

EL PAQUETE DE MOVILIDAD

El 20 de agosto de 2020, las nuevas reglas de tiempos de conducción y de descanso para pasajeros y mercancías del transporte por carretera entran en vigor.

El 31 de julio de 2020, tras 3 años de negociaciones entre el Parlamento Europeo, la Comisión Europea y el Consejo de Ministros de la UE, finalmente llega con fuerza el paquete de movilidad. ¡El reloj empieza a correr! A partir de esta fecha, las medidas del paquete de movilidad irán siendo gradualmente aplicadas.

Las primeras en la fila serán las reglas de tiempos de conducción y de descanso que se describen a continuación. Serán aplicables a partir del 20 de agosto de 2020. Así, por ejemplo, el regreso del primer conductor a casa o al centro operativo de la empresa, tendrá que ser organizado por las empresas para mediados de septiembre de 2020.

Esta es una breve guía sobre las algunas de las nuevas medidas de tiempos conducción y de descanso, adoptadas con el Paquete. Nuestra organización puede utilizarlo para asesorar a los conductores con respecto a sus derechos y para compartirlo con las autoridades de control de sus respectivos territorios, para asegurar que las reglas sean correctamente comprobadas y aplicadas.



1. En pocas palabras, ¿Qué ha cambiado?

En determinadas circunstancias limitadas y solo bajo determinadas condiciones, el paquete de movilidad introduce las siguientes excepciones a las reglas de tiempos de conducción y de descanso:

- Las empresas de transporte podrán ofrecer a los conductores dedicados **al transporte internacional de mercancías** transporte dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido (esto es menos de 45 horas).
- Las empresas de transporte **pueden exceder el actual tiempo máximo de conducción semanal de sus conductores en 2 horas**
- Los **conductores podrán pasar su descanso semanal en el ferry o tren.**

¡LAS EXCEPCIONES NO SON REGLAS, SON EXCEPCIONES DE LAS REGLAS!

Lo anterior debe entenderse como excepciones únicamente, y las autoridades de control tendrán el papel de garantizar que lo anterior no se convierta en regla. Las autoridades de control deben garantizar que se cumplan todas las condiciones que enmarcan estas excepciones (véase más adelante para una descripción completa).

En este sentido, esta guía proporciona el análisis necesario para permitir a nuestra organización miembros detectar y señalar abusos.

El paquete de movilidad también introduce las siguientes obligaciones (reglas):

- Las empresas de transporte deben organizar el trabajo de modo **que sus conductores vuelvan cada 3 o 4 semanas** al centro de operaciones donde normalmente tiene su base o a su domicilio habitual.
- El **descanso semanal normal** de 45 horas y cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos, **no podrá tomarse en el vehículo y las empresas tendrán la obligación de cubrir los gastos de alojamiento de los conductores.**

El paquete también presenta mejores medios para controlar las horas de conducción y descanso, por ejemplo: la introducción del tacógrafo inteligente de segunda generación y la detección remota en los controles de carretera del exceso en horas de conducción. Ambas medidas se implementarán 10 años antes de lo previsto en las anteriores normas (en 2024 en lugar de 2034).

NOTA: ¿Como afecta la norma a lo pactado en el AG (Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías) en referencia a los descansos en domicilio?

1. El Reglamento es de obligado cumplimiento por los estados miembros y por tanto la norma prevalece sobre el AG.
2. Según Reglamento, la excepción solo es aplicable al transporte internacional (*¡¡¡OJO!!! definición: se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor*) con lo que los conductores que hacen transporte nacional no están sujetos por esta norma, por lo que seguirían regulados por el AG.



3. En el reglamento se establece que cada 3 o 4 semanas (*3 si se hacen dos descansos reducidos, 4 en su defecto*) el conductor regresaría para hacer el descanso semanal normal de 45 horas que se implementaría por delante con los periodos de descansos semanales reducidos no tomados. El AG establece un patrón de al menos 5 descansos en domicilio de cada 12 (*1 menos que reglamento*), y además deja la posibilidad que la mitad puedan ser descansos semanales reducidos, que el empresario pueda agrupar descansos en domicilio y por tanto en el peor de los escenarios el conductor pueda pasar hasta 7 semanas sin regresar al mismo. Por tanto, la norma queda superada ampliamente por el reglamento. No obstante, el AG solo ofrece la posibilidad de regresar a domicilio, mientras el RG establece como otra posibilidad la de regresar al centro operativo donde el trabajador habitualmente tiene su base, por lo que habrá que analizar en cada caso concreto si esto tiene incidencia o no.

2. Grandes logros para el sector.

Los grandes triunfos de las nuevas disposiciones de la regulación del tiempo de conducción y descanso **son el regresar a la base operativa de la empresa o al hogar, y la prohibición explícita de tomar el descanso semanal normal en la cabina del vehículo.**

El regreso a casa del conductor es una de las medidas más eficaces del Paquete, pues una de las principales razones que llevó a legislar fue la lucha contra las empresas buzón y el dumping social que ocasionan. Por tanto, dicho regreso no solo mejora las condiciones de vida y de trabajo del conductor, también establece un vínculo entre los siguientes elementos para la lucha contra el citado dumping:

- a) el "centro operativo" de una empresa;
- b) el lugar dónde se encuentra normalmente el conductor;
- c) el lugar donde el conductor inicia su período de descanso;
- d) el Estado miembro de establecimiento.

Por tanto, la denominación de centro operativo de la empresa es mucho más que una simple empresa buzón. Y esto tiene un impacto en todo el paquete.

Esto ayudará a las autoridades de control a determinar mejor si el conductor está o no, si las reglas de desplazamiento, incluidas las excepciones de estas reglas, es decir, el transporte bilateral, son cumplidos por las empresas, ya sea que las empresas en cuestión sean buzones, o no. Vea un análisis completo en 3.3.1.

La prohibición de pasar el descanso semanal normal en el vehículo junto con la obligación de regresar el conductor a su domicilio habitual o al centro operativo de la empresa donde este tiene su base habitualmente, hará que la aplicación de estas reglas sea mucho más eficaz.

Después de muchos años, a partir de agosto de 2020, la norma impedirá que miles de conductores tomen su descanso semanal en los camiones, discretamente, lejos del ojo público. Estos conductores tienen que regresar físicamente a casa o a la base de su empresa. En otras palabras, si 2.000 conductores trabajan para una empresa con sede en cualquier Estado miembro, cada fin de semana al menos un tercio de ellos tendrá que regresar a ese Estado miembro, salvo que la empresa decida enviar al conductor a casa. Y ¡Lo mismo se aplica a los conductores de fuera de la UE! Los dos requisitos tomados en conjunto serán capaces de exponer abusos y prácticas ilegales de una manera mucho mejor.



3. Detalle de los cambios introducidos por el paquete de movilidad.

A partir del 20 de agosto de 2020, se aplicarán las reglas de conducción y tiempo de descanso con lo siguiente cambios:

3.1. Período de referencia (Los descansos semanales):

Excepción para el transporte internacional de mercancías por carretera

Las empresas de transporte tendrán la posibilidad de otorgar al conductor 2 periodos consecutivos de descanso semanal reducido, pero solo en las siguientes condiciones:

- **Condición 1** / La excepción **solo se aplicará a los conductores de camiones que inicien los dos períodos** de descanso semanal reducidos consecutivos **fuera del Estado miembro del establecimiento de la empresa y país de residencia del conductor.**
- **Condición 2** / Se tomará **todo el descanso no tomado** durante los 2 períodos de descanso semanal reducidos **en bloque antes del siguiente período de descanso semanal regular.**

3.2. Regreso a casa del conductor - **regla obligatoria**-:

Las empresas de transporte tendrán la obligación de organizar el trabajo de su empleado de tal forma que permita **dentro de cada período de 4 semanas, que el conductor regrese:**

- **al centro operativo** del empleador donde el conductor se encuentra y donde comienza habitualmente el descanso semanal del conductor, en el Estado miembro de establecimiento, o
- **al lugar de residencia del conductor,**

para pasar al menos un período de **descanso semanal normal o un período de descanso semanal de más de 45 horas** tomadas en compensación por un período de descanso semanal reducido.

3.3. Regreso a casa del conductor: **regla que se aplica a los conductores de mercancías internacionales (ver por encima de la derogación 3.1)**

Cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido, de acuerdo con excepción para el transporte internacional de mercancías (arriba), **la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal manera que éste pueda regresar a uno de las ubicaciones mencionadas anteriormente (3.2 ya sea "a" o "b") cada 3 semanas, antes del inicio del período de descanso semanal de más de 45 horas, pues tendrá que compensar el tiempo no tomado en los descansos reducidos.**

Para que se cumpla esta condición, los 2 períodos de descanso semanal reducidos en cuestión deben ser iniciado fuera del Estado miembro del lugar de residencia del conductor o del centro operativo del empleador donde el conductor tiene su base habitualmente.

NOTA: Si recordamos la definición que le reglamento al transporte internacional, **no está permitido hacer dos descansos reducidos consecutivos si uno de ellos se hace** Estado miembro del lugar de residencia del conductor o del centro operativo del empleador donde el conductor tiene su base habitualmente.



3.3.1. El regreso a casa del conductor en la práctica

Si una empresa no quiere enviar al conductor a casa, la opción es enviarlo a el centro operativo de la empresa. Pero para que esto esté en consonancia con las nuevas reglas, el centro operativo tendrá al mismo tiempo que ser:

- El lugar donde se encuentra normalmente el conductor; esto presumiblemente significa el lugar donde se basa el contrato del conductor;
- El lugar donde normalmente comienza el descanso semanal del conductor; esto debe verse en el Reglamento (UE) 2020/1055 (*el nuevo reglamento sobre acceso a la profesión*), en cuyo espíritu se desprende la necesidad de garantizar que los operadores del transporte por carretera establecidos en un Estado miembro tengan una presencia real y continua en ese Estado miembro realizando sus actividades de transporte desde allí "(considerando 6º), requiriendo en particular que la empresa realice operaciones de transporte con el equipo técnico adecuado situado en ese Estado miembro (considerando 7º).
- El establecimiento de la empresa.

Con respecto a lo que puede y no puede considerarse legalmente como descanso, también hay que señalar que, si el vehículo no se encuentra en el centro operativo de la empresa, **el tiempo empleado por el conductor desde la ubicación del vehículo hasta el centro operativo de la empresa o al revés, no puede contarse como tiempo de descanso** (ver Art. 9.2 del reglamento de conducción y tiempo de descanso).

EJEMPLO:

Un conductor rumano contratado en Eslovaquia por una empresa registrada en Eslovaquia, y trabajando en y desde Alemania (sin actividad en Eslovaquia). Cada 3 o 4 semanas la empresa deberá enviar el conductor:

- A Rumania (la casa del conductor) o
- A Eslovaquia, pero solo si este establecimiento cumple los criterios establecidos en el nuevo Reglamento sobre el acceso a la ocupación en el transporte por carretera (Reglamento (UE) 2020/1055), que incluye la devolución periódica de los vehículos.
- ¿A Alemania? Supongamos que la empresa tiene interés en enviar el conductor a Alemania para hacer su descanso semanal. De esta forma el conductor también traería el vehículo de regreso al lugar donde realmente opera la empresa. ¿Puede el conductor arrancar su descanso semanal en Alemania? Sí, si la base alemana cumple los criterios de un centro operativo, es decir, si la empresa tiene un establecimiento legal allí. Sin embargo, esto implica que el conductor reside normalmente en Alemania y por tanto debería estar contratado en Alemania. Respecto a lo que puede y no puede ser considerado legalmente como descanso, ya que el conductor tiene un contrato laboral con la empresa con sede en Eslovaquia, si el conductor tiene que recoger o dejar fuera el vehículo (en Alemania), el tiempo de viaje entre Alemania y y el centro operacional en Eslovaquia o no se considerará descanso.

3.4. Descansar en el vehículo - **regla obligatoria**-.

El paquete de movilidad ahora lo tiene claro: **solo los períodos de descanso diarios y semanales reducidos pueden ser llevado en el vehículo.**

El empleador tiene la obligación de cubrir los gastos de alojamiento fuera del vehículo.



3.5. Posible ampliación del tiempo de conducción para el transporte de mercancías y pasajeros - circunstancias excepcionales-

En circunstancias excepcionales, el conductor puede exceder el tiempo de conducción semanal (y en consecuencia, el tiempo de conducción del día en cuestión) en:

- una hora, para poder hacer el descanso semanal;
- dos horas, para poder tomar su descanso semanal habitual, siempre que las 2 horas venga inmediatamente precedidas por una pausa de 30 minutos.

Esto solo bajo...

- **Condición** de que la ampliación en cuestión se toma para llegar al centro operativo de la empresa o el lugar de residencia del conductor.

El conductor deberá indicar manualmente en la hoja de registro el motivo de la ampliación.

La ampliación sea compensada por un período de descanso equivalente tomado en bloque con cualquier período de descanso, antes del final de la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.

NOTA: Se trata de una excepción muy condicionada y en circunstancias excepcionales. El hacerlo de forma habitual sería un incumplimiento del propio Reglamento. Tampoco habilita que la ampliación pueda hacerse para hacer el descanso diario.

La norma es aplicable al transporte Nacional tanto de mercancías como de viajeros.

3.6. La derogación en ferry / tren

La posibilidad de tomar un descanso semanal en un ferry o tren se extiende al descanso semanal reducido y normal, pero solo en las siguientes condiciones:

- **Condición 1** / en caso de descanso semanal normal, el viaje en ferry o tren es más largo de 8 horas;
- **Condición 2** / el conductor tiene acceso a una cabina dormitorio;
- **Condición 3** / el conductor solo puede interrumpir este descanso dos veces y solo por una duración total de 1 hora.

3.6.1. La derogación del ferry / tren en la práctica.

De acuerdo con las reglas de tiempo de conducción y de descanso, el conductor solo tendrá 1 hora para conducir el vehículo fuera del ferry / tren. Conducir el vehículo entre terminal y el lugar donde se puede estacionar el vehículo y donde el conductor puede estar realizando su descanso, también tendrá que encajar en este intervalo de una hora.

Si no está en el ferry o en el tren, cualquier tiempo de viaje que el conductor emplee para llegar a su vehículo no se considerará descanso, a menos que el vehículo esté en la casa del conductor o en el centro operativo de la empresa. Entonces, este tiempo de viaje también tendrá que encajar en este intervalo de máximo una hora.

Entonces, ¿cuándo se puede utilizar la nueva excepción de ferry / tren, sin infringir las reglas?

- Descanso semanal reducido / El conductor no acompaña al vehículo, sino interrumpe su descanso para recoger un vehículo. Esto, siempre que el conductor no interrumpe el período de descanso en más de 1 hora, así que viaje a la terminal desde el punto de partida, el viaje desde la terminal hasta el lugar de estacionamiento del vehículo deberá encajar en este intervalo.
- Descanso semanal reducido / El conductor conduce el vehículo y se sube al ferry / tren justo antes del comienzo de su descanso semanal. En este caso el conductor podrá conducir hasta



una hora desde el destino del ferry / tren hasta el lugar de estacionamiento del vehículo donde pueda continuar su descanso semanal.

- Descanso semanal reducido / El conductor está en el vehículo e interrumpe el descanso semanal para iniciar el viaje en ferry / tren para que cuando llegue a destino el ferry o tren, él o ella inicie inmediatamente el período de tiempo de conducción diario. En este caso, el conductor interrumpió su actividad por un máximo de una hora.
- Lo mismo en el caso del descanso semanal normal, solo que el viaje en ferry deberá ser de al menos 8 horas.
- En lo que se refiere a la situación de los conductores internacionales (*a quién se le pueden dar 2 períodos de descanso reducidos consecutivos*): las situaciones anteriores también son posibles, solo que el punto de partida del conductor no puede estar en el Estado miembro de la empresa establecimiento, ni puede estar en el Estado miembro de residencia del conductor. Recuerda, que para ser considerado transporte internacional los 2 períodos de descanso semanal reducido consecutivos deben iniciarse fuera de los Estados miembros del domicilio del conductor o del centro de operaciones de la empresa.

4. Cumplimiento y controles.

Desde agosto de 2024, 10 años antes de lo que especificaba la ley, las inspecciones en carretera estarán habilitadas para detectar de forma remota el exceso de los límites máximos de conducción en vehículos en movimiento, en el contexto de controles en carretera.

A partir del 31 de diciembre de 2024, el período mínimo para el control de los datos del tacógrafo será el doble, **pasando de 28 a 56 días**.

