



Toda la documentación que un gestor de tráfico debe tener en cuenta en Transporte Internacional.

Información relevante:

Paquete de Movilidad, ERRU, IRI y
honorabilidad. Consejos, ayudas
y casos reales

Índice

Introducción

- Objetivo de la guía
- Importancia del ERRU para las empresas de transporte

Apelación de sanciones

- ¿Por qué apelar sanciones?
- Procedimientos y consejos legales
- Registros nacionales y ERRU
- Funcionamiento de los registros nacionales
- Intercambio de información a través del ERRU

Información y datos públicos

- Datos accesibles al público a través del ERRU
- Procedimientos para la consulta de datos

Sistema de Puntos ERRU

- Asignación de puntos
- Sanciones

Cambios Introducidos por el Paquete de Movilidad

- Actualización de la clasificación de infracciones
- Fórmula común para la evaluación de riesgos

Clasificación de Riesgos

- Evaluación y clasificación de las empresas
- Fórmula y factores de ponderación

Requisito de Honorabilidad

- Definición y normativa aplicable
- Consecuencias de la pérdida de honorabilidad

Índice de Reiteración Infractora (IRI)

- Cálculo del IRI
- Consecuencias para la empresa y el gestor de transporte

VDO Fleet

- Desafíos de la gestión de flotas internacionales
- Cómo VDO Fleet transforma la gestión de flotas

Anticípate a las sanciones con VDO Fleet

- Análisis detallado de Infracciones por Conductor
- Prevención de sanciones

Informe de infracciones personalizado

- Generación de informes para corrección proactiva

Cálculo del IRI y cumplimiento normativo

- Automatización del Cálculo del Índice de Reiterado de Infracciones (IRI)
- Beneficios de mantener el IRI bajo control
- Recomendaciones para la gestión de infracciones y apelación de sanciones

Introducción

Con el objetivo de facilitar el entendimiento de la repercusión de las sanciones en carretera por incumplir la normativa de Desplazamiento de conductores hemos realizado la guía “Controles en carretera: Impacto de las sanciones a empresas y gestores de flotas por incumplimiento de la normativa de desplazamiento”.

Para ello, os ofrecemos una visión integral sobre el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU), el sistema para el intercambio de información entre las autoridades competentes de los Estados miembros de la Unión Europea. Este registro electrónico permite a los Estados miembros interconectar sus registros nacionales, asegurando así un flujo de información eficiente y transparente sobre las empresas de transporte por carretera.

En esta guía encontrarás las funciones clave del ERRU, tales como:

- Control de la Honorabilidad: Permite a los Estados miembros verificar si un gestor de transporte tiene autorización para operar.
- Notificación del resultado del control: Facilita la comunicación sobre las infracciones detectadas durante las inspecciones.
- Control de datos de la empresa: Proporciona información detallada sobre las licencias, vehículos y empleados de una empresa de transporte.
- Notificación de inhabilitación: Informa a todos los Estados miembros sobre la inhabilitación de un gestor de transporte.

Desde tacografointeligente.com te recordamos que el reciente Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2381, publicado el 29 de septiembre de 2023, estableció las normas comunes para la interconexión de los registros, mejorando la capacidad de los Estados miembros para detectar empresas de transporte que no cumplen con las normativas.

Además, esta guía: “Controles en carretera: Impacto de las sanciones a empresas y gestores de flotas por incumplimiento de la normativa de desplazamiento” proporciona a las empresas de transporte y a sus gestores de flota una comprensión clara del requisito de honorabilidad, tal como está definido en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Recuerda que la pérdida de honorabilidad puede acarrear consecuencias graves, como la inhabilitación del gestor de transporte y la suspensión temporal de las autorizaciones de transporte, lo que puede llevar a la paralización de la actividad empresarial.

La guía también explica las diferentes categorías de infracciones que afectan a la honorabilidad y destaca la importancia de mantener un control riguroso sobre el Índice de Reiteración Infractora (IRI), que puede determinar la pérdida de este requisito esencial.

Agneska Martínez, asesora legal de Move Expert, subraya que “la pérdida de honorabilidad es mucho más que una simple multa; puede significar la imposibilidad de continuar con la actividad de transporte y el cierre de la empresa”.

En esta guía también encontrarás recomendaciones sobre cómo evitar la pérdida de honorabilidad y cómo al utilizar VDO Fleet podrás optimizar la gestión de la flota y garantizar el cumplimiento normativo.

Desde tacografointeligente.com, estamos comprometidos a ayudar a las empresas de transporte a entender el complejo entorno normativo. Con esta guía, buscamos empoderar a los gestores de flota y empresas para que tomen decisiones informadas y eviten sanciones que puedan perjudicar su reputación y operatividad.

VDO Fleet: La solución predictiva que protege tu empresa

Utilizar soluciones predictivas que te ayuden a prevenir infracciones es fundamental para todas las empresas de transporte modernas.

VDO Fleet es el software legal de gestión del tacógrafo, que además de analizar y archivar los registros del conductor y del tacógrafo, te envía alertas sobre las posibles infracciones de tus conductores antes de que estas ocurran, reduciendo significativamente los riesgos de sanción, ahorrándote miles de euros en multas.

Con VDO Fleet estarás preparado para mantener la posición de tu empresa frente a las autoridades, preservando tu licencia comunitaria y garantizando la honorabilidad de tu empresa.

¿Por Qué elegir VDO Fleet?

VDO Fleet es tu aliado ya que pone a tu disposición todo el potencial de la información del tacógrafo para optimizar la gestión de tu flota y evitar multas.

Por ley, como gestor de flotas, estás obligado a almacenar los datos del tacógrafo. Entonces, ¿por qué no aprovechar al máximo las funcionalidades que te ofrece VDO Fleet? Con esta solución, no solo cumples la normativa vigente, sino que también transformas esos datos en un activo estratégico para tu negocio.

VDO Fleet ha sido diseñado para ofrecerte información de gran valor sobre tus vehículos y conductores. Además, cuenta con un sistema de alertas de incidencias e informes que te ayudan a formar a tus conductores sobre cómo evitar sanciones. VDO Fleet no solo te explica la causa de la sanción, sino también te ofrecerá automáticamente el importe de la multa en caso de inspección.

El software de VDO Fleet está en constante evolución, adaptándose a los continuos cambios legislativos e incluye las directrices del Paquete de Movilidad I, cruce de fronteras, cabotaje y el cálculo del IRI, entre otras funcionalidades.

VDO Fleet: El software de gestión de flotas más completo del mercado

Además, VDO Fleet ha sido equipado con el informe de infracciones más completo del mercado, cubriendo la legislación laboral, tiempos de conducción y descanso, islas, ferry y el Paquete de Movilidad I.

¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

Ahora puedes probar VDO Fleet durante dos meses. No es cualquier demo: la diseñamos y ajustamos específicamente para tu empresa, garantizando que se adapte a tus necesidades y te aporte beneficios reales desde el primer momento.

[Haz clic aquí y obtén tu acceso ahora mismo.](#) Dos meses sin compromiso. Empieza hoy y descubre cómo VDO Fleet puede marcar la diferencia en la gestión de tu flota. No esperes más. ¡El cambio que tu negocio necesita está a un solo clic de distancia!

Apelar sanciones tras un control en carretera

¿Por qué es tan importante apelar una sanción tras un control en carretera? Agnieszka Martínez, asesora legal de Move Expert, explica los dos motivos más importantes que debéis tener en cuenta para apelar una sanción impuesta tras un control en carretera:

- 1.- Repetir el mismo motivo de sanción puede tener impacto negativo en el ERRU (debido a los puntos de penalización recibidos).

2.- La buena reputación del operador es la única manera de borrar el historial de infracciones.

Para la experta legal de Move Expert, el Paquete de Movilidad I ha creado un mercado más justo y competitivo para el transporte de mercancías a través de Europa, mejorando la competencia leal entre empresas, eliminando las llamadas empresas buzón y mejorando las condiciones laborales de los conductores.

Sin embargo, las sanciones se han endurecido, ya que la Comisión Europea adaptó el Registro Europeo de Empresas de Transporte ERRU, en vigor desde 2013, a la actual situación legal de las operaciones de transporte de mercancías por carretera.

Ahora, los Estados miembros están obligados a establecer y mantener registros nacionales actualizados sobre los operadores de transporte establecidos en sus respectivos territorios.

Estos registros nacionales contienen información y datos sobre las empresas de transporte por carretera, su gestión, sus operaciones y su calificación de riesgo. También ofrecen información sobre las empresas que han sido objeto de sanciones por infracciones graves y del gestor de transporte que haya sido declarado no apto de acuerdo con las regulaciones nacionales.

Desde tacografointeligente.com os recordamos que los Estados miembros no solo están obligados a mantener estos registros de sanciones cuando estas se emiten en sus territorios por las autoridades nacionales, sino también cuando se imponen en otros Estados miembros.

Estos registros nacionales funcionan como las principales bases de datos o herramientas en apoyo de la obligación de los Estados miembros de intercambiar información con otros Estados miembros sobre los operadores de transporte por carretera a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU) y el Sistema de Información del Mercado Interior (IMI).

¿Qué sabes del ERRU?

Para asegurar la aplicación efectiva de la normativa de transporte de mercancías en Europa, disponemos de un sistema común de intercambio de información entre las autoridades competentes de todos los Estados miembros. En la Unión Europea, este intercambio de información se realiza a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU).

ERRU es una base de datos electrónica que permite a los Estados miembros intercambiar información sobre las empresas de transporte por carretera. Es decir, a través de esta aplicación se interconectan los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera de los distintos Estados miembros. De modo que las autoridades pueden intercambiar mutuamente la información contenida en sus respectivas bases de datos.

El Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera, está operativo desde el 1 de enero de 2013, y se ha ido adaptando progresivamente para responder a la aplicación de la legislación de transporte por carretera.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2381, de 29 de septiembre de 2023, fijó las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera e incluye la información sobre la calificación de riesgo de las empresas de transporte e información adicional que facilite la detección de empresas buzón como por ejemplo: número de empleados, número de vehículos gestionados, etcétera, según lo previsto en el Paquete de Movilidad I.

Ahora, a través del ERRU los estados miembros intercambian la siguiente información:

Control de la honorabilidad (Check Good repute, CGR): Permite al Estado miembro solicitante enviar una consulta a uno o a todos los Estados miembros que responden para determinar si un gestor de transporte está habilitado y, por tanto, si dispone de autorización para operar una empresa de transporte.

¿Cómo te ayuda VDO Fleet a llevar el control de honorabilidad de tu empresa?

VDO Fleet automatiza el cálculo del Índice de Reiteración de Infracciones (IRI) para que puedas gestionar la información de tus conductores y vehículos de manera eficiente, asegurando el cumplimiento normativo y manteniendo la honorabilidad de tu empresa en el transporte de mercancías.

Esta solución de VDO ha sido diseñada para aplicar la fórmula del IRI, considerando factores clave como el número de conductores, los días trabajados en el último año y las infracciones cometidas. Es importante recordar que el resultado del IRI no debe superar los 3 puntos.

Con VDO Fleet, obtendrás un cálculo actualizado del IRI de tu flota. Este resultado se refleja de manera clara y comprensible, eliminando preocupaciones sobre posibles sanciones y permitiéndote tomar decisiones informadas.

Con VDO Fleet estarás preparado para llevar un control total de tu flota, asegurando que tu empresa opere de manera eficiente, segura y en conformidad con la legislación vigente.

¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

Ahora puedes probar VDO Fleet durante dos meses. No es cualquier demo: la diseñamos y ajustamos específicamente para tu empresa, garantizando que se adapte a tus necesidades y te aporte beneficios reales desde el primer momento.

Haz clic aquí y obtén tu acceso ahora mismo. Dos meses sin compromiso. Empieza hoy y descubre cómo VDO Fleet puede marcar la diferencia en la gestión de tu flota. No esperes más. ¡El cambio que tu negocio necesita está a un solo clic de distancia!

Notificación del resultado del control (Notification of Check Result, NCR): Permite al Estado miembro en el que se haya efectuado el control notificar el resultado de un control al Estado miembro de establecimiento. Cuando se haya detectado una infracción grave durante el control, el Estado miembro en el que se haya detectado la infracción notificará al Estado miembro de establecimiento mediante la NCR que la empresa de transporte ha cometido una infracción grave y podrá solicitar que se apliquen sanciones a la empresa de transporte en el Estado miembro de establecimiento. Cuando no se haya detectado ninguna infracción durante el control, la NCR permite al Estado miembro en el que se haya llevado a cabo el control notificar al Estado miembro de establecimiento el resultado positivo del control.

Sin embargo, si se han cometido infracciones en territorio extranjero, esta aplicación:

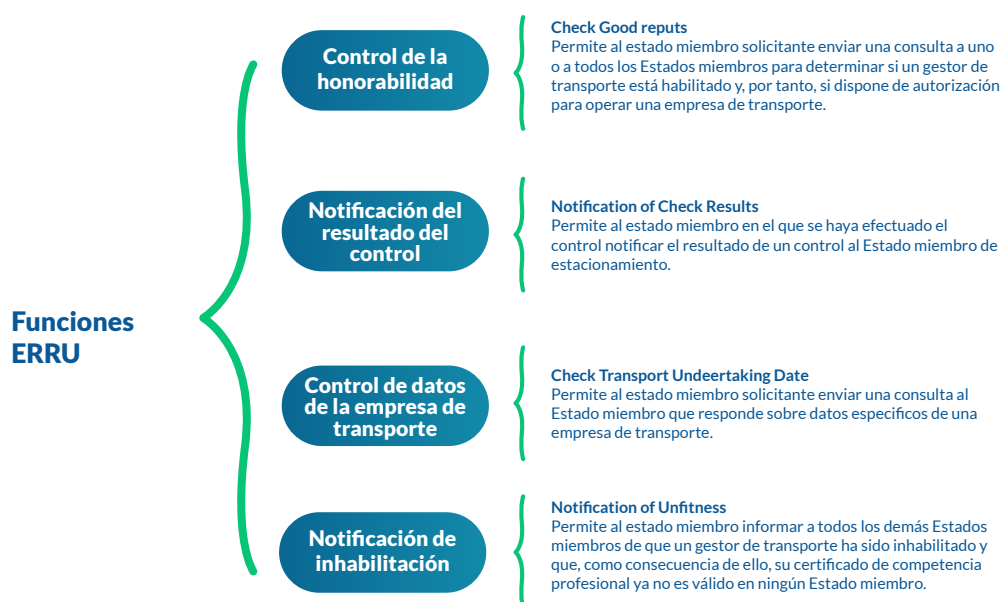
- 1.- Permite al Estado miembro de infracción notificar al Estado miembro de establecimiento que la empresa de transportes ha cometido una infracción grave.
- 2.- Permite al Estado miembro de infracción solicitar que las sanciones se apliquen a la empresa de transportes en el Estado miembro de establecimiento.
- 3.- Permite conocer las infracciones más graves cometidas por los transportistas en cualquier Estado miembro, que puedan dar lugar a la pérdida de honorabilidad;

Control de los datos de la empresa de transporte (Check Transport Undertaking Data, CTUD): Permite al Estado miembro solicitante enviar una consulta al Estado miembro que responde sobre los siguientes datos específicos de una empresa de transporte:

- Información sobre la licencia comunitaria y las copias auténticas.

- Clasificación de riesgos y banda de la clasificación de riesgos: puntuación (número absoluto) y banda (color:rojo/ámbar/verde/gris).
- Número de vehículos a disposición de la empresa de transporte.
- Número de matrícula y país de matriculación de los vehículos a disposición de la empresa de transporte.
- Número de empleados.
- Los resultados de los controles limpios, así como las infracciones leves, a efectos de su inclusión en la puntuación de la calificación de riesgo de la empresa.

Notificación de inhabilitación (Notification of Unfitness, NU): Permite a un Estado miembro informar a todos los demás Estados miembros de que un gestor de transporte ha sido inhabilitado y que, como consecuencia de ello, su certificado de competencia profesional ya no es válido en ningún Estado miembro.



Como puedes ver, el funcionamiento del ERRU se basa en registros nacionales interconectados de los Estados miembros. Este sistema centraliza el tráfico de datos recopilando los mensajes enviados por los Estados miembros y luego reenviándolos a los Estados miembros receptores.

Sistema de puntos ERRU

Al registrarse en el ERRU, los operadores de transporte obtienen una puntuación de referencia inicial, que tiene en cuenta el tamaño de la empresa (basado en el número de autorizaciones que la empresa de transporte tiene para su flota de vehículos).

De esta manera, cuando se comete una infracción grave, esta se registra en el ERRU con un número determinado de puntos proporcional a la gravedad de la infracción.

Recuerda que: Los registros de infracciones se mantienen en el sistema durante dos años, después se eliminan.
En caso de violaciones graves y repetidas, las empresas que no cumplan con las regulaciones sobre seguridad vial pueden ser sancionadas con la suspensión o revocación de su licencia comunitaria o con una declaración de “perdida de honorabilidad” del gestor de transporte.

Esta tabla refleja los valores límite establecidos para las penalizaciones en función del número de licencias.

Número de copias de licencia	Valor límite de los puntos ERRU
1	18
2-10	27
11-20	36
21-50	45
51-100	54
101-500	$54 + 0,4 * (\text{número de licencias} - 100)$
501 y más	$230 + 0,20 * (\text{número de licencias} - 500)$

ERRU: Sanciones. ¿Qué repercusión tienen para una empresa de transportes de mercancías por carretera?

En caso de infracción grave de la normativa comunitaria de transporte por carretera cometida o detectada en cualquier Estado miembro, además de la sanción que te corresponda, las autoridades del Estado miembro de establecimiento de la empresa transportista donde se haya cometido la infracción podrán imponer las siguientes sanciones administrativas:

- Retirada temporal o permanente de todas o de algunas de las copias auténticas de la licencia comunitaria.
- En caso de infracción grave relativa al uso indebido del certificado de conductor, las autoridades competentes del estado miembro de establecimiento del transportista que haya cometido la infracción, además de la sanción que corresponda, podrán aplicar otras medidas como:
- Suspensión de la expedición de certificados de conductor.
- Retirada de los certificados de conductor.
- Supeditación de la expedición del certificado de conductor a condiciones adicionales que permitan evitar su uso indebido.

Desde tacografointeligente te recordamos que la inscripción en el ERRU tiene carácter obligatorio y se realiza de oficio por parte de la Administración.

¿Cómo te beneficia acceder al informe de infracciones de VDO Fleet?

Al utilizar el VDO Fleet podrás acceder al informe de infracciones de cada uno de tus conductores y enviárselo en forma de carta para que puedan realizar acciones correctivas necesarias para evitar ser sancionado.

De esta manera, podrás informar al conductor de forma concreta la infracción cometida tanto en laboral como en transporte, así como la gravedad de las mismas: Recuerda que las infracciones pueden ser: leve, grave o muy grave.

Carta al conductor de VDO Fleet.

VDO Fleet

Periodo desde: 01/09/2023 hasta 30/09/2023

Nombre cuenta:

Fecha: 26/08/2024

Nuestra Ref.: Fecha de la última actividad: 30/09/2023

Estimado Cod.conductor:

Se han examinado los discos de su tacógrafo y se han encontrado los siguientes problemas:

Fecha	Artículo	Código	Gravedad	Descripción	Multa de conductor	Multa de flota
Mar 05/09/2023 0:58	[Artículo 7 (1)]	R73		El trabajo nocturno supera el límite. La infracción se detectó a las 00:58:01 el 05/09/2023 El periodo de trabajo diario comenzó a las 10:42 el 04/09/2023 El periodo de trabajo diario terminó a las 01:40 el 05/09/2023 Trabajo diario realizado = 10:42		
Mar 05/09/2023 23:24	[Artículo 6 (1)]	I29		Tiempo de conducción diaria excedido, se ha utilizado un aumento conducción. Tiempo total diario de conducción 10:06 horas. La infracción se detectó a las 23:24:01 el 05/09/2023.		100 €
Vie 08/09/2023 19:52	[Artículo 6 (1)]	I28		Tiempo de conducción diario excedido, no hay aumentos de conducción disponibles. Tiempo total diario de conducción 09:08 horas. La infracción se detectó a las 19:52:01 el 08/09/2023.		100 €
Vie 08/09/2023 19:59	[Artículo 7]	I31		Descanso insuficiente para conducción continuada El periodo de conducción acumulado comenzó a las 15:27 el 08/09/2023. La infracción se detectó a las 19:59:01 el 08/09/2023. Pausa acumulada 00:00. Conducción acumulada 04:31.		100 €

Informe analizado según EC Regulación Num. 561/2006 con la directiva 2009-5 con Horario de trabajo europeo
 Nota: La cuantía de la multa al conductor que se muestra aquí es efectivo a partir de la fecha 6 de diciembre de 2023 únicamente.

Leyenda:

Leve:

No aplica

Grave:

Muy grave:

¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

Ahora puedes probar VDO Fleet durante dos meses. No es cualquier demo: la diseñamos y ajustamos específicamente para tu empresa, garantizando que se adapte a tus necesidades y te aporte beneficios reales desde el primer momento.

Haz clic aquí y obtén tu acceso ahora mismo. Dos meses sin compromiso. Empieza hoy y descubre cómo VDO Fleet puede marcar la diferencia en la gestión de tu flota. No esperes más. ¡El cambio que tu negocio necesita está a un solo clic de distancia!

Datos públicos que puedes consultar a través del ERRU

El acceso al ERRU es público en los términos siguientes:

Publicidad plena: todo ciudadano podrá conocer los títulos habilitantes en vigor que posea cualquier otra persona física o jurídica en el momento de hacer su consulta.

Publicidad restringida: las anotaciones relativas a un procedimiento sancionador únicamente podrán ser conocidas por la persona o personas a que estén referidas.

En España, puedes consultar el Registro de Empresas y Actividades de Transporte en: <https://apps.fomento.gob.es/crgt/servlet/ServletController?modulo=datosconsulta&accion=inicio&lang=es&estilo=default>

¿Qué otros datos son públicos en el Registro de Empresas?

Introduzca el dato a consultar

Tipo de consulta:

☒ **Autorizaciones**
☐ **Competencia Profesional/Consejero Seguridad/Conductor CAP**
☐ **Vehículo**

Tipo de identificación:

☒ **NIF**
☐ **Nombre**
☐ **Autorización**
☐ **Licencia Internacional**

NIF

Además, recuerda que también son públicos los siguientes datos:

- Nombre y forma jurídica de la empresa.
- Dirección de su establecimiento.
- Los nombres de los gestores de transporte.
- Tipo de autorización, número de vehículos que comprende y, en su caso, número de serie de la licencia comunitaria y de las copias auténticas.
- Número, categoría y tipo de infracciones graves que hayan dado lugar a una condena o sanción en los dos últimos años.
- Nombres de las personas inhabilitadas para dirigir las actividades de transporte de una empresa durante el tiempo en que no se haya restablecido la honorabilidad.

- El número de matrícula de los vehículos a disposición de la empresa.
- El número de personas empleadas en la empresa a 31 de diciembre del año anterior, que se deberá registrar en el registro nacional a más tardar el 31 de marzo de cada año.
- La clasificación de riesgos de la empresa.



¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

Ahora puedes probar VDO Fleet durante dos meses. No es cualquier demo: la diseñamos y ajustamos específicamente para tu empresa, garantizando que se adapte a tus necesidades y te aporte beneficios reales desde el primer momento.

[Haz clic aquí y obtén tu acceso ahora mismo.](#) Dos meses sin compromiso. Empieza hoy y descubre cómo VDO Fleet puede marcar la diferencia en la gestión de tu flota. No esperes más. ¡El cambio que tu negocio necesita está a un solo clic de distancia!

Cambios introducidos por el Paquete de Movilidad I

En mayo de 2022, la Comisión Europea adoptó dos nuevos reglamentos de ejecución como parte del Paquete de Movilidad con el objetivo de lograr que las normas de transporte por carretera dentro de la Unión Europea fueran más homogéneas y crearan un mercado más justo y competitivo.

Actualización de la clasificación de infracciones graves

La primera iniciativa, el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694 de la Comisión, actualizó la clasificación de infracciones graves que pueden llevar a la pérdida de buena reputación de un operador de transporte por carretera. Esta normativa agregó nuevos tipos de infracciones surgidos de la adopción del Paquete de Movilidad y aseguró que los Estados miembros evaluarán estas infracciones de los operadores de transporte por carretera de una manera armonizada.

Por este motivo, es muy importante que utilices VDO Fleet. Ya que dispone del mejor informe de infracciones del mercado y te explica la causa de la sanción y el importe en caso de inspección.

Recuerda que puedes utilizar este informe para obtener información detallada de las infracciones que han sido registradas para un conductor durante el periodo de evaluación y decidir si estas infracciones requieren alguna acción por tu parte, por ejemplo: la creación de una Carta de conductor.

Los conductores que no registren infracciones, tal como se definen en las normas y reglamentos, en el periodo de evaluación aparecerán listados al final del informe.

Desde tacografointeligente os recordamos que: las infracciones graves a las leyes sobre obligaciones contractuales, cabotaje y el desplazamiento de trabajadores en el transporte por carretera se han agregado a la lista de infracciones que pueden llevar a la pérdida de honorabilidad.

Fórmula común para el cálculo de la evaluación de riesgos de las empresas de transporte

La segunda iniciativa, el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/695 de la Comisión Europea, estableció una fórmula común para calcular la evaluación de riesgos de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

La evaluación de riesgos se calcula en función del número y la gravedad de las infracciones contra las normas de transporte de la UE cometidas por los operadores y sus conductores.

Esta fórmula general de evaluación de riesgos tiene en cuenta varios factores:

- Número de infracciones de un tipo determinado por control individual (todos los tipos de controles).
- Puntuación ponderada según el tipo/gravedad de la infracción (MI-1/SI-10/VSI-30/MSI-90).
- Número de vehículos controlados durante un control individual.
- Número total de controles a la empresa.
- Ponderación por el uso del tacógrafo inteligente según el Capítulo II del Reglamento (UE) No 165/2014.
- El período de tiempo durante el cual se cuenta una infracción en la fórmula será de 2 años.

Por mandato del Paquete de Movilidad, el Reglamento de ejecución 2022/695 estableció tres niveles de riesgo de las empresas de transporte en relación con la seguridad vial y la competencia en el mercado de transporte comunitario.

Además, este reglamento fijó una fórmula común para todos los Estados miembros.

Agniseska Martínez, asesora legal de Move Expert, explica que la fórmula común que se aplique para determinar el riesgo de las empresas de transporte se tiene en cuenta los siguientes criterios:

- El número
- La gravedad
- La frecuencia de las infracciones
- Los resultados de los controles cuando no se haya detectado ninguna infracción.

Además, la asesora legal de Move Expert explica que: si una empresa ha estado utilizando tacógrafo inteligente en su flota, este también es un elemento a tener en cuenta a la forma de determinar su índice de riesgo.

Esta es la fórmula común para la clasificación de riesgo global de una empresa de transporte:

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

A continuación, te explico a qué se refiere cada valor de la fórmula donde:

- R – la clasificación de riesgos global de la empresa
- n – número de infracciones de un tipo determinado por control individual (todos los tipos de controles)
- i – control individual
- v – puntuación ponderada en función del tipo/gravedad de la infracción (MI/SI/VSI/MSI)
- MSI – infracción más grave
- VSI – infracción muy grave
- SI – infracción grave
- MI – infracción leve
- N – número de vehículos controlados durante un control individual
- r – número total de controles a la empresa
- g – ponderación para el uso del tacógrafo inteligente con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) 165/2014

Desde Move Expert inciden en que: el período de tiempo durante el cual se computará una infracción en la fórmula será de dos años.

Además, la puntuación ponderada de un control individual («i») se calculará aplicando los siguientes factores de ponderación («v») en función del tipo de infracción:

- Infracción leve (IM) = 1
- Infracción grave (IS) = 10
- Infracción muy grave (ISG) = 30
- Infracciones más graves (MSI) = 90

Por lo tanto, la clasificación de riesgos final de una empresa tendrá en cuenta el número total de controles realizados («r»), tanto en carretera como en sus instalaciones, incluidos los controles en los que no se hayan detectado infracciones.

Los controles en los que no se detecten infracciones (controles limpios) se registrarán con cero puntos.

La puntuación ponderada de un control individual tendrá en cuenta todos los vehículos inspeccionados («N»).

Además, desde Move Expert recalcan que: la fecha de la infracción que se tiene en cuenta en la fórmula común se considera la fecha en la que la infracción ha pasado a ser definitiva, es decir, ya no está sujeta a revisión. Las infracciones se contabilizarán una sola vez en la fórmula.

VDO Fleet: El software de gestión de flotas que protege tu empresa

VDO Fleet

Las 10 principales infracciones

Nombre cuenta::

Periodo desde : 21/08/2023 hasta 19/08/2024

Base o grupo::

Seriedad Seleccionada: Grave/Muy Grave

ID de infracción	Tipo de infracción	Gravedad	Total
R73	El trabajo nocturno supera el límite.		130
R71	Laboral - No se han tomado 30 minutos de descanso por un servicio acumulado de 6 a 9 horas en un turno de trabajo.		93
I31	Descanso insuficiente para conducción continuada		63
R72	Laboral - No se ha tomado un descanso de 45 minutos por más de 9 horas de servicio acumulado en un turno de trabajo.		26
I06	Descanso diario insuficiente - Descanso diario reducido no es posible.		17
I31	Descanso insuficiente para conducción continuada		17
I08	Descanso diario insuficiente- Partición descanso diario fraccionado inválido.		6
I08	Descanso diario insuficiente- Partición descanso diario fraccionado inválido.		3
I62	Insuficiente descanso semanal dentro de la semana fija.		2
I55	No se ha tomado un descanso semanal después de 144 horas (6 jornadas) desde el último descanso semanal		2

VDO Fleet es el software legal de gestión del tacógrafo diseñado para alertarte sobre las posibles infracciones de tus conductores antes de que estas ocurran, reduciendo significativamente los riesgos de sanción y ahorrándote miles de euros en multas.

Este es un informe de infracciones genérico de las principales infracciones y te permite seleccionar periodos temporales para el cálculo. Es decir, puedes ver las infracciones más repetidas en el periodo temporal que selecciones. Además, te permite filtrar el tipo de infracciones que quieres conocer: leves, graves o muy graves.

También te permite conocer las infracciones de toda la flota registrada, o bien de sub-grupos que hayas creado en tu flota, es decir, por bases en las que esté asentada tu empresa. Si tienes una base en Madrid, otra en Valencia y otra en Galicia, podrías filtrar para ver las infracciones de solo la flota de Galicia o solo la de Valencia.

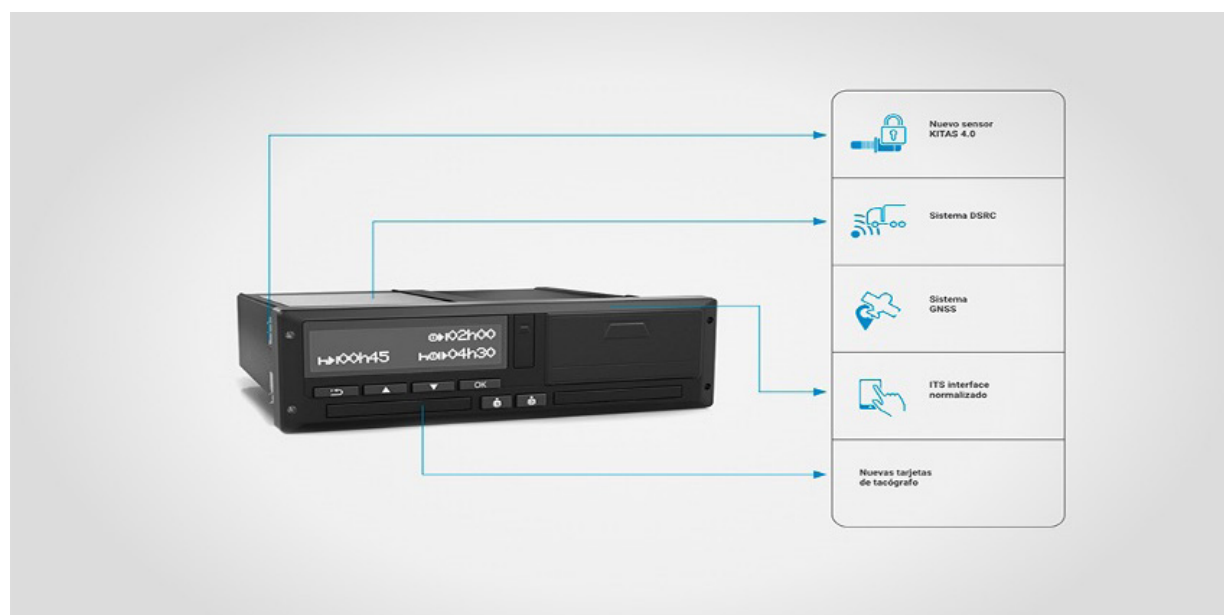
VDO Fleet es un software en continuo desarrollo adaptándose a los constantes cambios legislativos incluyendo el Paquete de Movilidad I con sus nuevas directrices como: cruce de fronteras, cabotaje y cálculo del IRI, entre otras funcionalidades.

Solo con VDO Fleet estarás preparado para mantener la posición de tu empresa frente a las autoridades, preservando la licencia comunitaria y garantizando la honorabilidad de tus operaciones de transporte.

Desde tacografointeligente os recordamos que: Si un control en las instalaciones de una empresa de transporte establece que toda su flota está equipada con el tacógrafo inteligente de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) nº 165/2014, su puntuación final se multiplicará por un factor de 0,9 («g»).

De esta manera y siguiendo la fórmula anterior los operadores de transporte se clasificarán en las siguientes franjas de riesgo en función de su puntuación:

- Operadores a los que no se han realizado controles (franja gris).
- 0-100 puntos: operadores de bajo riesgo (franja verde).
- 101-200 puntos: operadores de riesgo medio (franja ámbar).
- 201 puntos o más: operadores de alto riesgo (franja roja).



Y, tú...¿Estás aprovechando todas las ventajas que te ofrece el tacógrafo inteligente de VDO?

Muchos gestores de flotas y empresas de transporte ya se están beneficiando de las utilidades del tacógrafo inteligente, que, además de ser obligatorio para realizar transporte internacional, es la mejor oportunidad de crecimiento empresarial gracias a los datos que este dispositivo almacena.

Para las PYMES del transporte, que antes necesitaban instalar sistemas externos en los vehículos para gestionar datos y obtener ventajas, ahora el tacógrafo digital facilita enormemente estas tareas.

Este dispositivo no solo te ayuda a evitar sanciones, sino que también simplifica tu trabajo diario.

A través de los datos que el tacógrafo almacena y utilizando VDO Fleet, podrás:

- Acceder fácilmente a la información requerida por las autoridades.
- Gestionar de manera eficiente los datos del vehículo y del conductor.
- Maximizar la rentabilidad y aumentar la competitividad de la empresa, sin importar su tamaño.

Pongamos un ejemplo... Recuerda que, un pequeño exceso en los tiempos de conducción permitidos tiene como resultado 12 puntos de penalización. Las empresas de 2 a 10 vehículos, el número máximo de puntos de penalización en dos años es 27. Es decir, que con pocas multas puedes superar rápidamente ese límite y te encerrarás en zona de peligro para ejercer tu actividad".

Hablemos del requisito de honorabilidad...

El requisito de honorabilidad ha existido desde la primera versión de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, en vigor desde 1987. Con el tiempo, la normativa ha ido tomando forma y se ha ido endureciendo a lo largo de los años, adaptándose al imperativo europeo, y hoy, este requisito está recogido así:

“De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea ..., a fin de cumplir el requisito de honorabilidad, ni la empresa ni su gestor de transporte podrán haber sido condenados por la comisión de delitos o faltas penales ni sancionados por la comisión de infracciones relacionadas con los ámbitos mercantil, social o laboral, de seguridad vial o de ordenación de los transportes terrestres que den lugar a la pérdida de este requisito, de conformidad con lo que se dispone en esta ley y en la reglamentación de la Unión Europea”.

¿Qué consecuencias tiene la pérdida de honorabilidad?

Según recoge el ROTT las consecuencias de la pérdida de honorabilidad son dos:

1. Inhabilitación del gestor de transporte de la empresa transportista.
2. Suspensión temporal de las autorizaciones de transporte, que supone la paralización de la actividad de la empresa.

Pérdida de honorabilidad por comisión de infracciones

La reforma del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), que entró en vigor en febrero de 2019, trajo consigo importantes cambios legislativos para el sector del transporte de mercancías.

Uno de los puntos principales, hace referencia a la pérdida de honorabilidad que puede afectar tanto al gerente de la empresa como al gestor de flota y puede derivar en la suspensión de la autorización de transporte durante 365 días.

La pérdida de honorabilidad del transportista conllevará las siguientes consecuencias (art. 116-120 ROTT):

- “La suspensión de las autorizaciones de transporte de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada o de operador de transporte de mercancías de las que fuese titular, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT, si bien dichas autorizaciones no podrán ser visadas mientras su titular se encuentre inhabilitado de conformidad con lo dispuesto en el art. 116 ROTT”.
- Su inhabilitación para ser titular de una de tales autorizaciones durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.
- Su inhabilitación para ejercer la actividad de gestor de transporte durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.

¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

Ahora puedes probar VDO Fleet durante dos meses. No es cualquier demo: la diseñamos y ajustamos específicamente para tu empresa, garantizando que se adapte a tus necesidades y te aporte beneficios reales desde el primer momento.

Haz clic aquí y obtén tu acceso ahora mismo. Dos meses sin compromiso. Empieza hoy y descubre cómo VDO Fleet puede marcar la diferencia en la gestión de tu flota. No esperes más. ¡El cambio que tu negocio necesita está a un solo clic de distancia!

Clasificación de las Infracciones que afectan a la honorabilidad

El Reglamento comunitario, ROTT, clasifican las infracciones en:

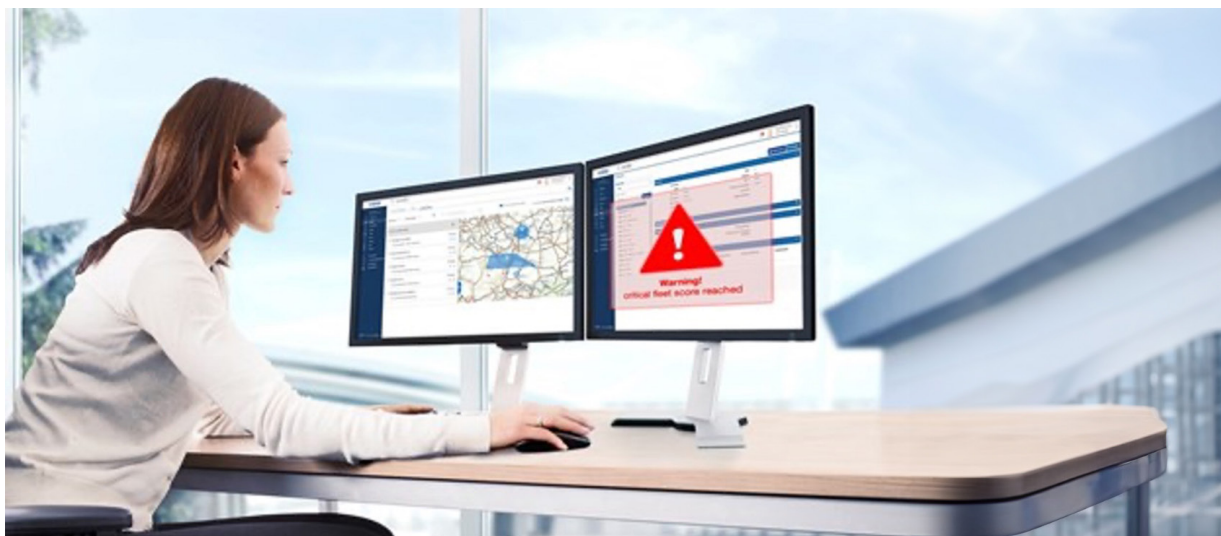
LIMG: Las Infracciones Más Graves (la comisión de una sola da lugar a que se inicie un procedimiento nacional sobre el requisito de honorabilidad del gestor de transportes de la empresa infractora)

IMG: Infracciones Muy Graves

MG: Infracciones Graves

Las infracciones Graves o Muy Graves, que se cometan de forma reiterada dan lugar a un agravamiento, de forma que las Graves pasarán a ser Muy Graves y las Muy Graves pasarán a tener la consideración de Más Graves.

Desde tacografointeligente te aconsejamos que tengas cuidado con la reiteración de infracciones. Es muy importante que te mantengas al día con el servicio Cuadro de mando VDO (IRI), que te muestra las infracciones más graves de la flota y de cada conductor. Podrás ver al momento si existe el riesgo de que se superen los límites y si las infracciones son debidas a un error de planificación o a la mala praxis de algún conductor.



Para fijar el factor de reiteración hay que tener en cuenta el número de vehículos de la actividad de transporte dirigida por el gestor al cual se cuestiona la honorabilidad, y el tiempo que será el de un año desde la fecha del control que dio lugar a la imposición de la infracción.

De esta forma:

La comisión de 3 infracciones graves por vehículo y año equivalen a 1 Infracción Muy Grave.

La comisión de 3 infracciones muy graves por vehículo y año suponen la iniciación de un procedimiento nacional sobre el requisito de honorabilidad.

Así, un autónomo con un solo camión que cometiera tres infracciones muy graves (puedes consultarlas en las tablas anexas al final de la guía), a los efectos de la pérdida de la honorabilidad es como si hubiera cometido una de las infracciones más graves, de tal forma que en su Estado de establecimiento podría iniciarse un procedimiento de pérdida de la honorabilidad del autónomo, si es su propio gestor de transporte.

Qué dice el ROTT sobre la honorabilidad, su pérdida y la reiteración de infracciones

El ROTT prevé una fórmula de ponderación de las infracciones para tener en cuenta el número de vehículos que se utilizan en la actividad de transporte, es el factor IRI, que tiene que ser superior a tres para que la empresa pierda la honorabilidad. En dicho factor no se incluyen las infracciones especialmente graves o las más graves que tienen como efecto la pérdida directa de la honorabilidad.



Perdida del requisito de honorabilidad

Agnieska Martínez destaca que la pérdida de honorabilidad es mucho más grave que el importe de una multa, pues siendo la honorabilidad uno de los requisitos que permanentemente toda empresa transportista debe cumplir, su falta puede acarrear la imposibilidad de seguir poseyendo autorización para transportar, es decir: cerrar la empresa.

Puedes perder el requisito de la honorabilidad para el ejercicio de la actividad de transporte:

- Por inhabilitación judicial por la comisión de cualquier delito que la conlleve.
- Por sanción administrativa firme por la comisión de alguna de las infracciones que suponen la pérdida de este requisito (son 27 y se relacionan en el nuevo Anexo IA del ROTT).
- Por un Índice de Reiteración Infractora (IRI) igual o superior a 3 (infracciones del nuevo Anexo I B y C del ROTT).

La pérdida de honorabilidad por parte de la empresa tiene las siguientes consecuencias para ella:

Suspensión de las autorizaciones de transporte. No pueden ser visadas durante ese período.

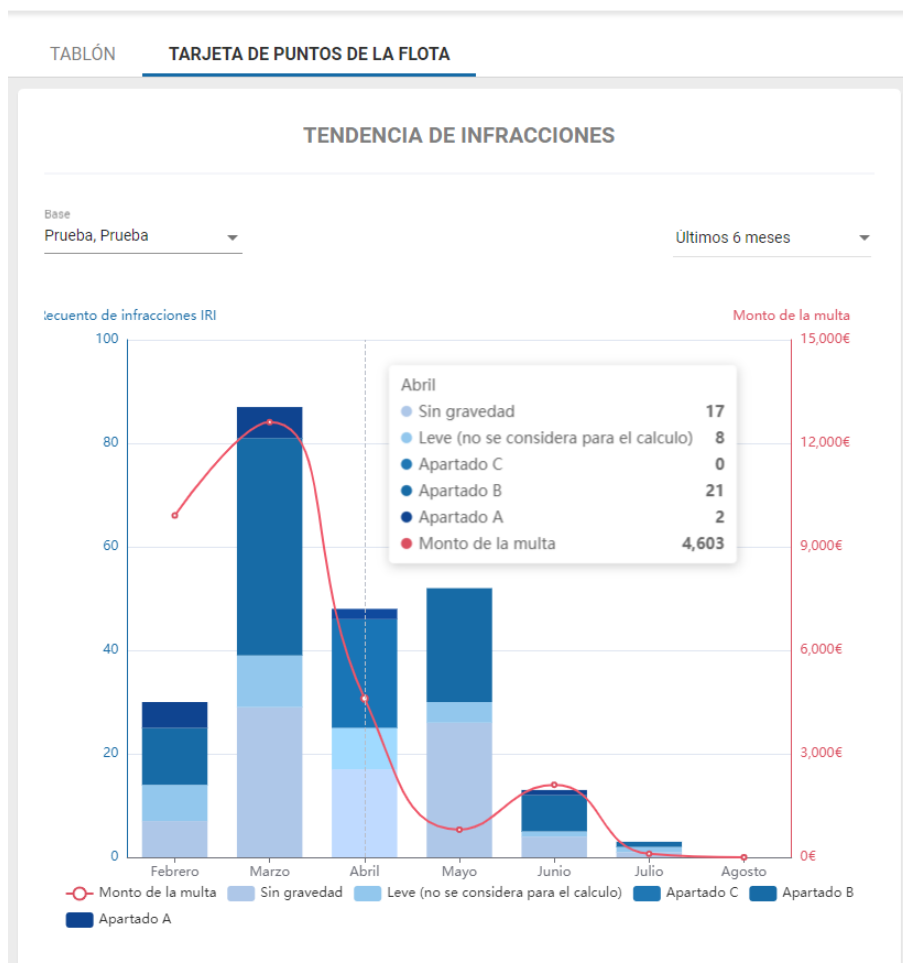
- Inhabilitación para ser titular de autorizaciones.
- En el caso de que la pérdida de honorabilidad afecta al gestor de transporte la consecuencia será la inhabilitación para ejercer su actividad.

¿Qué es el IRI en el transporte de mercancías por carretera?

El Índice de Reiteración Infractora (IRI) es una fórmula matemática que sirve para calcular la gravedad de las infracciones cometidas en su conjunto. Así que, cuando no son infracciones muy graves, no se tienen en cuenta de una en una para perder la honorabilidad, sino su conjunto a lo largo del año.

En esta imagen puedes ver detalladamente como VDO Fleet te muestra la tendencia de infracciones de tu empresa.

≡ TABLÓN



Con VDO Fleet estarás preparado para llevar un control total de tu flota, asegurando que tu empresa opere de manera eficiente, segura y en conformidad con la legislación vigente.

¿Cómo se calcula el IRI?

La fórmula utilizada es la siguiente:

$$IRI = [I + (i / 3)] / V$$

Recuerda que se tienen en cuenta las infracciones cometidas en los 365 días anteriores y con sanción firme ("I" e "i"). Además, si se es titular de varias autorizaciones de transporte, se tiene en cuenta la media de vehículos en esos 365 días ("V").

Desde tacografointeligente te recordamos que: si al aplicar la fórmula $IRI = [I + (i / 3)] / V$ el resultado es superior o igual a 3, puedes perder la honorabilidad.

Los factores que integran esta fórmula son:

- I = número de infracciones señaladas en el apartado B del anexo I del ROTT cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

- i = número de infracciones señaladas en el apartado C del anexo I del ROTT cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;
- V = número medio de vehículos adscritos a la autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús de la que era titular la persona de que se trate durante los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones tenidas en cuenta para calcular los factores " I " e " i ".

Frecuencia de las infracciones graves

Tanto empresas como gestores de flotas debéis tener en cuenta que: cuando se cometan reiteradamente, las infracciones graves (IG) y muy graves (IMG) serán consideradas más graves por la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento. Al calcular la frecuencia con que se cometen las infracciones reiteradas, los Estados miembros tendrán en cuenta los siguientes factores:

- gravedad de la infracción (IG o IMG);
- tiempo (al menos un período de un año desde la fecha de un control);
- número de vehículos utilizados para las actividades de transporte dirigidas por el gestor de transporte (promedio anual).

Teniendo en cuenta el potencial de riesgo para la seguridad vial, se establecerá una frecuencia máxima de las infracciones graves más allá de la cual se considerarán infracciones más graves. Así que debéis tener en cuenta:

Desde tacografointeligente os recordamos que: El número de infracciones de vehículo por año es una media calculada dividiendo el número total de infracciones del mismo nivel de gravedad (IG o IMG) por el número medio de vehículos usados durante ese año.

La fórmula de frecuencia establece un umbral máximo de infracciones graves cometidas, a partir del cual estas pasan a considerarse infracciones más graves. Los Estados miembros pueden establecer umbrales más estrictos, si así está previsto en su procedimiento administrativo nacional para evaluar la honorabilidad.

Optimiza la gestión de tu flota internacional con VDO Fleet

La gestión de una flota internacional representa un reto importante para los gestores de flota modernos. Coordinar y controlar vehículos y conductores en constante movimiento requiere soluciones avanzadas que transformen esta compleja tarea en una operación más automatizada y eficiente. Aquí es donde entra en juego VDO Fleet.

Revolución en la gestión de flotas

La gestión de flotas ha evolucionado de procesos manuales a operaciones altamente automatizadas. VDO Fleet es la herramienta que necesitas para mantener el control total sobre tu flota. Gracias a la recopilación exhaustiva de datos proporcionados por el tacógrafo, puedes identificar y predecir las infracciones más comunes de tus conductores en tiempo real.

Anticípate y evita sanciones

Con VDO Fleet, tendrás la capacidad de adelantarte a posibles sanciones. La plataforma ofrece un análisis detallado de las infracciones de cada conductor en un período determinado. VDO Fleet te proporciona un informe completo de las 10 infracciones más recurrentes, permitiéndote tomar medidas correctivas antes de que se conviertan en sanciones.

Informe de infracciones personalizado

En caso de que un conductor cometa infracciones en su ruta internacional, podrás enviarle un informe detallado para que pueda corregir su comportamiento de manera proactiva. Esta función no solo mejora la seguridad y el cumplimiento de la normativa, sino que también optimiza la eficiencia operativa de tu flota.

TARJETA DE PUNTOS DEL CONDUCTOR						
El contenido mostrado a continuación se basa en los datos del año pasado.						
Conductor	Cálculo IRI (Índice reiterado de infracciones) ↓	Días de presencia	Recuento de infracciones IRI			Total
			Apartado C	Apartado B	Apartado A	
	211.67	283	17	158	0	175
	46.58	55	15	2	0	17
	37.68	259	47	11	0	58
	21.58	147	14	4	0	18
	16.45	267	33	1	0	34
	14.69	191	8	5	0	13
	13.56	243	12	5	0	17
	10.31	71	0	2	0	2

Simplicidad en la gestión de rutas internacionales

La simplicidad de VDO Fleet en la gestión de rutas internacionales lo convierte en la solución perfecta para la administración de flotas. Su interfaz intuitiva y funcionalidades avanzadas aseguran que puedas planificar, monitorear y ajustar rutas con facilidad, mejorando así la productividad y reduciendo costos.

¿Cómo te Ayuda VDO Fleet a Calcular el IRI?

VDO Fleet automatiza el cálculo del IRI (Índice de Reiterado de Infracciones) para ti. Con esta solución, puedes gestionar de manera eficiente la información de tus

conductores y vehículos, garantizando el cumplimiento de las normativas y manteniendo la honorabilidad de tu empresa.

CÁLCULO IRI (ÍNDICE REITERADO DE INFRACCIONES)
(ÚLTIMO AÑO HASTA SEMANA 20 / 2024)
Anexo 1 del real decreto 12/11/1990



Beneficios de usar VDO Fleet para el cálculo del IRI

Cumplimiento normativo: Mantendrás un control riguroso y actualizado sobre las infracciones de tus conductores, asegurándote de cumplir con todas las normativas de transporte.

Eficiencia operativa: VDO Fleet te mantiene al tanto del índice IRI de tu empresa de transporte, permitiéndote centrarte en otras áreas de tu negocio.

Mejora la seguridad de tus operaciones de transporte: Al monitorear las infracciones y mantener el IRI bajo control, contribuyes a mejorar la seguridad en tus operaciones de transporte.

Control continuo: En transporte internacional es muy importante hacer un seguimiento constante de las infracciones de tus conductores. VDO Fleet te proporciona las herramientas necesarias para llevar a cabo este seguimiento de forma práctica e intuitiva. El uso de VDO Fleet te permite estar siempre informado sobre el estilo de conducción de tus conductores y tomar decisiones informadas para mantener en todo momento la seguridad de tus operaciones de transporte.

Para Agnieszka Martínez el uso de software control de flotas como VDO Fleet es necesario. Ya que: si, por ejemplo, el conductor ya se enfrentó a una infracción en tiempos de descanso semanal regular, y luego los conductores, en otra parte, de la misma empresa, repiten la misma infracción se enfrentan a sanciones que pueden tener en impacto en la reputación de la empresa.

Aprende cómo VDO Fleet clasifica la gravedad de las Infracciones

Como puedes ver en la imagen, VDO Fleet clasifica las infracciones en tres categorías: A, B y C.

- Las infracciones de categoría A son muy graves y pueden conllevar la pérdida de honorabilidad.
- Las categorías B y C son menos graves, pero aun así afectan al cálculo del IRI.

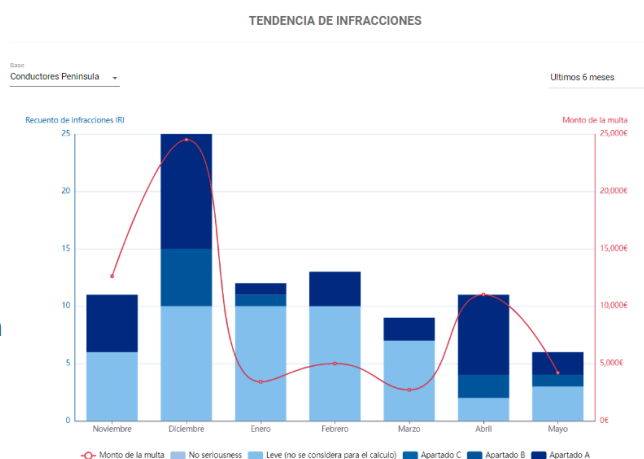
VDO Fleet ha sido diseñado para utilizar la fórmula del cálculo del IRI, teniendo en cuenta el número de conductores y los días trabajados en el último año y las infracciones.

Desde tacografointeligente te recordamos que: el resultado del IRI no puede ser superior a 3 puntos.

Con VDO Fleet obtendrás el cálculo del IRI actualizado de tu flota en el momento que descargues los datos de tacógrafo, reflejando el resultado de manera clara para que no tengas que preocuparte por las sanciones.

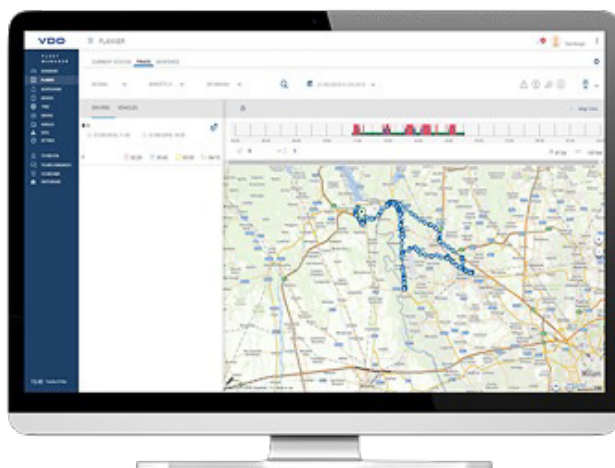
Control total de toda tu flota

Recuerda que VDO Fleet cumple con los requisitos del Paquete de Movilidad I, analiza datos del cruce de fronteras, reporta eventos de carga y descarga, y mucho más. Con VDO Fleet, optimizas el rendimiento de tus conductores, reduces viajes vacíos, y evitas repetir infracciones dispones de datos en tiempo real tanto en tu PC como en tu teléfono inteligente.



Funcionalidades del VDO Fleet:

- Cumple con los requisitos del Paquete de Movilidad I.
- Analiza de datos del cruce de fronteras.
- Reporte de los eventos de carga y descarga.
- Archiva las descargas del tacógrafo y de las tarjetas de conductor según la normativa vigente.
- Función de recordatorio para tareas pendientes.
- Transparencia sobre las infracciones.
- Evitarás recibir multas por infracciones de los periodos de conducción/descanso.
- Optimiza el rendimiento de tus conductores a través de formaciones específicas.
- Indica los tiempos de entrega de manera más precisa gracias a los datos de ubicación en tiempo real con VDO Fleet Maps.



- Registra la dirección de inicio/destino y los kilómetros recorridos.
- Ofrece planes de ruta que tienen en cuenta los tiempos de conducción y descanso.
- Aprovecharás al máximo las horas de conducción
- Reducirás los viajes vacíos
- Utilizarás datos en tiempo real para responder a los posibles retrasos
- Podrás responder proactivamente a las infracciones
- Dispondrás con datos actualizados, cada 30 segundos, tanto en tu PC como en tu teléfono inteligente, con los que puedes controlar el movimiento legal de tu flota.
- Con la información del Fleet podrás presentar los datos para hacer apelaciones ante las sanciones y podrás evitar repetir infracciones. Las empresas de transporte no podéis arriesgaros a ser reincidentes.

¿Por qué las empresas no apelan las sanciones teniendo en cuenta los riesgos que suponen para empresas y gestores de flota?

Según las estadísticas de Agnieszka Martínez las empresas de transporte evitan presentar recursos a las sanciones y estos son los motivos fundamentales:

- Nadie recuerda cuál fue la causa de la sanción y qué pasó en carretera.
- El conductor ya no trabaja en la empresa y no puede dar ninguna explicación de lo sucedido.
- La multa es igual al depósito de la multa por lo que ya está pagada.
- Las empresas no disponen de información sobre la posibilidad de éxito.
- Plazos incumplidos y mala experiencia de casos anteriores.

Sin embargo, la asesora legal de Move Expert recomienda apelar sanciones por los siguientes motivos:

- El análisis de la situación da detalles sobre el posible resultado de la apelación o cuáles podrían ser los resultados.
- Es la única forma de saber cómo evitar sanciones en el futuro.

Las empresas que se olvidan de hacer un seguimiento de las sanciones pueden llegar a perder la licencia comunitaria y la honorabilidad.

VDO Fleet transforma el concepto de prevención de infracciones en el transporte

Para Agnieszka Martínez, el uso de software de control de flotas como VDO Fleet es imprescindible. Por ejemplo, si un conductor ya se enfrentó a una infracción por tiempos de descanso semanal irregular y otros conductores de la misma empresa repiten la infracción, las sanciones pueden impactar negativamente en la reputación de la empresa.

Además, para la asesora legal de Move Expert la formación de los conductores es un aspecto fundamental en la gestión efectiva de las infracciones en el transporte por carretera. “Sabemos que mantener un control riguroso y una conducta adecuada en la carretera es esencial para evitar sanciones que puedan afectar negativamente a las operaciones de transporte”, explica Martínez.

Por lo tanto, es crucial mantener una vigilancia constante las operaciones de transporte. “Cada infracción detectada durante una inspección aumentará nuestro índice ERRU, lo que nos hará más susceptibles a futuras inspecciones y posibles problemas con las licencias comunitarias”. Explica Martínez.

Gestionar estas infracciones de manera adecuada es la clave para evitar problemas futuros y el aumento automático de los puntos ERRU.

Mantener un bajo índice ERRU es fundamental para el éxito a largo plazo de las empresas de transporte. Al comprender las regulaciones, tomar medidas proactivas para cumplirlas y gestionar las infracciones de manera efectiva, podemos evitar sanciones legales y mantener la reputación en la industria del transporte.

En transporte internacional de mercancías por carretera cada minuto cuenta y cada infracción puede afectar tu rentabilidad. VDO Fleet se posiciona como el socio estratégico que tu empresa necesita para dominar el desafío de la gestión de flotas internacionales.

Imagina un futuro donde:

- Tus conductores estén siempre informados y entrenados para mantener los más altos estándares de seguridad y cumplimiento.
- Cada infracción sea detectada y corregida antes de que se convierta en una sanción costosa.
- Tu flota opere con una precisión, reduciendo costes y aumentando la rentabilidad.

Con VDO Fleet ya es una realidad al alcance de tu mano. Nuestra plataforma te ofrece un control total, con datos actualizados al minuto y herramientas avanzadas para optimizar cada faceta de tu operación.

¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

Ahora puedes probar VDO Fleet durante dos meses. No es cualquier demo: la diseñamos y ajustamos específicamente para tu empresa, garantizando que se adapte a tus necesidades y te aporte beneficios reales desde el primer momento.

Haz clic aquí y obtén tu acceso ahora mismo. Dos meses sin compromiso. Empieza hoy y descubre cómo VDO Fleet puede marcar la diferencia en la gestión de tu flota. No esperes más. ¡El cambio que tu negocio necesita está a un solo clic de distancia!

Anexo:

Infracciones graves que dan lugar a la pérdida de la honorabilidad

Reglamento de Ejecución (UE) 2022/694 de la Comisión de 2 de mayo de 2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/403 en lo que respecta a nuevas infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista por carretera.

Publicado en: «DOUE» núm. 129, de 3 de mayo de 2022, páginas 22 a 32 (11 págs.)

Departamento: Unión Europea

Referencia: DOUE-L-2022-80697

LA COMISIÓN EUROPEA, visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.o 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (1), y en particular su artículo 6, apartado 2 bis,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) n.o 1071/2009 fue modificado por el Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo (2), que añadió nuevas infracciones graves en relación con la ley aplicable a las obligaciones contractuales, el cabotaje y el desplazamiento de trabajadores en el transporte por carretera a la lista de infracciones que puedan acarrear la pérdida de honorabilidad establecida en el artículo 3, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.o 1071/2009.

(2) El Reglamento (UE) 2020/1055 también introdujo un criterio adicional que la Comisión debe tener en cuenta a la hora de definir el grado de gravedad de las infracciones graves, al añadir la referencia al riesgo de falsear la competencia en el mercado del transporte por carretera.

(3) Asimismo, el Reglamento (UE) 2020/1055 modificó el Reglamento (CE) n.o 1071/2009 con el fin de disponer que, al establecer la frecuencia más allá de la cual las infracciones reiteradas deben considerarse como más graves, la Comisión debe tener en cuenta el número de vehículos utilizados para las actividades de transporte, y no el número de conductores.

(4) El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo (3) introdujo nuevas disposiciones en lo que respecta a las infracciones que conllevan el riesgo de lesiones graves o de muerte o de falseamiento de la competencia en el mercado del transporte por carretera. Dichas infracciones deben añadirse a la lista de infracciones graves de las normas de la Unión a que se refiere el artículo 6, apartado 1, párrafo tercero, letra b), del Reglamento (CE) n.o 1071/2009, que pueden afectar la honorabilidad de la empresa de transporte por carretera o del gestor de transporte.

(5) Por consiguiente, el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión (4) debe modificarse a fin de incluir las nuevas infracciones y tener en cuenta los nuevos criterios para definir su nivel de gravedad y su frecuencia.

(6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Transporte por Carretera.

Ha adoptado el presente reglamento:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2016/403 se modifica como sigue:

- 1) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo II se sustituye por el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 2 de mayo de 2022.

Por la Comisión
La Presidenta

Ursula VON DER LEYEN

(1) DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

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

(3) Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

(4) Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 74 de 19.3.2016, p. 8).

ANEXO I

El anexo I del Reglamento (UE) 2016/403 se modifica como sigue:

1) Los apartados introductorios y la sección 1 se sustituyen por el texto siguiente:

Clasificación de las infracciones graves (a las que se hace referencia en el artículo 1)

Las siguientes tablas contienen las categorías y tipos de infracciones graves de las normas de la Unión en materia de transporte comercial por carretera, divididas en tres categorías de gravedad en función de su potencial de crear un riesgo de muerte, de lesiones graves o de falseamiento de la competencia en el mercado del transporte por carretera.

1. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (*1)(Períodos de conducción y descanso)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
	Tripulación					
1.	Artículo 5, apartado 1	Incumplimiento de la edad mínima de los conductores			X	

Tiempos de conducción

2.	Artículo 6, apartado 1	Superación del tiempo diario de conducción de 9 horas si no se ha autorizado la posibilidad de ampliarlo a 10 horas	10 h ≤ ... < 11 h			X
3.	11 h ≤ ...		X			
4.	Superación en un 50 % o más del tiempo diario de conducción de 9 horas	13,5 h ≤ ...	X			
5.	Superación del tiempo diario de conducción de 10 horas si se ha autorizado una ampliación	11 h ≤ ... < 12 h			X	
6.	12 h ≤ ...		X			
7.	Superación en un 50 % o más del tiempo diario de conducción de 10 horas	15 h ≤ ...	X			
8.	Artículo 6, apartado 2	Superación del tiempo semanal de conducción	60 h ≤ ... < 65 h			X
9.	65 h ≤ ... < 70 h		X			
10.	Superación del tiempo semanal de conducción en un 25 % o más	70 h ≤ ...	X			
11.	Artículo 6, apartado 3	Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas	100 h ≤ ... < 105 h			X
12.	105 h ≤ ... < 112,5 h		X			
13.	Superación en un 25 % o más del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas	112,5 h ≤ ...	X			
Pausas						
14.	Artículo 7	Superación del período de conducción ininterrumpida de 4,5 horas antes de hacer una pausa	5 h ≤ ... < 6 h			X
15.	6 h ≤ ...		X			

Períodos de descanso

16.	Artículo 8, apartado 2	Período de descanso diario insuficiente, de menos de 11 horas si no se ha autorizado una reducción	8,5 h ≤ ... < 10 h			X
17.	... < 8,5 h		X			
18.	Período de descanso diario reducido insuficiente, de menos de 9 horas si se ha autorizado una reducción	7 h ≤ ... < 8 h			X	
19.	... < 7 h		X			
20.	Período de descanso diario partido insuficiente, de menos de 3 + 9 horas	3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
21.	3 h + [... < 7 h]		X			
22.	Artículo 8, apartado 5	Período de descanso diario insuficiente, de menos de 9 horas en caso de conducción en equipo	7 h ≤ ... < 8 h			X

23.	... < 7 h		X			
24.	Artículo 8, apartado 6	Período de descanso semanal reducido insuficiente, de menos de 24 horas	20 h ≤ ... < 22 h			X
25.	... < 20 h		X			
26.	Período de descanso semanal insuficiente, de menos de 45 horas si no se ha autorizado un período de descanso semanal reducido	36 h ≤ ... < 42 h			X	
27.	... < 36 h		X			
28.	Artículo 8, apartado 6	Superación de 6 períodos consecutivos de 24 horas después del período de descanso semanal anterior	3 h ≤ ... < 12 h			X
29.						
12 h ≤ ...		X				
30.	Artículo 8, apartado 6 ter	Ningún descanso de compensación para dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos			X	
31.	Artículo 8, apartado 8	Período de descanso semanal normal o cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado en un vehículo			X	
32.	Artículo 8, apartado 8	El empresario no cubre los gastos de alojamiento fuera del vehículo				X

Excepción de la norma de los 12 días

33.	Artículo 8, apartado 6 bis	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal	3 h ≤ ... < 12 h			X
34.	12 h ≤ ...		X			
35.	Artículo 8, apartado 6 bis, letra b), inciso ii)	Período de descanso semanal tomado tras 12 períodos consecutivos de 24 horas	65 h < ... ≤ 67 h			X
36.	... ≤ 65 h		X			
37.	Artículo 8, apartado 6 bis, letra d)	Período de conducción, entre las 22.00 h y las 6.00 h, de más de 3 horas antes de la pausa, si el vehículo no cuenta con varios conductores	3 h < ... < 4,5 h			X
38.	4,5 h ≤ ...		X			

Organización del trabajo

39.	Artículo 8, apartado 8 bis	La empresa de transporte no organiza el trabajo de los conductores de manera que estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario o regresar a su lugar de residencia		X		
40.	Artículo 10, apartado 1	Remuneración o salario vinculados a la distancia recorrida, a la velocidad de reparto o al volumen de mercancías transportado		X		
41.	Artículo 10, apartado 2	Organización del trabajo del conductor inadecuada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para que respete la legislación inadecuadas o inexistentes		X		

(*1) Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).»

2) La sección 2 se sustituye por el texto siguiente:

2. Grupos de infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*2) (Tacógrafo)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
Instalación del tacógrafo						
1.	Artículo 3, apartados 1, 4 y 4 bis, y artículo 22	No tener instalado ni utilizar un tacógrafo homologado	X			
Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro						
2.	Artículo 23, apartado 1	Uso de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado por un taller autorizado		X		
3.	Artículo 27	El conductor posee o utiliza más de una tarjeta de conductor a su nombre		X		
4.	Conducción con una tarjeta de conductor falsificada (se considera conducción sin tarjeta de conductor)	X				
5.	Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (se considera conducción sin tarjeta de conductor)	X				
6.	Conducción con una tarjeta de conductor obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (se considera conducción sin tarjeta de conductor)	X				
7.	Artículo 32, apartado 1	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente)		X		
8.	Artículo 32, apartado 1, y artículo 33, apartado 1	Tacógrafo utilizado inadecuadamente (por ejemplo: uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre un uso correcto, etc.)		X		
9.	Artículo 32, apartado 3	Uso o tenencia en el vehículo de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo	X			
10.	Falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y descargados del tacógrafo o de la tarjeta de conductor	X				
11.	Artículo 33, apartado 2	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos de impresión ni los datos transferidos		X		
12.	Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de un año		X			
13.	Artículo 34, apartado 1	Uso incorrecto de las hojas de registro / la tarjeta de conductor		X		
14.	Retirada no autorizada de hojas de registro o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos importantes		X			

15.	Artículo 34, apartado 1 bis	Uso de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que esté prevista, con pérdida de datos		X		
16.	Artículo 34, apartado 2	Uso de hojas de registro o de la tarjeta de conductor manchadas o estropeadas y datos ilegibles		X		
17.	Artículo 34, apartado 3	No se introduce el registro manualmente cuando es necesario		X		
18.	Artículo 34, apartado 4	Uso de una hoja de registro incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (cuando hay más de un conductor)			X	
19.	Artículo 34, apartado 5	Uso incorrecto del dispositivo de conmutación		X		

Presentación de información

20.	Artículo 34, apartado 5, letra b), inciso v)	Uso incorrecto o inexistente del signo de tren/transbordador			X	
21.	Artículo 34, apartado 6	Información requerida no introducida en la hoja de registro		X		
22.	Artículo 34, apartado 7	Registros que no muestran los símbolos de los países cuya frontera ha cruzado el conductor durante el período de trabajo diario			X	
23.	Artículo 34, apartado 7	Registros que no muestran los símbolos de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario del conductor			X	
24.	Artículo 36	Negarse a una verificación		X		
25.	Artículo 36	Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y de los 28 días anteriores (hasta el 30 de diciembre de 2024) Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y los 56 días anteriores (hasta el 31 de diciembre de 2024)		X		
26.	Artículo 36	Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor, en caso de que el conductor posea una		X		

Funcionamiento incorrecto

27.	Artículo 37, apartado 1, y artículo 22, apartado 1	Tacógrafo no reparado por un instalador o por un taller autorizado		X		
28.	Artículo 37, apartado 2	El conductor no consigna toda la información necesaria que no queda registrada cuando el tacógrafo está averiado o no funciona bien		X		

(*2) Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»

3) La sección 6 se sustituye por el texto siguiente:

6. Grupos de infracciones de la Directiva 92/6/CEE del Consejo

(*3) (Dispositivos de limitación de velocidad)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
	Artículos 2 y 3	Dispositivo de limitación de velocidad no instalado				
	Artículo 5	Dispositivo de limitación de velocidad no conforme a las prescripciones técnicas aplicables	X			X
	Artículo 5	Dispositivo de limitación de velocidad no instalado por un taller autorizado		X		
	4	Uso o tenencia de un dispositivo fraudulento capaz de falsificar los datos del dispositivo de limitación de velocidad o uso o tenencia de un dispositivo de limitación de velocidad fraudulento	x			

(*3) Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).»

4) La sección 10 se sustituye por el texto siguiente:

10. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo

(*4) (Acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
Licencia comunitaria						
1.	Artículo 3 y artículo 8, apartado 1	Transporte de mercancías sin estar en posesión de una licencia comunitaria válida (por ejemplo, la licencia es inexistente, está falsificada, ha sido retirada, ha caducado, etc.)	X			X
2.	Artículo 4	Incapacidad, por parte de la empresa de transporte o del conductor, de presentar una licencia comunitaria válida o una copia auténtica válida de dicha licencia al agente encargado del control (por ejemplo, si la licencia comunitaria o su copia auténtica se ha extraviado u olvidado, está deteriorada, etc.)		X		

Certificado de conductor						
3.	Artículo 3 y artículo 8, apartado 1	Transporte de mercancías sin estar en posesión de un certificado de conductor válido (por ejemplo, el certificado de conductor es inexistente, se ha falsificado, ha sido retirado, ha caducado, etc.)		X		
4.	Artículo 5	Incapacidad por parte del conductor o de la empresa de transporte de presentar un certificado de conductor válido o una copia auténtica válida de dicho certificado al agente encargado del control (por ejemplo, si el certificado de conductor o su copia auténtica se ha extraviado u olvidado, está deteriorado, etc.)			X	
Cabotaje						
5.	Artículo 8, apartado 2	Realización de una operación de cabotaje sin respetar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida		X		
6.	Artículo 8, apartado 2 bis	Efectuación de una operación de cabotaje en el mismo Estado miembro en los cuatro días siguientes al final del último transporte de cabotaje legítimo en ese Estado miembro		X		
7.	Artículo 8, apartados 3 y 4	Incapacidad por parte del transportista de presentar pruebas fehacientes del transporte internacional previo o de cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo, o de todos los transportes realizados en caso de que el vehículo esté presente en el Estado miembro de acogida en los cuatro días previos al transporte internacional, y de presentar dichas pruebas durante el control en carretera		X		

(*4) 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).»

5) La sección 11 se sustituye por el texto siguiente:

11. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (*4) (Acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
Licencia comunitaria						
1.	Artículo 4	Transporte de pasajeros sin estar en posesión de una licencia comunitaria válida (por ejemplo, la licencia es inexistente, está falsificada, ha sido retirada, ha caducado, etc.)	X			X
2.	Artículo 4, apartado 3	Incapacidad por parte del transportista o del conductor de presentar una licencia comunitaria válida o una copia auténtica válida de dicha licencia al agente encargado del control (por ejemplo, si la licencia o copia auténtica se ha extraviado u olvidado, está deteriorada, etc.)		X		
Autorización de servicios regulares						
3.	Artículos 5 y 6	Servicios regulares sin una autorización válida (por ejemplo, la autorización es inexistente, está falsificada, ha sido retirada, ha caducado, se usa de forma indebida, etc.)		X		
4.	Artículo 19	Incapacidad por parte del conductor de presentar la autorización al agente encargado del control (por ejemplo, si la autorización se ha extraviado u olvidado, está deteriorada, etc.)			X	
5.	Artículos 5 y 6	Las paradas de servicios regulares en un Estado miembro no se corresponden con la autorización expedida			X	
Hoja de ruta para servicios discrecionales y otros servicios exentos de autorización						
6.	Artículo 12	Conducción sin estar en posesión de la hoja de ruta necesaria (por ejemplo, la hoja de ruta es inexistente, está falsificada, no contiene la información exigida, etc.)			X	
Normas aplicables a los transportes de cabotaje						
7.	Artículo 16	Realización de un transporte de cabotaje sin respetar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida		X		

8.	Artículo 17	No tener a bordo del vehículo los documentos de control para los transportes de cabotaje (la hoja de ruta en caso de servicios discrecionales, y el contrato celebrado entre el transportista y el organizador del transporte o una copia auténtica de este en caso de servicios regulares especiales) o ser incapaz de presentarlos a petición de cualquier agente autorizado encargado del control.				
----	-------------	---	--	--	--	--

(*5) Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).»

6) Se añaden las siguientes secciones 13 y 14:

13. Infracciones del Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

(*6)(Roma I) (Ley aplicable a las obligaciones contractuales)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
1.	Roma I	Violación de la ley aplicable a las obligaciones contractuales		X		

14. Grupos de infracciones de la Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo (*7)(Desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera)

Nº	BASE JURÍDICA	TIPO DE INFRACCIÓN	NIVEL DE GRAVEDAD (1)			
LIMG	IMG	IG				
1.	Artículo 1, apartado 11, letra a)	Información incompleta sobre la declaración de desplazamiento			X	
2.	Artículo 1, apartado 11, letra a)	Incumplimiento de la obligación de presentar una declaración de desplazamiento al Estado miembro en el que esté desplazado el conductor, a más tardar al inicio del desplazamiento		X		X
3.	Artículo 1, apartado 11, letra b)	Declaración de desplazamiento de conductores falsificada		X		
4.	Artículo 1, apartado 11, letra b)	Incapacidad por parte del conductor de presentar una declaración de desplazamiento válida		X		
5.	Artículo 1, apartado 11, letra b)	Incumplimiento de la obligación de poner a disposición del conductor una declaración de desplazamiento válida		X		

6.	Artículo 1, apartado 11, letra c)	Incumplimiento de la obligación de presentar los documentos solicitados al Estado miembro de acogida en el plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud		X		
7.	Artículo 1, apartado 12	Incapacidad por parte del operador de mantener actualizadas las declaraciones de desplazamiento en la interfaz pública conectada al IMI			X	

(*6) Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (DO L 177 de 4.7.2008, p. 6)."

(*7) 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).»

(*1) Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).».

(*2) Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).».

(*3) Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).».

(*4) 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).».

(*5) Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).».

(*6) Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (DO L 177 de 4.7.2008, p. 6).

(*7) 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).».

(1) LIMG = Las infracciones más graves / IMG = Infracción muy grave / IG = Infracción grave.

ANEXO II

Frecuencia de las infracciones graves

1. Cuando se cometan reiteradamente, las infracciones graves (IG) y muy graves (IMG) enumeradas en el anexo I serán consideradas más graves por la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento. Al calcular la frecuencia con que se cometen las infracciones reiteradas, los Estados miembros tendrán en cuenta los siguientes factores:
 - a) gravedad de la infracción (IG o IMG);
 - b) tiempo (al menos un período de un año desde la fecha de un control);
 - c) número de vehículos utilizados para las actividades de transporte dirigidas por el gestor de transporte (promedio anual).
2. Teniendo en cuenta el potencial de riesgo para la seguridad vial, se establecerá una frecuencia máxima de las infracciones graves más allá de la cual se considerarán infracciones más graves:
 - 3 IG/por vehículo/por año = 1 IMG
 - 3 IMG/por vehículo/por año = iniciación de un procedimiento nacional sobre el requisito de honorabilidad
3. El número de infracciones por vehículo por año es una media calculada dividiendo el número total de infracciones del mismo nivel de gravedad (IG o IMG) por el número medio de vehículos usados durante ese año. La fórmula de frecuencia establece un umbral máximo de infracciones graves cometidas, a partir del cual estas pasan a considerarse infracciones más graves. Los Estados miembros pueden establecer umbrales más estrictos, si así está previsto en su procedimiento administrativo nacional para evaluar la honorabilidad.

Continental Automotive Spain S.A.

C/ Sepúlveda 11 - 28108 Alcobendas - Madrid

Tel. +34 91 657 21 21 | info@vdo.es

www.tacografointeligente.com

www.vdo.es

VDO - Marca registrada de Continental Corporation

Nuestra misión es ayudaros y apoyaros para convertir la obligatoriedad del tacógrafo en una ventaja competitiva y un impulso definitivo para vuestra empresa.

Estamos aquí para ayudarte a entender el valor de tus datos.
info@vdo.com

¡Síguenos en las redes!

¡Síguenos y descubre toda la información más útil y actualizada del mundo del tacógrafo y sector del transporte!

