



Todo lo que debes tener en cuenta si tienes un Control en carretera en Europa.

Información relevante:

Documentación, desplazamiento de conductores, Cabotaje, IMI.

Consejos, ayudas y casos reales

Índice

1. Introducción

- Objetivo
- Contexto de la normativa de desplazamiento de conductores
- Importancia de cumplir con las regulaciones

2. Documentación necesaria para el desplazamiento de conductores

- Declaración de desplazamiento
- Cartas de porte o pruebas equivalentes
- Registros del tacógrafo

3. Comprobación de la normativa de desplazamiento

- Evaluación del cumplimiento de normativas durante controles en carretera
- Documentos clave para los controles posteriores

4. Detección de situaciones de desplazamiento

- Procedimientos tras la detección de una situación de desplazamiento
- Ejemplos de señales de alerta para las autoridades de control

5. Herramientas y métodos de control

6. Controles en Carretera: Cabotaje

- Licencia Comunitaria
- Certificado de Conductor de Tercer País

7. Inspecciones a través del IMI

- Documentos que pueden solicitarse a través del IMI
- Duración y alcance de las inspecciones

8. Prácticas ilegales y sanciones durante un control en carretera

- Estadísticas sobre prácticas de control ilegales
- Consecuencias y sanciones frecuentes
- Ejemplos específicos de Francia y otros países

9. Preparación y Prevención para las Empresas de Transporte

- Estrategias para evitar sanciones
- Importancia de la documentación clara y exhaustiva
- Sistemas de notificación y pruebas del regreso de los conductores

10. Formación de los Conductores

- Capacitación para enfrentar controles en carretera
- Información y documentación necesaria durante los controles
- ¿Qué debes evitar durante un control en carretera?

11. Conclusión

- Resumen de la importancia de cumplir con las regulaciones
- Beneficios de la preparación y documentación adecuada
- Consejos para empresas y conductores

Objetivo

La Directiva (UE) 2020/1057 establece normas específicas para el desplazamiento de conductores, asegurando una correcta armonización de las leyes laborales y de transporte en toda Europa.

La Directiva (UE) 2020/1057 se implementó como *lex specialis* y tiene como objetivo garantizar que los conductores cuenten con condiciones laborales justas mientras operan fuera de su país de origen.

Con el fin de cumplir con estas regulaciones, las empresas de transporte tienen la responsabilidad de presentar las declaraciones de desplazamiento de sus conductores antes del inicio de cualquier operación. Esta declaración, gestionada a través del portal europeo RTPD, es fundamental para evitar sanciones en caso de controles en carretera. Además, las empresas deben garantizar que los conductores cuenten con la documentación adecuada para justificar su actividad dentro de otro Estado miembro.

Para la elaboración de esta guía hemos contado con las opiniones de, Agnieszka Martínez, asesora legal de Move Expert, que subraya la importancia de la planificación previa: “Las empresas deben prepararse con anticipación, asegurándose de tener toda la documentación en regla para evitar posibles sanciones en carretera. Es vital contar con un representante local que pueda asistir en el idioma del país donde se realiza el control para evitar sanciones incorrectas o ilegales”.

Durante los controles en carretera, los agentes verificarán si la declaración de desplazamiento y los documentos del conductor cumplen con la normativa sobre desplazamiento. Para ello, se realizará un escaneo digital de la declaración a través de un código QR, permitiendo a las autoridades cotejar la información presentada. “En caso de discrepancias o documentos obsoletos, los transportistas se enfrentarán a sanciones y retenciones del vehículo”, señala Agnieszka Martínez.

El objetivo principal de estos controles es garantizar la equidad en las condiciones de trabajo para los conductores que operan en toda la Unión Europea, eliminando cualquier ventaja competitiva injusta que pudiera derivarse del incumplimiento de las normas de desplazamiento.

Las autoridades de control en carretera tienen un papel fundamental para garantizar que las normas de desplazamiento de conductores se cumplan correctamente. En caso de que se detecte una posible infracción, como el desplazamiento ilícito de conductores, se iniciarán investigaciones a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) con el fin de asegurar que los conductores reciban la remuneración correcta y se respeten las normativas del país de acogida durante su periodo de desplazamiento.

A través de esta guía Controles en carretera: Desplazamiento de conductores queremos también ayudaros a entender las alertas para las Autoridades de Control de que la documentación no está en regla. Entre estos indicadores abordamos:

- La falta de una declaración de desplazamiento para operaciones de transporte que lo requieran.
- Declaraciones inválidas o falsificadas, como códigos QR ausentes o no válidos.
- Información errónea o incompleta en la declaración de desplazamiento.

Estas señales dan lugar a verificaciones adicionales para asegurar que se respetan las leyes de desplazamiento y las condiciones laborales del conductor.

Además del control en carretera, se pueden realizar investigaciones adicionales a través del IMI, ya sea como seguimiento de una inspección o como parte de una evaluación de riesgos, para profundizar en posibles infracciones y garantizar que se cumplen todas las normativas de transporte en el ámbito de la Unión Europea.

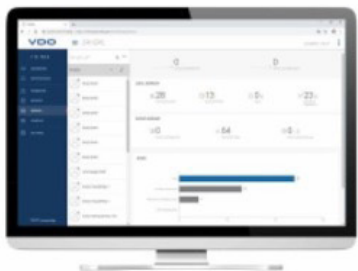
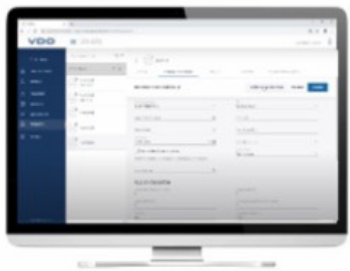
Esta labor de control en carretera busca no solo garantizar el cumplimiento de las normas de desplazamiento, sino también proteger los derechos de los conductores, asegurando que trabajen en condiciones adecuadas bajo las normativas aplicables.

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

Con el software de gestión de datos del tacógrafo, puedes aprovechar los paneles personalizables y automatizar el envío de informes por correo electrónico, entre otras funcionalidades.

VDO Fleet ha sido diseñado para que tu flota cumpla con los requisitos del Paquete de Movilidad I, analiza los datos del cruce de fronteras, reporta eventos de carga y descarga, y mucho más. Además, con VDO Fleet, optimizas el rendimiento de tus conductores, reduces viajes vacíos, y evitas repetir infracciones, dispondrás de todos los datos en tiempo real tanto en tu PC como en tu teléfono inteligente.

Estas son algunas de las principales funcionalidades del VDO Fleet.

Informe de conductor	Informe del vehículo
 • Resumen de los Archivos de Conductores • Lista de conductores • Catálogo de multas y cartas de infracción • Días trabajados • Gráfico lineal de actividad • Actividad por periodo • Informe de conductor personalizado • Conflictos y archivos incompletos • Resumen personalizado de la actividad	 • Resumen de los archivos de vehículos • Actividades detalladas y resumen de actividades • Lista de vehículos • Lista de tacógrafos • Declaración de archivos del vehículo • Resumen de los registros de kilometraje • Visualización de informes programados • Diferencia de kilometraje • Conflictos y archivos incompletos • Informe personalizado de vehículo

¿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!

Análisis de la aplicación de la Directiva (UE) 2020/1057 sobre el desplazamiento de conductores

Desde febrero de 2022, están en vigor la mayoría de las disposiciones del Paquete de Movilidad 1 de la Unión Europea. Desarrollado bajo el Reglamento (UE) 2020/1054 abarca varias leyes que cubren aspectos clave del sector del transporte por carretera como: el desplazamiento de los conductores fuera de su país de origen, las normas sobre tiempos de conducción y descanso, el uso de los tacógrafos, y el acceso a la profesión y las operaciones de transporte realizadas en otros estados miembros.

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

Como *lex specialis*, la Directiva (UE) 2020/1057 establece normas específicas para determinar:

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

Esta guía se centra en explicar esta *lex specialis* y persigue un doble objetivo:

Desarrollar una comprensión clara de las nuevas normas introducidas por el Paquete de Movilidad I en relación con el desplazamiento de conductores y cómo las empresas y conductores deben preparar la documentación antes, durante y después de un control en carretera.

En primer lugar, es necesario entender qué se considera un trabajador desplazado: “un trabajador que, durante un período limitado, realiza su trabajo en el territorio de un Estado miembro distinto del Estado en el que trabaja normalmente” (Artículo 2.1 de la Directiva 96/71/CE). De esta manera, entendemos que una situación de desplazamiento implica la existencia de una relación laboral estable en un Estado miembro al que se espera que el trabajador regrese, una vez finalizado el período de desplazamiento en otro Estado miembro.

La *lex specialis* define los tipos de operaciones de transporte por carretera que desencadenan la aplicación de la Directiva (UE) 2020/1057 CE sobre el desplazamiento de trabajadores y los que no, en función del grado de conexión que se asuma con el territorio del Estado miembro de acogida.

Es importante destacar que la *lex specialis* no se aplica a los conductores autónomos, a los conductores contratados a través de empresas de trabajo temporal ni a las personas trasladadas dentro de la misma empresa.

Operaciones de transporte por carretera

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

Sin embargo, sólo se considera que los conductores están desplazados cuando realizan las siguientes operaciones:

1.- Cabotaje

Por operaciones de cabotaje se entienden las operaciones nacionales por cuenta ajena realizadas con carácter temporal en el territorio de un Estado miembro por un operador establecido en otro Estado miembro. El cabotaje se refiere a los transportistas no residentes que, en lugar de regresar vacíos tras un viaje internacional, recogen y entregan otra carga en el país de acogida antes de volver a la frontera.

Los conductores que realizan operaciones de cabotaje se consideran siempre trabajadores desplazados. Cuándo se considera que un conductor la obligación de introducir el símbolo del país en el siguiente artículo: <https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/paquete-de-movilidad-transporte/obligacion-introducir-simbolo-del-pais-al-cruzar-la-frontera/>

VDO Fleet te informa del cruce de fronteras de tus conductores indicándote el país, la hora de inicio y fin y la distancia recorrida, entre otros datos.

VDO Fleet

Cruce fronterizo del país											
Nombre cuenta::			Periodo desde: 19/08/2024 hasta 22/08/2024								
Base o grupo::			País base: Spain			Periodo personalizado de 00:00 a 00:00					
Conductor:			Cod.conductor:			Actividade   					
Matrícula	País	Hora de inicio	Hora de finalización				Distancia (km)	Señal de cruce fronterizo	Duración de la actividad	Tiempo Total	Night Period
	Italy	19/08/2024 4:00	19/08/2024 18:21	03:07	00:31	10:42	206	Entrada del conductor	03:38	14:21	03:07

2.- Operaciones de transporte internacional no bilateral

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

- Transporte internacional entre dos Estados miembros, ninguno de los cuales es el país de establecimiento del transportista por carretera.
- Se realizan múltiples operaciones de carga y/o descarga en el contexto de un transporte internacional (es decir, más de lo que permiten las normas 1+1 y 0+2).

Carga y Descarga (Informes mensaje del vehículo)								
Nombre cuenta::				Periodo desde: 01/06/2023 hasta 31/07/2024				
Matricula:				Código de vehículo:				
Base o grupo:								
Inicio Fecha	Inicio Hora	Fin Fecha	Fin Hora	Duración	Conductor	Código	Título	Detalles
Mie, 19/07/2023	14:25					i LU01	Evento operación de carga	Evento de operación de carga detectado para el conductor y el vehículo en 40°31.6';-3°-39.3'
i Otro						1		
Total:						1		
Total por período desde: 01/06/2023 hasta 31/07/2024								
						Número	Duración	
Información - Carga descarga						1		

Con VDO Fleet podrás acceder al informe del vehículo que registra los eventos de carga/descarga.

Los conductores que realizan operaciones de transporte internacional no bilateral se consideran trabajadores desplazados.

3.- El tramo por carretera inicial o final de una operación de transporte combinado

Los conductores que realizan un tramo inicial o final de carretera que consiste en sí mismo en una operación no bilateral son conductores desplazados

Normas aplicables al transporte de mercancías por carretera

Tipo de operación	Desplazados	No Desplazados
Cabotaje	X	
Operación bilateral		X
Operación bilateral más una operación de carga y/o descarga (1+1)		X
Operación bilateral más dos actividades de carga y/o descarga durante el viaje de vuelta (0+2)		X
Operación bilateral como parte de un tramo inicial o final de carretera de una operación combinada		X
Operación no bilateral como parte de un tramo inicial o final de carretera de una operación combinada	X	
Tránsito		X
Comercio transfronterizo/ Operaciones no bilaterales	X	

En resumen, la *lex specialis* distingue entre los tipos de transporte a los que deben aplicarse las normas sobre desplazamiento y aquellos a los que no. Para el transporte de mercancías “Cabotaje” y “Operación no bilateral como parte de un tramo por carretera inicial o final de una operación combinada” y operaciones comerciales cruzadas/no bilaterales” entran en el ámbito de aplicación del desplazamiento.

Ahora bien, ¿cómo deben preparar las empresas la documentación para protegerse ante un control en carretera?

Agnieszka Martínez, asesora legal de Move Expert, explica como las empresas de transporte tienen que preparar la documentación: antes, durante y después del desplazamiento de sus conductores.

Lo más **importante es la prevención**: “Si la empresa no ha realizado una planificación interna, durante el control en carretera, será muy difícil pedirle al representante de la empresa la documentación necesaria y evitar la sanción durante el control en carretera”.

También es **muy importante tener un representante/contacto que hable el idioma local donde se encuentra el conductor y el idioma de la empresa**. De esta manera, tanto el conductor como la empresa podrán obtener una visión completa de lo que ha sucedido durante el control en carretera.

Podrás saber:

- Qué documentación se ha solicitado durante el control en carretera.
- Qué documentación debe entregarse durante el control en carretera.
- Fechas límite para presentar la documentación.

¿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!

¿Qué documentación pueden requerir a los conductores durante un control en carretera?

Es necesario que tengas en cuenta que: durante el desplazamiento, pueden producirse inspecciones en carretera para verificar el cumplimiento de la aplicación de la Directiva 2020/1057/CE sobre el desplazamiento de los conductores.

En estos controles los agentes de carretera pueden solicitar los siguientes documentos:

- Una copia de la Declaración de Desplazamiento presentada en el RTPD.
- Las cartas de porte o pruebas equivalentes.
- Los registros del tacógrafo.

Las empresas tienen la obligación de garantizar que los conductores tengan a su disposición estos documentos y el conductor está obligado a ponerlos a disposición del agente de control cuando este lo solicite.

Declaración de Desplazamiento

A más tardar al inicio del desplazamiento, las empresas transportistas de mercancías por carretera deben presentar una Declaración de Desplazamiento. **Esta declaración tienes que presentarla a través del portal de la Declaración de Desplazamiento de Transporte por Carretera (RTPD).**

<https://www.postingdeclaration.eu/landing>

El RTPD es una interfaz pública multilingüe conectada al Sistema de Información del Mercado Interior -IMI-.

¿Cuál es el objetivo de la Declaración de Desplazamiento?

El objetivo de una declaración de desplazamiento es garantizar que empresa y conductor estén debidamente inscritos en el país de acogida.

Road Transport - Posting Declaration



Posting Information		Company Information	
a.1 Country of posting	Netherlands	e.1 Name	Greenhorse
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022	e.2 Email Address	pierre.vercheval@ec.europa.eu
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations	e.4 National company register number	GH2022
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.6 Country of registration	Belgium
		e.7 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

Declaration Details	
b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-978d- 21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

Driver Information		Transport Manager Information	
c.1 Name	xx xx	f.1 Name	peter greenhorse
c.3 Driving licence	xx	f.2 Email Address	pierre.vercheval@ec.europa.eu
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium	f.3 Phone number	+3249444444
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022	f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium
c.7 Applicable law employment contract	Belgium		

Driver Identification Document		Contact Person	
d.1 Document type	ID Card	g.1 Name	peter greenhorse
d.2 Number	xx	g.2 Email Address	pierre.vercheval@ec.europa.eu
d.5 Issuing country	Belgium	g.3 Phone number	+3249444444
		g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

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

XX

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

¿Qué información contiene la Declaración de Desplazamiento?

La Declaración de Desplazamiento contiene información valiosa como:

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

Escaneado en carretera de la Declaración de Desplazamiento

En cada Declaración de Desplazamiento se genera un código QR individual. Éste será escaneado en carretera por las autoridades para comprobar la validez del documento.

Este control lo realizan a través de la aplicación "scan on the road" que recupera del RTPD la declaración de desplazamiento presentada por el operador. De esta manera, las autoridades de carretera pueden comprobar si la información que figura en la copia de la declaración entregada por el conductor coincide con la última versión presentada a través del RTPD.

En un control en carretera, cuando los agentes escaneen la Declaración de Desplazamiento, pueden darse tres situaciones:

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

Carta de Porte (CRM) y e-CRM

El contrato de transporte se formaliza en la llamada carta de porte o CMR. Ésta es la prueba fehaciente de las condiciones del contrato de transportes y de la recepción de la mercancía por el transportista.

Se expiden en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista.

- El primer ejemplar (color rojo) queda en poder del remitente.
- El segundo ejemplar (color azul) acompaña a la mercancía y se entrega al destinatario.
- El tercer ejemplar (color verde) queda en poder del transportista.
- Habitualmente, hay un cuarto ejemplar (negro), también para el transportista.

La carta de porte es de libre edición, pero su correcta cumplimentación es un aspecto clave del contrato de transporte. Si la mercancía se transporta en más de un vehículo, o se trata de varias mercancías diferentes, el transportista tiene derecho a exigir tantas cartas de porte como vehículos utilice o lotes de mercancía transporte.

¿Cómo se estructura una Carta de Porte?

DOCUMENTO DE CONTROL DE LOS ENVÍOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS																																	
CARTA DE PORTE NACIONAL																																	
1 Remitente (nombre, domicilio, país)						Operador de transporte																											
2 Consignatario (nombre, domicilio, país)						16 Porteador (nombre, domicilio, país)																											
3 Lugar de entrega de la mercancía (lugar, país)						Vehículo																											
4 Lugar y fecha de carga de la mercancía (lugar, país, fecha)						17 Portadores sucesivos (nombre, domicilio, país)																											
5 Documentos anexos						18 Reservas y observaciones del porteador LAS PARTES INTERVINIENTES EN ESTE CONTRATO CON RENUNCIA A SU PROPIO FUERO, SE SOMETEN EXPRESAMENTE A LA JUNTA ARBITRAL DEL TRANSPORTE DE ESTA PROVINCIA CUALQUIERA QUE SE LA CUANTÍA DE LA CONTROVERSIA.																											
6 Marcas y números		7 Número de bultos		8 Clase de embalaje		9 Naturaleza de la mercancía		10 N.º Estadístico		11 Peso bruto Kgs.																							
13 Instrucciones del remitente						19 Estipulaciones particulares LAS PARTES INTERVINIENTES EN ESTE CONTRATO SE SOMETEN EXPRESAMENTE A LA JUNTA ARBITRAL DEL TRANSPORTE DE ESTA PROVINCIA, INCLUSO EN CONTROVERSIA QUE EXCEDAN DE 3.000 EUROS																											
14 Forma de pago ☐ Porte pagado ☐ Porte debido						20 A pagar por:																											
						<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Remitente</th> <th>Moneda</th> <th>Consignatario</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Precio del transporte</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Descuentos</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Liquidación</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplementos</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gastos accesorios</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							Remitente	Moneda	Consignatario	Precio del transporte				Descuentos				Liquidación				Suplementos				Gastos accesorios	
	Remitente	Moneda	Consignatario																														
Precio del transporte																																	
Descuentos																																	
Liquidación																																	
Suplementos																																	
Gastos accesorios																																	
TOTAL:																																	
21 Formalizado en						15 Reembolso																											
22						23																											
Firma y sello del remitente						Firma y sello del transportista																											
						24 Recibo de la mercancía Lugar a 20																											
						Firma y sello del consignatario																											

Los recuadros en línea gruesa deben ser rellenados por el portador

En caso de mercancías peligrosas, indicar, además de la certificación reglamentaria en la carta, línea del cuadro, la clase, la cifra y en su caso la letra.

A rellenar bajo la responsabilidad del remitente 1 - 15

ambos inclusive y 19/21+22

Casilla 1. Remitente: El remitente, como parte del contrato de transporte junto al transportista, es quien le entrega las mercancías en origen.

Casilla 2. Destinatario: Datos de la empresa a la que el transportista debe entregar en destino las mercancías.

Casilla 3. Lugar de entrega de la mercancía: Lugar en que el transportista debe entregar las mercancías en destino.

Casilla 4. Lugar y fecha de carga de la mercancía: Ambas hacen referencia al lugar donde se produce la carga, así como la fecha de la misma.

Casilla 5. Documentos anexos: Casilla reservada para listar los documentos que se anexan con la mercancía o que viajan en la valija del vehículo.

Casilla 6. Marcas y número: El remitente debe identificar todos estos datos del envío. Es habitual indicar las marcas comerciales que lo identifican y que se observan en el embalaje; el número de bultos y el modo de embalaje y una descripción suficiente e identificativa de la mercancía. Si es mercancía peligrosa, debe detallarse según las indicaciones del Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), que regula este tipo de transporte.

Casilla 7. Número de bultos: Hace referencia al número de cajas, bidones, etc

Casilla 8. Clase de embalaje: Caja, bidones, pallets, etc.

Casilla 9. Naturaleza de la mercancía: Descripción detallada de la mercancía transportada.

Casilla 10. Número Estadístico: Partida estadística de la mercancía (código arancelario de al menos 6 dígitos).

Casilla 11. Peso bruto Kg: El peso de la mercancía, incluido los embalajes.

Casilla 12. Volumen m3: Volumen en metros cúbicos.

Casilla 13. Instrucciones del remitente: Casilla reservada para hacer indicar ciertas instrucciones que el remitente transmite al porteador, siendo la más común "entrega de documentos contra pago de la mercancía (pagaré de importe...). Se suelen incluir todo tipo de instrucciones relativas a aspectos como formalidades aduaneras, prohibición de trasbordo, seguro de las mercancías, temperatura, horas de llegada y salida de los almacenes, registro del intercambio de los palés y, cada vez con más frecuencia, el plazo de transporte (a veces, se indican la fecha y el intervalo horario para entregar en destino).

Casilla 14. Forma de pago: En función del Incoterm establecido el precio del transporte lo deberá abonar el vendedor (porte pagado), o el comprador (porte debido).

Casilla 15. Reembolso: Si la entrega de la mercancía está condicionada al pago en metálico de una cantidad.

Casilla 16. Porteador. Datos identificativos del primer porteador de la mercancía.

Casilla 17. Porteadores sucesivos: Si hubiesen más de un porteador, estos deberán constar con sus datos identificativos.

Casilla 18. Reservas y observaciones del porteador. Si en el momento de la carga y estiba en el vehículo, el porteador observara algún daño aparente en la mercancía, éste deberá hacerlo constar en esta casilla, a efectos de limitar su responsabilidad por daños.

Casilla 19. Estipulaciones particulares: Hace referencia a estipulaciones particulares sobre la mercancía, lo que puede limitar, por ejemplo, la velocidad para no dañarla.

Casilla 20. A pagar. Hace constar el precio del transporte y los gastos de manipulación (no es una casilla que habitualmente se cumplimente, a no ser que las condiciones del Crédito Documentario así lo establezcan).

Casilla 21. Formalizado en: Lugar donde se formaliza la carta de porte CMR.

Casilla 22. Firma y sello del remitente: Estos datos deben ser cumplimentados una vez se ha realizado la carga al vehículo.

Casilla 23. Firma y sello del transportista: Identificación del transportista.

Casilla 24. Firma y sello del destinatario o consignatario: Hace referencia a la identificación del destinatario de la mercancía, siendo la prueba documental de la salida efectiva del territorio fiscal, a efectos de la exención del IVA en las ventas exteriores.

La carta de porte electrónica: e-CMR

La carta de porte digital es aquella emitida mediante comunicación electrónica por una empresa transportista, un remitente o cualquier otra parte interesada en la ejecución de un contrato de transporte al que le sea de aplicación el Convenio CMR.

Las partes en el contrato de transporte certificarán la carta de porte electrónica mediante una firma electrónica fiable que garantice su vínculo con la carta de porte electrónica.

Te recordamos que: la firma electrónica es válida cuando:

- Esté vinculada únicamente al firmante.
- Permita identificar al firmante.
- Haya sido creada utilizando medios que el firmante pueda mantener bajo su exclusivo control.
- Esté vinculada a los datos a los que se remite de manera que cualquier modificación posterior de los datos pueda ser detectada.
- La carta de porte electrónica contendrá las mismas menciones que la carta de porte en formato papel a que se refiere el Convenio.

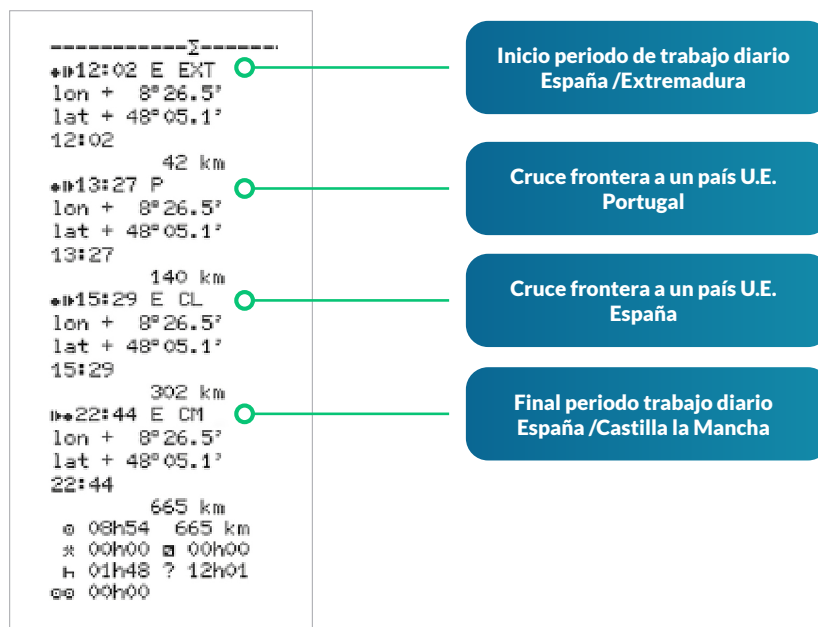
Ventajas de la carta de porte e-CMR

- Reduce los costes de gestión administrativa de todos los participantes.
- Es digital y en pantalla. No se pierde.
- Permite al expedidor adjuntar todo tipo de documentos.
- Es aceptado en una inspección en carretera.
- Al ser digital, se puede facturar desde el momento de la firma de la aceptación de entrega en destino.
- Las reservas de aceptación se pueden tramitar adjuntando archivos o fotografías.

Debes tener en cuenta que cuando de la carta de porte se desprende que el cabotaje es ilegal, se activarán toda una serie de controles adicionales a través del IMI.

Puedes obtener más información sobre la Carta de Porte en:
<https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/paquete-de-movilidad-transporte/la-carta-de-porte-electronica-ecmr/>

Registros del tacógrafo



Durante un control en carretera, los registros del tacógrafo son fundamentales. Proporcionan pruebas a los agentes de un control en carretera que les permite comprobar si las operaciones de transporte entran o no en el ámbito de aplicación del desplazamiento.

Los datos de localización registrados en el tacógrafo (en forma de códigos de país de los Estados miembros en los que se realizaron las operaciones) son muy útiles para este fin.

Recuerda que la finalidad de introducir el dato de cruce de fronteras en transporte internacional es para:

- Control de las operaciones de cabotaje.
- Control de los descansos semanales reducidos.
- Control del regreso de los conductores, al centro de operaciones de la empresa o a su domicilio.

Aunque los registros del tacógrafo están diseñados principalmente para garantizar el cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso, también ayudan a determinar si existe una situación de desplazamiento.

En este enlace te dejo más información sobre otras utilidades del Tacógrafo Inteligente de segunda generación: <https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/uso-manejo-tacografo-digital/novedades-tacografo-inteligente-segunda-generacion/>

Como hemos dicho, los inspectores de carretera sólo pueden comprobar un número limitado de documentos y datos. Aunque también se les exige que evalúen el cumplimiento de una serie de normativas diferentes y las normas de desplazamiento se suman a esta lista.

La información obtenida de los tres documentos enumerados anteriormente:

- 1) la declaración de desplazamiento.
- 2) las cartas de porte o pruebas equivalentes.
- 3) los registros del tacógrafo.

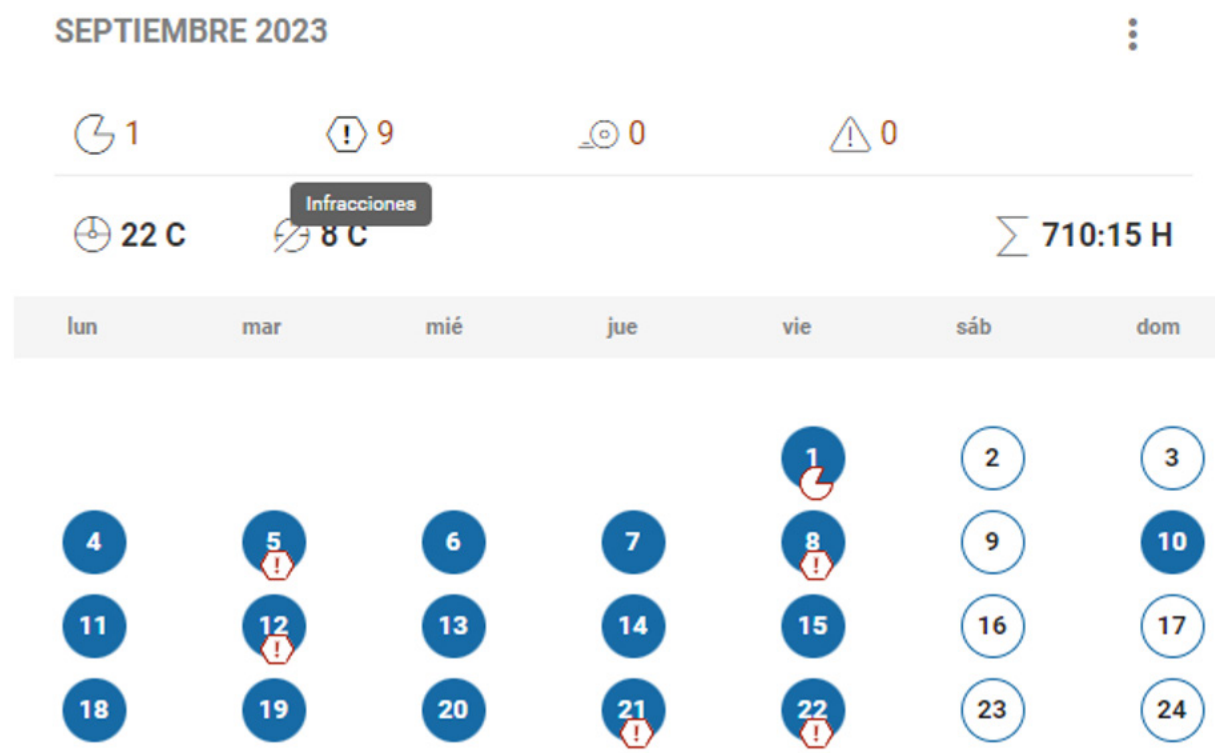
junto con los resultados de las interacciones con el conductor, proporcionan indicadores clave que pueden servir de base para los controles posteriores.

VDO Fleet: Tu protección frente a sanciones

Con VDO Fleet podrás acceder a los informes de conducción diaria, semanal y bisemanal de todos tus conductores y al informe de infracciones más completo del mercado, cubriendo la legislación laboral, tiempos de conducción y descanso, islas, ferry y el Paquete de Movilidad I. No solo te explica la causa de la sanción, sino también el importe potencial en caso de inspección.

VDO Fleet calcula las infracciones en base a los datos de conducción extraídos de las descargas de las tarjetas de conductor y las descargas del tacógrafo. Cuando se superan los valores establecidos de tiempos de trabajo según los baremos programados en la aplicación, contabiliza la infracción correspondiente al conductor en su perfil de conductor.

Te pongo un ejemplo: Este conductor tenía registradas en septiembre de 2023, 9 infracciones:



Y estas infracciones aparecen recogidas en el perfil del conductor de la siguiente manera:



The screenshot shows a user interface for a driver's profile. At the top, there are tabs: VER, INFORMACIÓN PERSONAL, LEGAL, ACTIVIDAD (selected), and ARCHIVOS SUBIDOS. Below the tabs, there's a section titled 'RESUMEN DE LA ACTIVIDAD' with a dropdown for 'Septiembre 2023'. Under this, there's a section for 'Infracciones' (Violations) with a summary table. The table has columns: Fecha, Hora, Código legal, Gravedad, Descripción, Editar, and Cuantía de la multa. Two violations are listed: one for exceeding night work limits (R73) and another for insufficient rest (I31).

Fecha	Hora	Código legal	Gravedad	Descripción	Editar	Cuantía de la multa
27/9/2023	15:02	R73		El trabajo nocturno supera el límite. La infracción se detectó a las 15:02:01 el 27/09/2023. El periodo de trabajo diario comenzó a las 15:31 el 26/09/2023. El periodo de trabajo diario terminó a las 15:31 el 27/09/2023. Trabajo diario realizado = 10:29.		
27/9/2023	18:21	I31		Descanso insuficiente para conducción continuada. El periodo de conducción acumulado comenzó a las 13:51 el 27/09/2023. La infracción se detectó a las 18:21:01 el 27/09/2023. Pausa acumulada 00:00. Conducción acumulada 04:34.		€100

Como puedes ver, VDO Fleet te describirá el motivo de la sanción, la fecha en la que ha sido cometida por el conductor y la cuantía de la sanción.

¿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!



¿Qué ocurre si las autoridades de control detectan una situación de desplazamiento del conductor?

Si durante un control en carretera, las autoridades detectan una situación de desplazamiento pueden iniciar una investigación a través del IMI para garantizar que el conductor desplazado recibe la cantidad correcta de remuneración y que está protegido por las normas aplicables del país de acogida durante el tiempo de desplazamiento.

Ejemplos de señales de alerta para las autoridades de control

A continuación, te dejo algunos ejemplos que alertan a las autoridades de control que no se está cumpliendo con la lex specialis:

- Ausencia de declaración de desplazamiento para una operación de transporte que entra en el ámbito de aplicación del desplazamiento.
- Declaración de desplazamiento no válida o falsificada.
- Código QR ausente o no válido.
- Falta información obligatoria en la declaración.
- Información errónea registrada en la declaración.
- Discrepancia entre la legislación aplicable al contrato de trabajo y el lugar habitual de trabajo y/o residencia del conductor: Una discrepancia entre, por un lado, la legislación laboral aplicable y, por otro, el lugar de trabajo habitual del conductor dará lugar a investigaciones adicionales a través del IMI.

Las autoridades competentes pueden, por ejemplo, solicitar el contrato de trabajo y/u otros registros para determinar si la información facilitada en la declaración de desplazamiento es correcta.

- **Correspondencia entre las fechas de desplazamiento y las fechas de contratación.** El agente de tráfico puede observar que el contrato de trabajo comenzó aproximadamente en la misma fecha que la situación de desplazamiento. Esto justifica comprobaciones adicionales sobre la legislación laboral aplicable y las situaciones de desplazamiento relacionadas.
- **El conductor es autónomo o está contratado a través de una empresa de trabajo temporal:** Es poco probable que un conductor autónomo disponga de una declaración de desplazamiento.
- **Discrepancia entre la carta de porte y los datos del tacógrafo.** Esta discrepancia se produciría si, por ejemplo, el código de país que muestra la posición del vehículo indica un país distinto del mencionado en la carta de porte.

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

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

En este artículo puedes obtener más información sobre los Tiempos de Conducción y Descanso: <https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/tiempos-de-conduccion-y-descanso/p-tiempos-de-conduccion-y-descanso/>

Durante un control en carretera, los inspectores autorizados también pueden comprobar el cumplimiento de las normas de acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera en los locales de la empresa o en carretera.

Las autoridades de carretera pueden utilizar distintas herramientas para controlar los vehículos. En este sentido, debes tener en cuenta que los inspectores autorizados tienen acceso a los registros de las empresas de transporte de mercancías por carretera almacenados en el Registro Electrónico de Empresas de Transporte por Carretera (ERRU), incluido el perfil de clasificación de riesgos.

¿Cómo te ayuda el informe de infracciones de VDO Fleet durante un control en carretera?

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.

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:

Controles en carretera: Cabotaje

El cumplimiento de las normas de cabotaje también es controlado en carretera por las autoridades de control del Estado o Estados miembros de acogida donde puede realizarse el cabotaje.

Licencia comunitaria:	Para comprobar si la empresa transporta por cuenta ajena. Las autoridades solicitarán la copia auténtica.
Certificado de conductor de un tercer país:	Se comprobarán los documentos de identidad del conductor. • Si el conductor no es nacional de un Estado miembro ni residente de larga duración, se solicitará el certificado de conductor de un tercer país



La licencia comunitaria

La licencia comunitaria la expide cada Estado miembro a todo transportista habilitado para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera.

Con carácter general, para acceder a la Licencia Comunitaria, la empresa solicitante debe:

- Ser titular de, al menos, una autorización de transporte interior público de ámbito nacional referida a vehículo de más de 3,5 toneladas de MMA inscrita en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.
- Desde el 21 de mayo de 2022, es necesario que los vehículos con masa en carga autorizada superior a 2,5 toneladas cuenten con autorización de transporte interior público de ámbito nacional para poder realizar transporte internacional en la Unión Europea.
- Las empresas que ya dispongan de autorización de transporte MDP, podrán realizar la solicitud de copias para los vehículos ligeros que realicen transporte internacional (entre 2,5 y 3,5 t) en la sede electrónica del Ministerio de Transporte.
- Si a la fecha de entrada en vigor del Reglamento (UE) 1055/2020, el 21 de febrero de 2022, no dispone de autorización de transporte MDL, deberá dirigirse a su Comunidad Autónoma para acreditar el cumplimiento de los requisitos enumerados en el citado Reglamento anteriormente. Una vez obtenida autorización de transporte MDL, deberá solicitar licencia comunitaria y sus copias en este Ministerio a través de la sede electrónica.
- Que al menos una de las personas que lleve la dirección efectiva de la empresa, acredite la necesaria competencia profesional para el transporte por carretera.

Plazo de validez

Las licencias comunitarias se otorgan con un plazo de validez de cinco años. Las empresas titulares de licencias comunitarias que deseen renovarlas antes de que expire su vigencia podrán presentar su solicitud dentro de los dos meses anteriores al plazo de vencimiento.

Signo distintivo ⁽¹⁾ del Estado que expide la licencia	Denominación de la autoridad o el organismo competente
---	--

LICENCIA N° ...
 (o)
 COPIA AUTÉNTICA N° ...

para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena

La presente licencia autoriza a ⁽²⁾

para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico para el trayecto efectuado en el territorio de la Comunidad, con arreglo al Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre las normas comunes de acceso al mercado del transporte por carretera) y a las disposiciones generales de la presente licencia.

Observaciones particulares:	
La presente licencia será válida del	al
Expedida en,	el
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Los signos distintivos de los Estados miembros son: (B) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) España, (F) Francia, (I) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburgo, (H) Hungría, (MT) Malta, (NL) Países Bajos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugal, (RO) Rumanía, (SLO) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FIN) Finlandia, (S) Suecia, (UK) Reino Unido.
⁽²⁾ Nombre o razón social y dirección completa del transportista.
⁽³⁾ Firma y sello de la autoridad o del organismo competente que expide la licencia.

El Certificado de conductor de tercer país

Muchas empresas de transporte de mercancías por carretera recurren a conductores de terceros países. Si el conductor no es residente de larga duración ni tiene la nacionalidad del Estado miembro de establecimiento de la empresa que lo emplea, debe estar en posesión de un certificado de conductor de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1072/2009.

Signo distintivo del Estado miembro ⁽¹⁾ que
expide el certificado

Denominación de la autoridad o el
organismo competente

CERTIFICADO DE CONDUCTOR N° ...

para el transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena al amparo de la licencia comunitaria

[Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009,
sobre las normas comunes de acceso al mercado del transporte por carretera]

Por el presente documento se certifica que vista la documentación presentada por:

.....⁽²⁾

El conductor siguiente:

Apellidos y nombre	
Fecha y lugar de nacimiento	Nacionalidad
Tipo y número de documento de identidad:	
Expedido el	en
N° de permiso de conducción	
Expedido el	en
N° de afiliación a la seguridad social	

está empleado con arreglo a las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas y, en su caso, a los convenios colectivos,
conforme a las normas aplicables en el Estado miembro siguiente, relativas a las condiciones de empleo y de formación
profesional de los conductores que sean de aplicación en ese Estado miembro para efectuar en él transportes por carretera:

.....⁽³⁾

Observaciones particulares:

¿Qué van a comprobar las autoridades en carretera y cómo?

Durante un control de cabotaje en carretera los conductores necesitarán, la copia auténtica de la licencia comunitaria en formato papel que debe estar disponible a bordo de un vehículo de motor de más de 2,5 toneladas utilizado para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena.

Sólo se consideran de cabotaje las operaciones realizadas por empresas de transporte de mercancías por carretera no establecidas en un Estado miembro de acogida.

La información sobre el número de copias auténticas de la licencia comunitaria de que dispone una empresa de transporte está disponible en el ERRU.

- Si el conductor afirma que el transporte es por cuenta propia, los agentes de control comprobarán el cumplimiento de las condiciones por cuenta propia.
- La carga y las cartas de porte vinculadas a la carga también serán verificadas para establecer la naturaleza de la operación.
- Utilización de un fichero con todos los formatos existentes de la copia auténtica de la licencia comunitaria.
- Comprobación de la disponibilidad de una licencia comunitaria en los locales de la empresa de transporte de mercancías por carretera. Para ello podría ser necesario ponerse en contacto con el Estado miembro de establecimiento de la empresa a través de los canales oficiales.

A petición de un inspector autorizado, deberán facilitarse pruebas de:

- El transporte internacional entrante.
- Cada operación individual de cabotaje.
- Operaciones de transporte durante un periodo de enfriamiento.

Las pruebas deben contener:

- El nombre, la dirección y la firma del remitente (o expedidor).
- El nombre, la dirección y la firma del transportista (el transportista real de las mercancías).
- El nombre y la dirección del destinatario, así como su firma y la fecha de entrega una vez entregada la mercancía.
- El lugar y la fecha de recepción de la mercancía y el lugar designado para la entrega.
- La descripción de uso común de la naturaleza de las mercancías y el método de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas, su descripción generalmente
- reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales.
- La masa bruta de la mercancía o su cantidad expresada de otro modo.
- Las matrículas del vehículo de motor y del remolque.

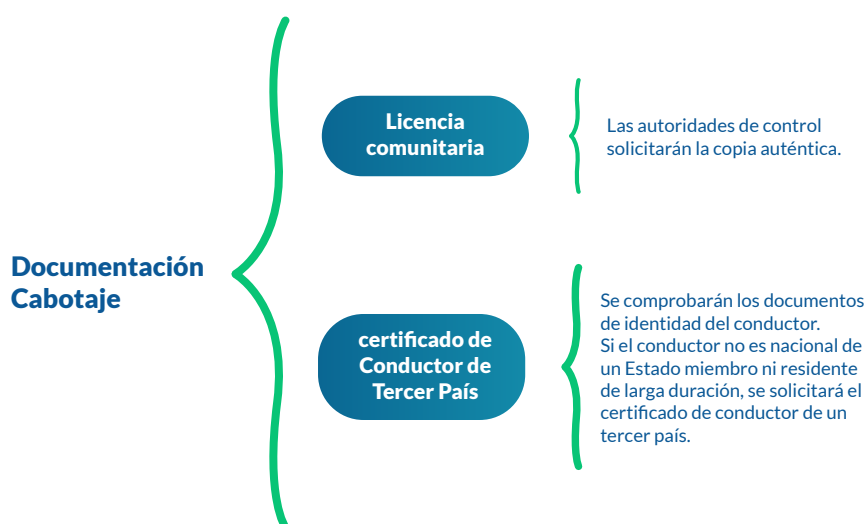
¿Estás listo para transformar la gestión de tu flota?

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!

Identificación de otros posibles delitos en carretera

- El conductor o la empresa de transporte no pueden presentar las pruebas de enumeradas el durante el control en carretera.
- Las pruebas son incompletas.
- Las pruebas no son legibles.

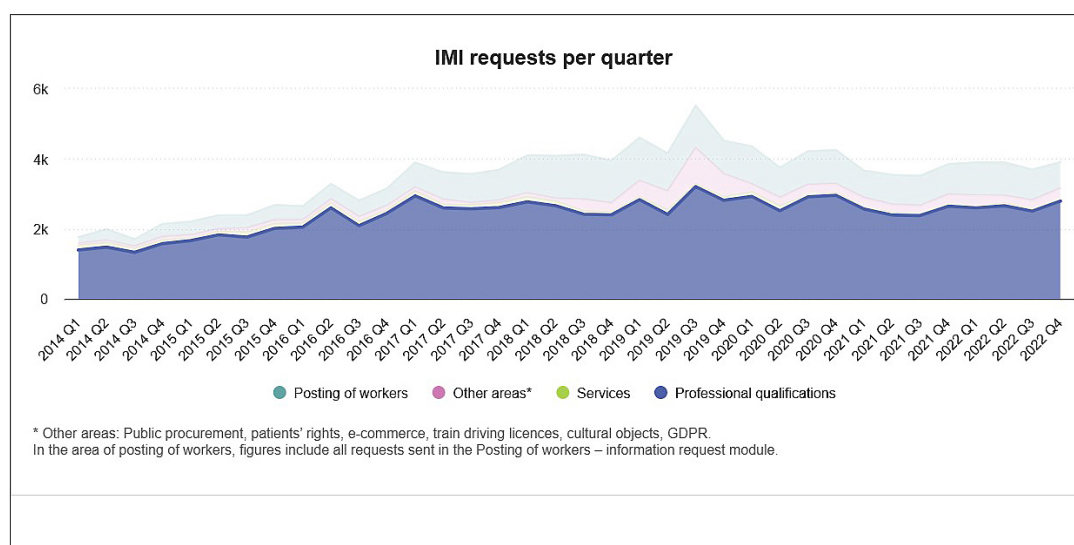


Inspecciones IMI: Conectando autoridades más allá de fronteras e idiomas

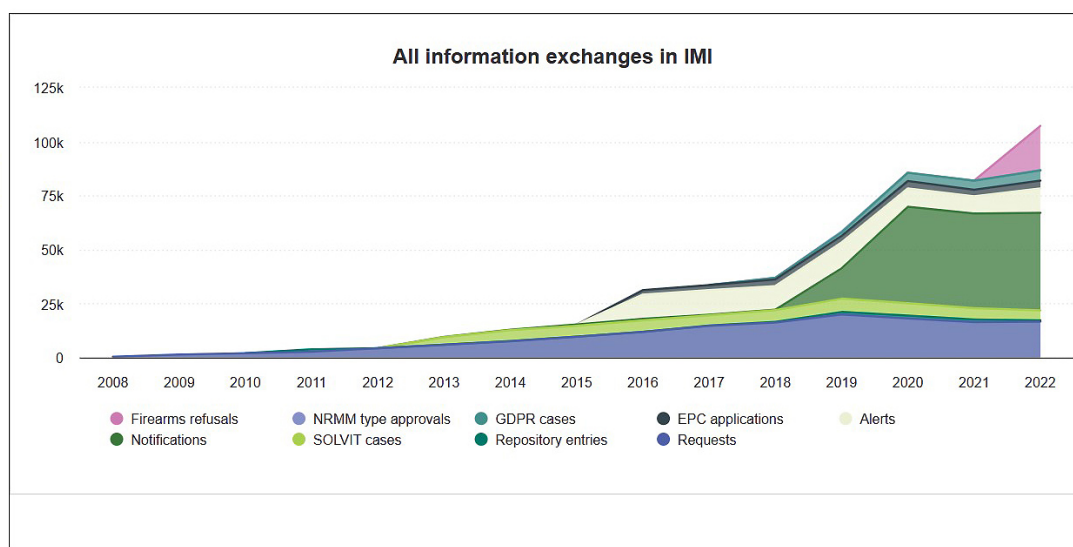
Como ya hemos avanzado anteriormente, independientemente, o como complemento a las inspecciones en carretera, pueden realizarse otros controles a través de la interfaz IMI. El intercambio de información entre los Estados miembros a través del IMI puede producirse en tres circunstancias:

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

IMI Requests



Information exchanges



Documentos que pueden solicitarte a través de IMI

De acuerdo con la lex specialis, las autoridades competentes pueden solicitar que el operador envíe, en un plazo de 8 semanas y a través del RPTD, copias del:

- Registros de tacógrafos.
- Cartas de porte.
- La documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento.
- El contrato de trabajo
- Los partes de trabajo del conductor.
- Comprobantes de pago.

Las inspecciones del IMI pueden abarcar los 365 días anteriores a la fecha de solicitud de los documentos y pueden referirse a un conductor concreto o a todos los conductores de la empresa.

En un plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud del Estado miembro de acogida, deberás enviar a través de la interfaz pública conectada al IMI la documentación solicitada.

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

La declaración de desplazamiento

La información de las declaraciones de desplazamiento se guarda en el IMI durante un periodo de 24 meses.

Carta de porte y registros del tacógrafo

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

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

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

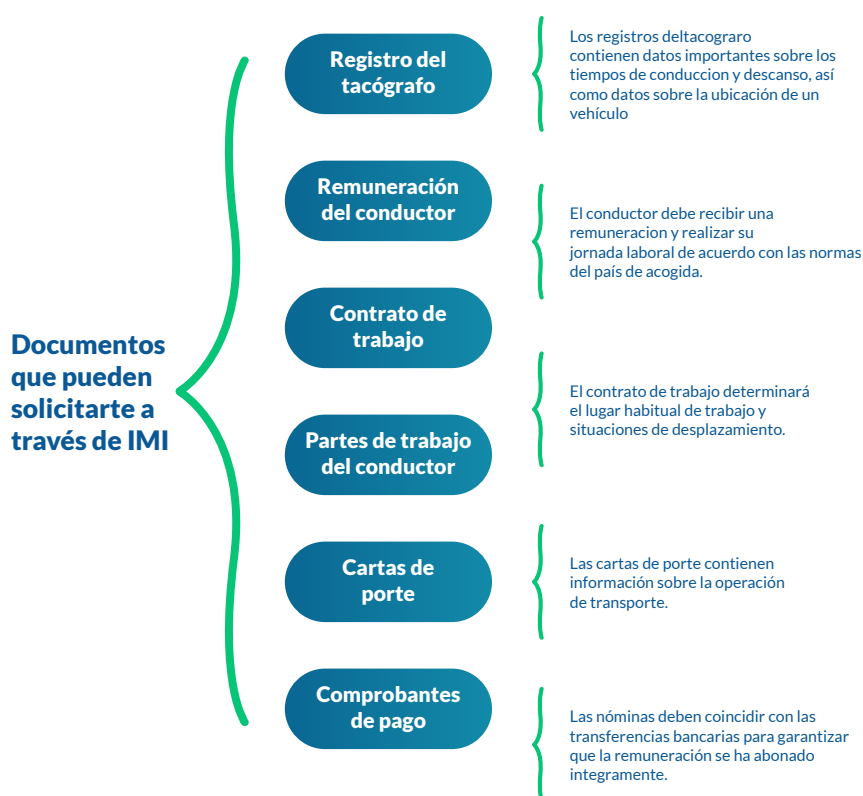
Documentación relativa a la remuneración, justificantes de pago y fichas horarias

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

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

Contrato de trabajo

El contrato de trabajo determinará el lugar habitual de trabajo y las situaciones de desplazamiento. Por ejemplo, desde el 1 de agosto de 2022 los contratos de trabajo deben contener información escrita sobre el lugar o lugares de trabajo, la remuneración, la jornada laboral, entre otros aspectos.



Puedes iniciar sesión en el IMI a través de este enlace: <https://webgate.ec.europa.eu/imi-net/imi/protected/home.imi>

Principales controles realizados a las empresas a través del IMI

Para la experta legal de Move Expert, Agnieszka Martínez, a través del IMI se han detectado muchos controles a empresas. Y, los motivos principales varían de unos países a otros. Por ejemplo, en Dinamarca, los controles están más relacionados con la remuneración y si la empresa organiza el regreso del conductor a casa.

Pero, ¿realmente cómo se están realizando los controles en carretera y cómo se están implementando la directiva sobre el desplazamiento de conductores?

Agnieszka Martínez lo tiene claro y lo explica así: “aunque el objetivo del Paquete de Movilidad era involucrar a todos los Estados miembros para tener un intercambio común de información, lo cierto es que durante los controles en carretera se están solicitando documentos que las empresas no están obligadas a dar a sus conductores, por ejemplo, las facturas de hotel... y sin embargo, las autoridades extranjeras a menudo imponen sanciones por no tener este tipo de documentos adicionales en la cabina”.

Al respecto, la asesora legal de Move Expert destaca que lo que sucede es que los controles se producen en carretera más que en las instalaciones de las empresas. De hecho, al menos el 30 por ciento del número total de las jornadas de trabajo se debía controlar en carretera y el 50 por ciento en los locales de las empresas.

Estadísticas Move Expert

Según los datos facilitados por Move Expert:

- Durante los 2 últimos años la sanción promedio por infracciones al Paquete de Movilidad 1 fueron de entre 2.000 a 4.000 euros.
- **Solo el 1% de las inspecciones se realizan en las instalaciones de la empresa.**
- La duración de un control en carretera tiene una duración de 2 a 4 horas.
- En el 80% de los casos las empresas no tienen tiempo para preparar la documentación y ofrecer a sus conductores las explicaciones que tienen que dar durante un control en carretera.
- 3 de cada 4 multas son por falta de documentos.
- En el 90% de los casos sólo se comprueba tacógrafo y GPS.

Al respecto, Agnieszka Martínez recuerda que "cuando las autoridades soliciten documentos en carretera distintos de los resultantes del artículo 36 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, estarían infringiendo la Directiva y los operadores afectados por tales prácticas deben apelar a las autoridades francesas competentes y/o jurisdicciones para el reembolso de las multas impuestas."

Motivos más frecuentes de infracciones durante un control en carretera

Causa de Sanción	Depósito en euros	ERRU	Otros riesgos
Falta CMR internacional en caso de cabotaje	Hasta 2.000 euros	30	15.000 euros de sanción. 1 año de prisión. Confiscación del camión hasta 3 meses.
No efectuar el descanso	Hasta 4.500 euros	30	suspensión de la actividad de la empresa durante 1 año.
Errores en el CMR	Hasta 1.500 euros	10	15.000 euros de sanción. 1 año de prisión. Confiscación del vehículo hasta 3 meses. suspensión de la actividad de la empresa durante 1 año.
El conductor confesó que realiza el descanso en el vehículo	Hasta 4.500 euros	30	30.000 euros de sanción. 1 año de prisión.
El conductor trabaja más de 4 semanas	Hasta 4.500	30	1 año de prisión.
Falta de documentación	Hasta 4.000 euros	30	Depende del tipo de documento faltante.
Estado técnico del camión	Hasta 3.000 euros	n/a	Confiscación/inmovilización total del vehículo.

Prácticas ilegales durante un control en carretera

En los últimos dos años, desde febrero de 2022, se ha producido un aumento significativo de los controles ilegales en carretera, que persisten hasta el día de hoy.

Según las estadísticas de Move Expert un 80% de las empresas de transporte carecen de tiempo suficiente para preparar las pruebas necesarias solicitadas durante los controles en carretera. Y, esta realidad unida a las disparidades en la aplicación de las normas de transporte por carretera, especialmente en Francia y Bélgica, están ocasionando confusión a las empresas de transporte y a sus conductores.

Concretamente, las diferencias en las prácticas de control, como pueden ser la verificación de los contratos de trabajo en carretera y otros documentos adicionales, que no es obligatorio llevar en cabina, generan confusión.

Esta mala praxis de las autoridades de control sigue planteando muchas preguntas y falta de claridad para las empresas de transporte en cuanto a las normas aplicables que deben cumplir durante un control en carretera.

Hablemos de Francia

Según los datos de Move Expert, en el 70% de los casos las autoridades de inspección francesas exigen documentos no obligatorios, como las facturas de hotel, y sancionan a los conductores si no se las proporcionan durante los controles. A modo de ejemplo, el 70% de los depósitos judiciales se emitieron por falta de documentos en la cabina, sin que las autoridades se pusieran en contacto con los operadores para obtener las pruebas requeridas.

En la misma línea, el 90% de las multas que les imponen a los conductores que no regresan “a casa” se determina únicamente a partir de los datos del tacógrafo y el GPS.

Esto se traduce en que las empresas de transporte y los conductores se enfrentan a sanciones por no tener documentos que no son obligatorios durante los controles en carretera, que derivan en paradas prolongadas de los vehículos, a veces, hasta 24 o 36 horas.

Sanciones más frecuentes en Francia

Para Agnieszka Martínez, algunas de las prácticas de control más difíciles se producen en el país galo. Es muy frecuente que las autoridades de control pregunten al conductor donde han realizado el descanso semanal y cuando volverán a su país de origen.

En estos casos debemos tener en cuenta, que el importe de una fianza judicial individual puede variar de 750 a 1.500 euros en caso de violación de las normas sobre el tiempo de descanso semanal regular fuera de la cabina y de 2 000 a 4.500 euros, en caso de violación de las normas sobre el regreso del conductor a casa.

En cuanto al tiempo medio de una inspección en carretera en Francia este puede variar de 2 a 4 horas siempre y cuando el conductor y la empresa acuerdan pagar la multa en la primera fase de la inspección en carretera.

Además, según los datos de Move Expert el mayor y frecuente número de inspecciones se observa justo después del fin de semana, los lunes y martes, y están relacionadas con la prohibición del descanso semanal en la cabina.

Desde tacografointeligente te recordamos que en Francia no llevar instalado el tacógrafo homologado, no solo conlleva sanciones económicas considerables de hasta 30.000 euros. También implica consecuencias legales graves, incluyendo un año de prisión. Además, las autoridades de control francesas procederán a la inmovilización del vehículo hasta que se resuelva el problema.

Puedes consultar toda la información en: <https://tacografointeligente.com/blog-tacografo/paquete-de-movilidad-transporte/transporte-francia-tacografo-inteligente/>

¿Qué hay detrás de las prácticas ilegales de control en carretera en Francia?

Desde Move Expert explican que si atendemos a las comunicaciones de la Comisión Europea se debe tener en cuenta, entre otros aspectos, la lista exhaustiva de documentos que el conductor debe presentar a petición del agente de control.

Siempre que un agente de control realice controles en la carretera, los conductores deberán presentar su tarjeta de conductor, las hojas de registro del día en curso y de los 28 días anteriores. Estos datos deben cubrir todas las actividades de los conductores (por ejemplo: conducir, otros trabajos, etcétera) y también los períodos de inactividad (por ejemplo: disponibilidad, descansos y períodos de descanso, entre otros).

De acuerdo con las directrices, los agentes de control pueden controlar el cumplimiento del artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 561/2005 para el descanso realizado en los 28 días anteriores y/o en otros Estados miembros.

Sin embargo, los inspectores no pueden penalizar a los conductores y a las empresas por no tener documentos, cómo facturas de hotel.. que acrediten ese descanso, durante los controles en carretera.

Entonces, ¿cómo pueden las empresas de transporte impedir la organización de las prácticas actuales en Francia, Bélgica... y otros países de la Unión Europea?

En este contexto, la empresa debe prevenir y preparar una documentación clara y exhaustiva de los procesos internos que ha seguido la empresa. Además, la empresa debe desarrollar un sistema para notificar a los conductores las opciones de regreso, notificándoles sus oportunidades de volver "a casa" a través de mensajes, sistemas de comunicación interna u otros medios que utilicen regularmente.

Es muy importante mantener en las instalaciones de la empresa las pruebas del regreso del conductor "a casa" y el medio de transporte utilizado para hacerlo durante 2 años.

¿Qué tipo de formación deben recibir los conductores para garantizar su preparación adecuada ante los controles en carretera?

Según Agnieszka Martínez, es fundamental proporcionarles información y formación adecuadas a los conductores. Se debe instruir a los conductores sobre cómo enfrentar un control en carretera, qué información deben comunicar en ese momento y qué documentación están obligados a presentar. Además, es importante que la empresa esté al tanto de la documentación requerida para estos controles y la proporcione a los conductores según sea necesario.

¿Qué deben evitar los conductores durante un control en carretera?

Los conductores en carretera suelen estar bastante estresados y no saben cómo actuar ante un control en. Por este motivo, desde Move Expert recomiendan evitar:

- Declaraciones agresivas
- Admitir la culpa inmediatamente
- Negarte a cooperar
- Abusar verbalmente a las autoridades

¿Cómo deben prepararse las empresas de transporte para evitar sanciones en carretera?

Las empresas de transporte deben establecer medidas proactivas para evitar sanciones en carretera. Algunas de las acciones que pueden realizar son:

Conocimiento y cumplimiento de la legislación: Es fundamental que las empresas conozcan y cumplan con todas las regulaciones y leyes pertinentes relacionadas con el transporte por carretera.

Formación y capacitación de sus conductores: Proporcionar formación adecuada a los conductores sobre la normativa y la documentación que deben llevar en cabina y cual no es fundamental para las operaciones de transporte en carretera.

Con VDO Fleet tendrás acceso a todos los conductores de tu empresa. Una de sus funcionalidades te permite acceder, de un solo vistazo, a toda su información. Esto te permitirá notificar a tus

conductores todas las irregularidades que hayan cometido, cuál ha sido la causa y cómo pueden solucionarlo.

Además, podrás acceder al informe de infracciones de cada conductor y enviárselo en forma de carta para que puedan realizar acciones correctivas necesarias para evitar ser sancionado.



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 período de trabajo diario comenzó a las 10:42 el 04/09/2023 El período 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 período 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:

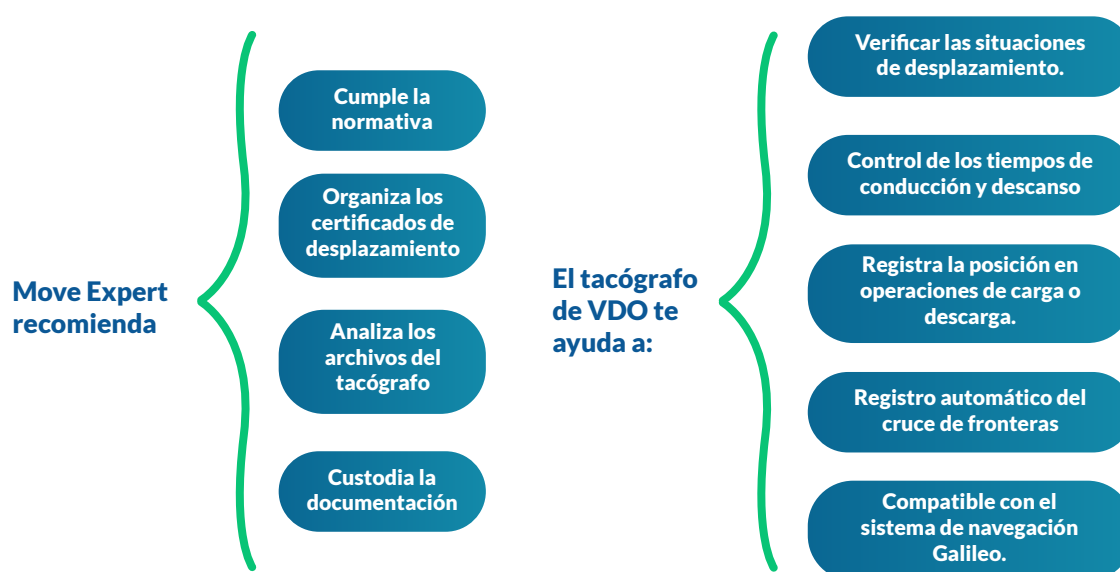
No aplica

Grave:

Muy grave:

Uso de tacógrafo inteligente de segunda generación versión 2: Los tacógrafos inteligentes de segunda generación recopilan datos fiables sobre las posiciones de los vehículos, los tiempos de conducción y las operaciones de cabotaje. Es muy importante una exhaustiva formación en el funcionamiento de este dispositivo para obtener todas las ventajas y beneficios que ofrece ya que ayuda a monitorear el cumplimiento de las regulaciones y mejorar la eficiencia operativa.

Auditorías internas: Realizar auditorías internas periódicas para identificar posibles áreas de mejora y asegurarse de que se están cumpliendo todas las regulaciones. Esto puede ayudar a detectar y corregir problemas antes de que resulten en sanciones.



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 informa de las posibles infracciones de tus conductores antes de que estas ocurran, reduciendo significativamente los riesgos de sanción y ahorrándote miles de euros en multas.

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

¿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?

VDO Fleet te ofrece información de gran valor sobre tus vehículos y conductores. Además, sus informes te ayudarán a formar a tus conductores sobre cómo evitar sanciones. Ten siempre en cuenta que VDO Fleet no solo te explica la causa de la sanción, sino también te ofrece el importe de la multa en caso de inspección.

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

El software de VDO Fleet está en constante evolución y en estos momentos es el software de gestión de flotas más completo del mercado. Ha sido actualizado con los continuos cambios legislativos, incluyendo las directrices del Paquete de Movilidad I, cruce de fronteras, cabotaje y el cálculo del IRI, entre otras funcionalidades.

¿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!

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!

