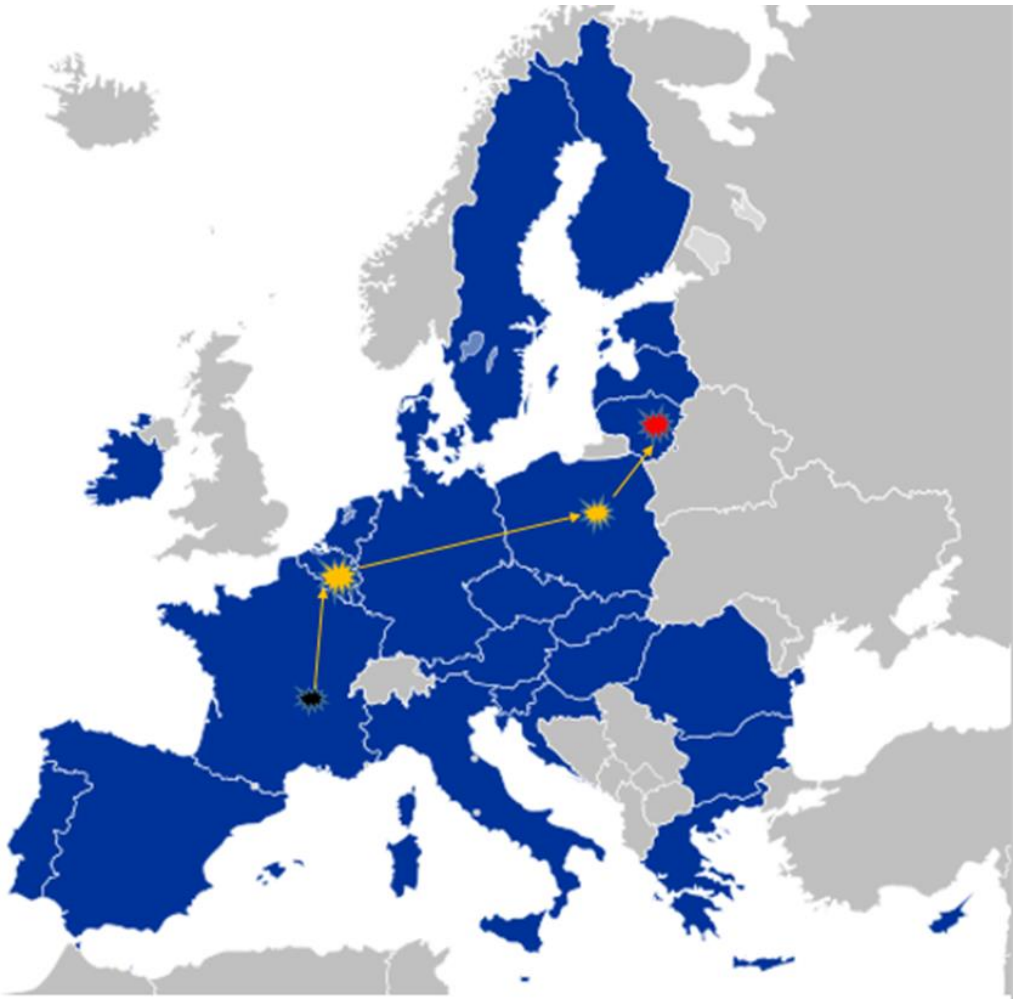
*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión lleno de mercancías en Vilnius (LT). Luego, el conductor se dirige a Berlín (DE) y descarga 1/3 de las mercancías, y luego a Amberes (BE) para descargar otro 1/3 de las mercancías. Posteriormente, el conductor sigue conduciendo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

Conclusión : El conductor realizó 3 operaciones bilaterales dentro de un viaje. El viaje comenzó cargando el camión lleno de mercancías en LT (Estado miembro de establecimiento) que luego se descargaron en 3 países diferentes (descarga parcial de mercancías en DE, BE, FR). Dado que pueden realizarse varias operaciones de transporte bilateral exentas (es decir, cada una cubierta por una carta de porte separada) durante un mismo viaje[14], el conductor no estaba sujeto a las normas de publicación durante todo el viaje.

14 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 el servicio está estrechamente relacionado con el Estado miembro de establecimiento. Es posible que un conductor realice varias operaciones de transporte bilateral durante un mismo viaje".*

**Escenario 3: operaciones bilaterales con tres puntos 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). Luego, el conductor se dirige a Bruselas (BE) y carga otro 1/3 de camión con mercancías, y luego a Varsovia (PL) para cargar el 1/3 de camión restante con mercancías. Posteriormente, el conductor continúa conduciendo hasta Vilnius (LT), para descargar todas las mercancías.*



Conclusión : El conductor realizó 3 operaciones bilaterales durante un viaje de regreso t*o* el Estado miembro de establecimiento. Dado que pueden realizarse varias operaciones de transporte bilateral exentas (es decir, cada una con una carta de porte separada) durante un mismo viaje, el conductor no estaba sujeto a las normas de publicación durante todo el viaje.

***2. ¿Los conductores que realizan operaciones cruzadas están sujetos a las normas sobre desplazamiento de conductores?***

**Escenario 4: comercio cruzado entre dos operaciones bilaterales**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Portugal (PT) transporta un camión lleno 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 cruzada. La primera operación bilateral comenzó en PT (Estado miembro de establecimiento) con la carga de mercancías y finalizó 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 estaba sujeto a las reglas de publicación. La operación de cargar mercancías en FR y descargarlas en DE era una operación de comercio cruzado que no estaba 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. La publicación en FR finaliza cuando el conductor abandona el territorio francés.

**Escenario 5 : 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 se dirige 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 vuelta 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 a PT. El conductor comienza a ser destinado a DE después del final de la operación bilateral cuando él / 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. La publicación en DE finaliza cuando el conductor abandona el territorio de DE. Entonces se considera que el conductor está destinado a ES desde el momento en que ingresa al territorio de ES hasta que las mercancías traídas desde DE dentro de la operación de comercio cruzado se han descargado y el conductor finalizó la operación de comercio cruzado. El viaje de ida y vuelta sin carga por el territorio de ES no se considera desplazamiento.

***3. ¿Cuáles son las actividades adicionales limitadas de carga y/o descarga exentas de las normas de publicación?***

El conductor está exento de las normas de publicación cuando, en el contexto de una operación de transporte bilateral en curso, también realiza**una**"**comercio transfronterizo**"**actividad**de carga y/o descarga en el Estado miembro o tercer país que atraviese el conductor, siempre que el conductor no cargue y descargue mercancías en el mismo Estado miembro.

Esto es posible, por ejemplo, cuando el conductor realiza una operación bilateral sin un camión completo y, para utilizar al máximo la capacidad de carga del vehículo, el conductor carga mercancías adicionales en el camino. El conductor puede 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 al Estado miembro de acogida. Cuando se realicen dos operaciones bilaterales consecutivas desde y hacia el Estado miembro de establecimiento, durante cada una de las dos operaciones podrá realizarse una operación cruzada adicional exenta. Este es un llamado**regla 1+1**.

**Escenario 6 : dos operaciones bilaterales con dos intercambios cruzados (1+1)**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga ½ camión con mercancías en Vilnius (LT) para ser entregadas en Barcelona (ES). El conductor se detiene en Berlín (DE) y carga el medio 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 Vilnius (LT). Para la operación de devolución bilateral, el conductor carga un camión lleno de mercancías en Barcelona (ES). El conductor se detiene en Bruselas para descargar la mitad de la mercancía. A continuación, el conductor continúa hasta Vilnius (LT) para descargar la mitad restante de la mercancía.*

Conclusión : El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral con una actividad adicional de carga y/o descarga (comercio cruzado) durante cada operación bilateral. La primera operación bilateral se realizó de LT a 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 ellas 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 1.3 de la Directiva (UE) 2020/1057.

***4. ¿Es posible que el conductor realice <u>dos</u> exime actividades adicionales durante una operación de transporte bilateral de regreso 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 (cross-trade) durante la operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento, y esta operación vaya seguida de una operación bilateral de regreso a el Estado miembro de establecimiento, se podrán realizar dos actividades adicionales exentas de carga y/o descarga (cross-trade) durante esa operación bilateral de retorno. Este es un llamado**regla 0+2**.

**Escenario 7 : una operación bilateral con dos intercambios cruzados (0+2)**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión completo con mercancías en Vilnius (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 ¼ de esas mercancías. A continuación, el conductor se dirige a Berlín (DE) y descarga ¼ de la mercancía. A continuación, el conductor continúa hasta Vilnius (LT) para descargar la mitad restante de la mercancía.*

<u>Conclusión</u> : El conductor realizó dos operaciones de transporte bilateral con dos actividades adicionales de descarga (cross-trade) 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, consistentes en dos actividades adicionales de descarga). El conductor no estuvo sujeto a las reglas de publicación durante todo el viaje.

**Escenario 8 : una operación bilateral con dos intercambios cruzados (0+2)**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión completo con mercancías en Vilnius (LT) y las entrega en Barcelona (ES). El conductor carga ½ camión con mercancías en Barcelona (ES) y luego se detiene en Lyon (FR) y carga ½ camión con otro tipo de mercancías. A continuación, el conductor se dirige a Bruselas (BE) y descarga la mercancía cargada en Lyon (FR). Luego, el conductor continúa hacia Berlín (DE) para cargar ½ camión con otras mercancías, que luego se descargan en Varsovia (PL). Finalmente, el conductor continúa hasta Vilnius (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 ellas consistente en una actividad de carga y descarga (cross-trade), durante la operación bilateral de retorno. La primera operación bilateral se realizó de LT a SE, 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 publicación durante todo el viaje.

***5. En 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, el**primera actividad**(en el caso de la regla 1+1) o la**las dos primeras actividades**(en el caso de la regla 0+2) están exentos de las reglas de publicación. 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 dentro de las normas de desplazamiento.

## Escenario 9: operación bilateral con un cruce exento y otro no exento

**comercio**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga ½ camión con mercancías en Vilnius (LT), para ser entregadas en Madrid (ES). Mientras conduce a Madrid, el conductor se detiene en Varsovia (PL) para cargar ½ camión con otras mercancías para entregarlas en Berlín (DE). Después de descargar las mercancías de Varsovia en Berlín, el conductor carga medio 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 Vilnius (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 publicación, mientras que la segunda actividad adicional de cargar mercancías en DE y descargarlas en BE está incluida en las normas de publicación. Esto se debe a que el conductor ya ha utilizado la posibilidad de una actividad adicional exenta de carga y descarga. La situación de publicación comienza con la carga de mercancías en Berlín (DE) y finaliza cuando esas mercancías se descargan en Bruselas (BE), ya que el conductor reanuda la operación bilateral exenta de las normas de publicación. Por eso, el conductor se considera enviado a DE desde el momento de la carga de mercancías en Berlín y finaliza cuando abandona el territorio de DE. A continuación, el conductor se considera destinado a BE desde la entrada al territorio de BE hasta la descarga de la mercancía en Bruselas. Después de descargar la mercancía en Bruselas, el conductor reanuda la operación bilateral, que está exenta de las normas de desplazamiento.

## tercero 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 los descarga en Munich (DE). Luego, en Munich (DE), el conductor carga un camión completo con mercancías para entregar en Lisboa (PT).*

Conclusión : El conductor realizó dos operaciones bilaterales (una de PT a DE y otra de DE de regreso a PT) y una operación de cabotaje en DE. El conductor se considera enviado a DE. La situación de envío comienza después del final de la operación bilateral (descarga de mercancías en Hamburgo) cuando comienza a conducir hasta el punto de carga para cargar las mercancías para la operación de cabotaje en DE. El desplazamiento continúa durante la realización de la operación de cabotaje y finaliza cuando se descargan las mercancías y finaliza la operación de cabotaje. El conductor no se considera destinado a DE para la parte del viaje posterior a la finalización de la operación de cabotaje y cuando comienza a trabajar para la operación bilateral de regreso (es decir, conduce hasta el punto de carga, carga las mercancías para la operación bilateral y las lleva por el territorio DE).

# IV. TRÁNSITO

### *6. ¿Qué es 'tránsito' y está fuera del alcance de las reglas de publicación?*

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. La calificación de la presencia del conductor en un Estado miembro como tránsito no se ve afectada, por tanto, por paradas, por ejemplo, por motivos de higiene, repostaje, pausas o períodos de descanso[15]. Esto significa que una situación de tránsito está fuera del alcance de las reglas de publicación.

**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 entregadas en Madrid (ES). En Madrid (ES), el conductor carga un camión lleno de mercancías para entregar en 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 de regreso a PT. El conductor no se considera destinado a ES para la parte del viaje realizada en operación bilateral. El conductor comienza a ser destinado a ES después del final de la operación bilateral (descarga de mercancías en Madrid) y cuando comienza a conducir al punto de carga para cargar las mercancías para la operación de comercio cruzado de ES a DE. La publicación en ES finaliza cuando el conductor abandona el territorio de ES. Entonces, se considera que el conductor está destinado a DE desde el momento en que ingresa al territorio de DE hasta que deja el final de la operación de comercio cruzado en DE. operación. El conductor no se considera destinado ni en FR ni en BE,

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

## v VIAJES SIN CARGA

### *7. ¿Es lo mismo un viaje sin carga que 'tránsito'?*

No. Una situación de tránsito siempre está exenta de las reglas de publicación, mientras que un viaje sin carga [dieciséis] está exenta si se realiza en el marco de una operación bilateral y no está exenta cuando se realiza en el marco de un cabotaje o de una operación internacional no bilateral sujeta a las normas de desplazamiento (cross-trade).

En principio, el envío finaliza con la descarga de las mercancías transportadas dentro de la operación sujeta a las normas de envío (por ejemplo, cabotaje o comercio cruzado). La clasificación del siguiente viaje sin carga como despachado o exento de despachado depende de si la nueva operación, que provoca ese viaje sin carga, está cubierta por las normas de despachamiento o no. 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 EM de establecimiento.

[dieciséis] El artículo 2.2 del Reglamento (CE) nº 1072/2009 establece que: 'transporte internacional' significa:

a) un viaje con carga realizado por un vehículo cuyo punto de partida y el punto de llegada se encuentren en dos Estados miembros diferentes, con o sin tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países;

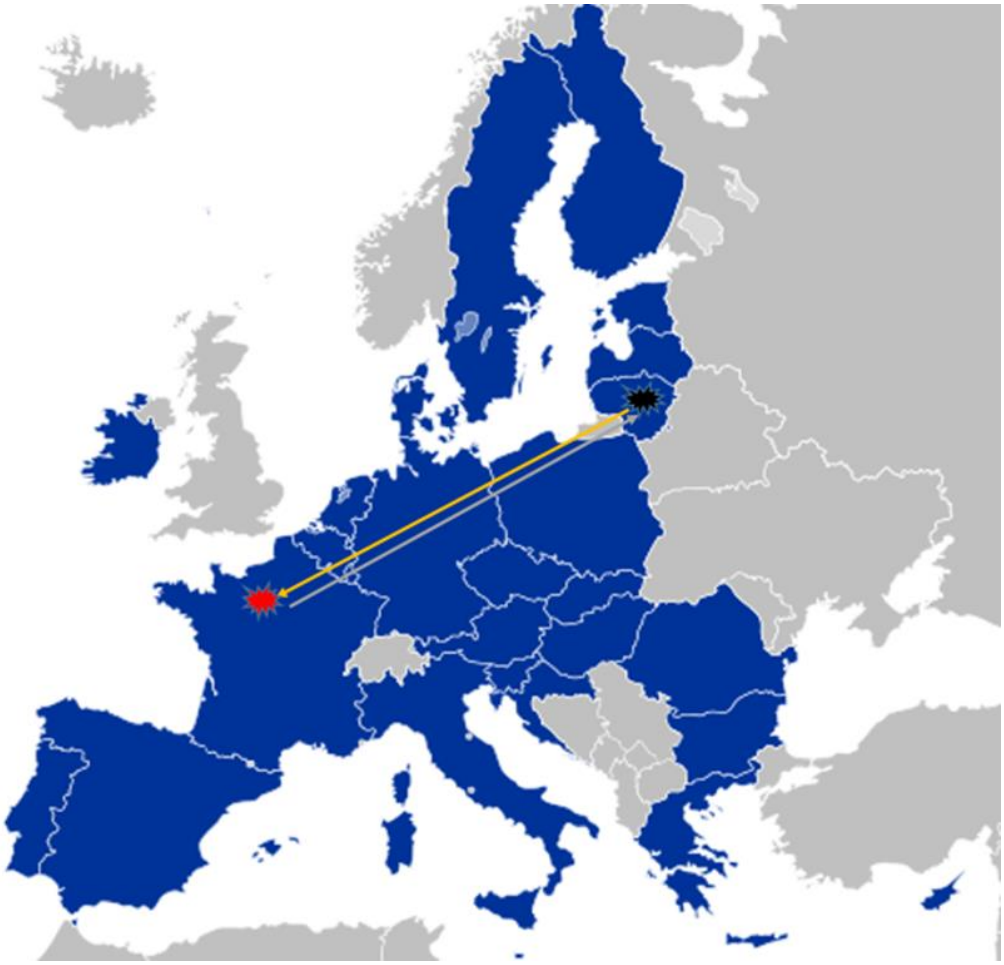
(b) un viaje cargado realizado por un vehículo desde un Estado miembro a un tercer país o viceversa, con o sin tránsito a través de uno o más Estados miembros o terceros países;

c) un viaje cargado realizado por un vehículo entre terceros países, con tránsito por el territorio de uno o más Estados miembros; o

(d) un viaje sin carga junto con el transporte a que se refieren las letras (a), (b) y (c);

**Escenario 12 : operación bilateral + viaje sin carga**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga un camión lleno de mercancías en Vilnius (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 a LT. El conductor no se considera destinado para todo el viaje: ni durante la operación bilateral a FR ni durante el viaje sin carga realizado después del final de la operación bilateral desde el Estado miembro de establecimiento para regresar a ese Estado miembro.

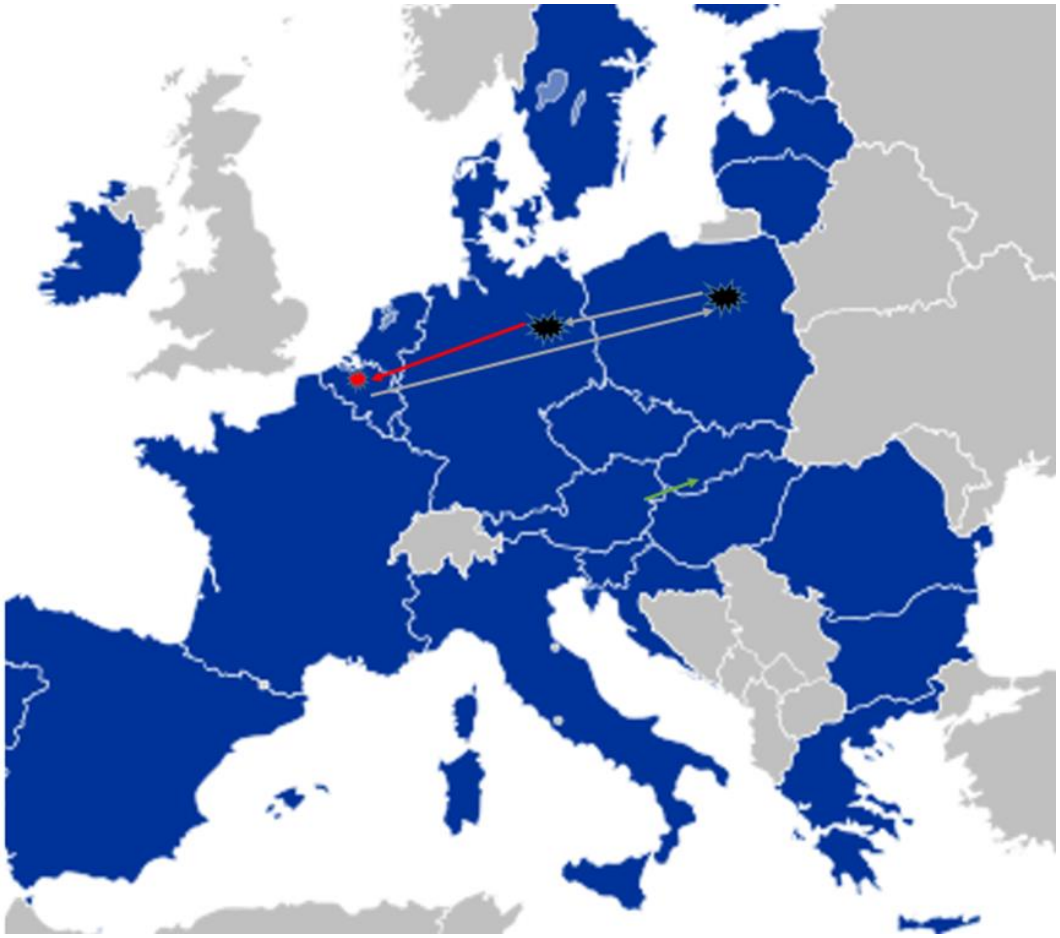
**Escenario 13 : Dos operaciones bilaterales + un viaje sin carga**

*Un conductor empleado por una empresa establecida en Lituania (LT) carga mercancías en Vilnius (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 Vilnius (LT).*

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

**Escenario 14 : dos viajes sin carga + un comercio cruzado**

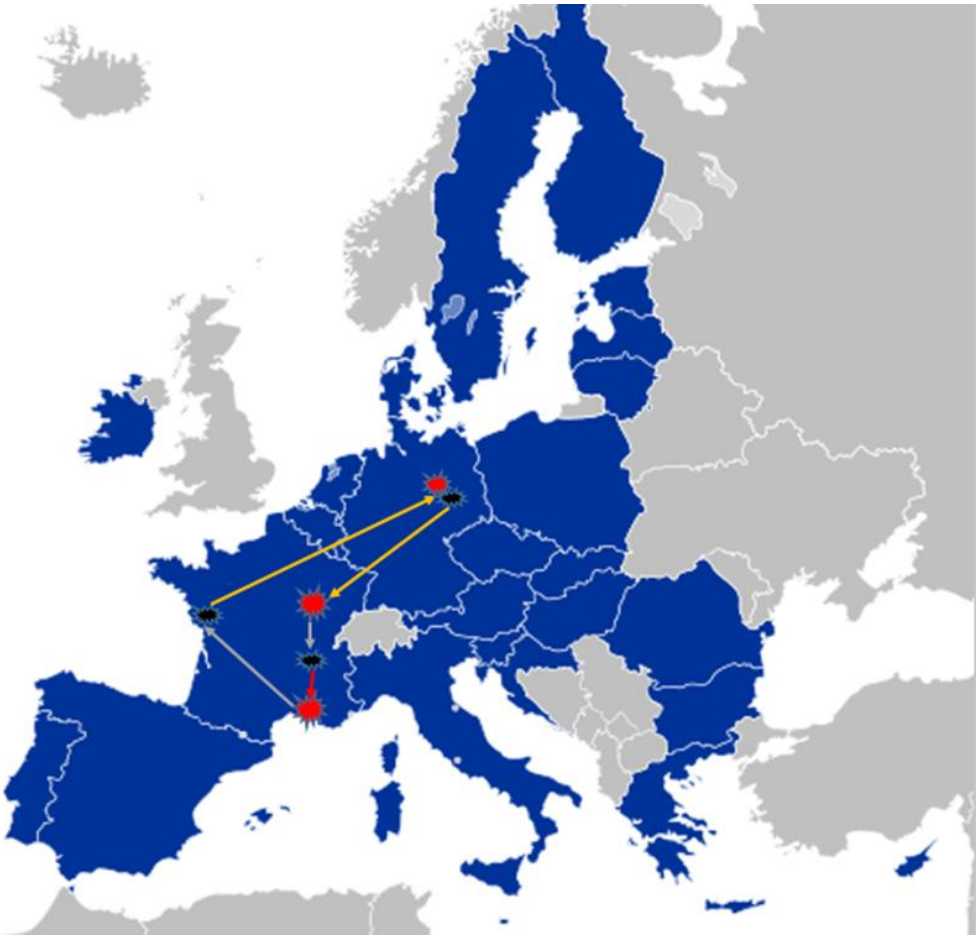
*Un conductor cuya empresa tiene su sede en Polonia (PL) realiza un viaje sin carga de Varsovia (PL) a Berlín (DE). En Berlín (DE), el conductor carga un camión lleno de mercancías y las descarga en Bruselas (BE). Luego, el conductor conduce vacío desde Bruselas (BE) a Varsovia (PL).*



Conclusión : El conductor realizó dos viajes distintos sin carga y una operación comercial cruzada entre ellos. El primer viaje sin carga entre PL y DE fue seguido por una operación comercial cruzada entre DE y BE, que luego fue seguida por un viaje sin carga de BE de regreso a PL. El viaje sin carga de PL a DE se lleva a cabo junto con la operación comercial cruzada que comienza en DE. Por lo tanto, el conductor se considera destinado a DE desde el momento en que ingresa al territorio DE hasta que abandona el territorio DE. Este período cubre la conducción con un camión vacío hasta el punto de carga en DE, la carga de mercancías en DE y su transporte a través del territorio de DE. Entonces, el conductor se considera enviado a BE desde el momento en que ingresa al territorio de BE hasta el final de la operación de comercio cruzado en BE. El conductor no se considera destinado a BE durante el viaje sin carga después del final de la operación cross-trade al regresar al Estado miembro de establecimiento. El conductor no se considera enviado a NL cuando realiza una operación 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. Luego, el conductor conduce vacío a Lyon (FR) para cargar mercancías y descargarlas en Marsella (FR). A continuación, el conductor conduce vacío de Marsella (FR) a Nantes (FR). 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 bilateral (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 destinado a FR después del final de esa operación bilateral cuando comienza a conducir (viaje sin carga) hasta el punto de carga donde carga las mercancías para transportarlas en operaciones de cabotaje en FR. El desplazamiento a FR finaliza cuando finaliza la operación de cabotaje, ya que posteriormente el conductor se desplaza con un camión vacío para cargar las mercancías que se van a entregar en el marco de la operación bilateral de FR a DE. Por lo tanto, el primer viaje sin carga entre París y Lyon entra dentro de las normas de desplazamiento, ya que este viaje está relacionado con la operación de cabotaje realizada entre Lyon y Marsella.