



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 entraron en vigor.

CCOO
servicios a la ciudadanía
carretera y logística

Introducción

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 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 donde las conductoras y conductores podrán consultar sus derechos u obligaciones respecto de las nuevas medidas de tiempos conducción y de descanso, adoptadas con el Paquete, así como su correcta aplicación.

Edita:

Sector de Carretera y Logística
de la Federación Servicios
a la Ciudadanía de Comisiones Obreras

C/ Ramírez de Arellano, 19 - 3ª planta
28043 Madrid
Teléfono: 91 540 92 51
carretera@fsc.ccoo.es
www.carretera.fsc.ccoo.es

Noviembre de 2020



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/as que se dedican al **transporte internacional de mercancías** 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 su personal en 2 horas.**
- **Conductoras y 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 las conductoras y conductores 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 conductoras y 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.**

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: ¿Cómo 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. Un Reglamento es de obligado cumplimiento para los estados miembros y por tanto es una norma de aplicación directa.
2. Según Reglamento, la excepción que nos ocupa solo es aplicable al transporte internacional de mercancías. A estos efectos, se considerará que un conductor o conductora se dedica al transporte internacional, si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento de la empresa, y fuera del lugar de residencia del conductor/a:

“se considerará que un conductor o conductora se dedica al transporte internacional, si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento de la empresa, y fuera del lugar de residencia del conductor/a”.

3. En el reglamento se establece que cada 3 o 4 semanas (3 si se hacen dos descansos reducidos, 4 en su defecto) las personas conductoras regresarán para hacer el descanso semanal normal de 45 horas, el cual se implementaría con los periodos de descansos semanales reducidos no tomados.
4. El Acuerdo General establece un régimen de descanso para el transporte nacional y otro para el transporte internacional. Este último, establece un mínimo de 5 descansos en domicilio de cada 12, es decir, uno más que reglamento, dejando la posibilidad que la mitad de estos puedan ser descansos semanales reducidos. Al no establecer otras limitaciones, y llevado a un extremo, pudiera darse el caso que los profesionales pasarán hasta 7 semanas sin regresar al domicilio, cuestión que el reglamento impedirá desde su entrada en vigor.
5. En conclusión ambas normas coexisten, lo que conlleva que el cumplimiento de la una no impedirá el cumplimiento de la otra y viceversa. No obstante, debemos tener que la autoridad de control del Reglamento es la Inspección de Transportes y la autoridad de control del Acuerdo General es la inspección de trabajo.

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 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, 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 donde se encuentra normalmente el personal.
- c) el lugar donde 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/a 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 al domicilio habitual o al centro operativo de la empresa donde se 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 trabajadoras y trabajadores tomen su descanso semanal en los camiones, discretamente, lejos del ojo público. Estas personas tienen que regresar físicamente a casa o a la base de su empresa. En otras palabras, si 2.000 conductores/as trabajan para una empresa con sede en cualquier Estado miembro, cada fin de semana al menos un tercio tendrán que regresar a ese Estado miembro, salvo que la empresa decida enviarlas/os a casa. Y ¡Lo mismo se aplica al personal 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 a conductoras y conductores **2 periodos consecutivos de descanso semanal reducido, pero solo en las siguientes condiciones:**

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

Semana 1:

(Fuera del Estado del domicilio de la empresa y del conductor). Semana 1 y 2.



Semana 2:



Semana 3:



Otra opción posible:

Semana 1: prohibido en cabina



Semana 2:

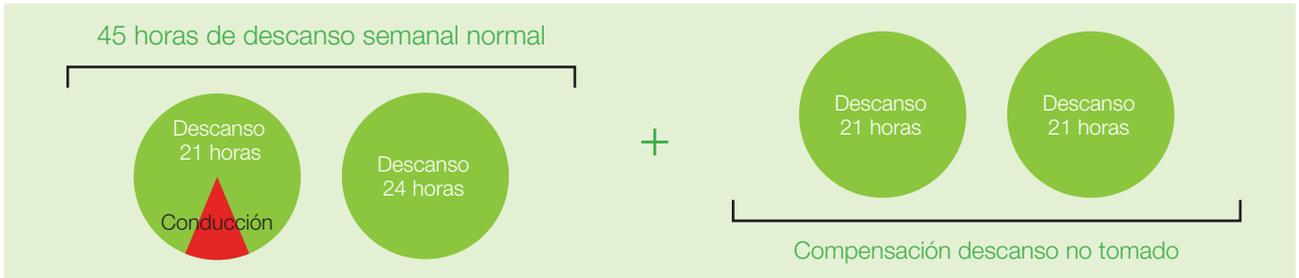
(Fuera del Estado del domicilio de la empresa y del conductor).



Semana 3:



Semana 4: (En el domicilio)



3.2. Regreso a casa - regla obligatoria:

Las empresas de transporte tendrán la obligación de organizar el trabajo de sus empleadas y empleados de tal forma que permita **dentro de cada período de 4 semanas, que el conductor/a regrese:**

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

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: regla que se aplica a quienes conducen mercancías internacionales (ver por encima de la derogación 3.1)

Cuando el conductor/a 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 de tal manera que se pueda regresar** a una 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 iniciados fuera del Estado miembro del lugar de residencia o del centro operativo donde se encuentra la base habitual.

NOTA: Partiendo de la definición que a tales efectos realiza el reglamento con respecto del transporte internacional, la consecuencia es que no está permitido hacer dos descansos reducidos consecutivos si uno de ellos se hace en el Estado miembro del lugar de residencia o del centro operativo donde se encuentra la base habitual.

3.3.1. El regreso a casa en la práctica

Si una empresa no quiere enviar al conductor/a a casa, la opción es enviarlo/a al 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 encuentran normalmente trabajadoras y trabajadores; esto presumiblemente significa el lugar donde se basa el contrato de estas personas.
- El lugar donde normalmente comienza el descanso semanal; 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 conductoras y conductores 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 Rumanía (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 al 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 resida 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 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 tomados en el vehículo.**

La dirección de la empresa tiene la obligación de cubrir los gastos de alojamiento fuera del vehículo.



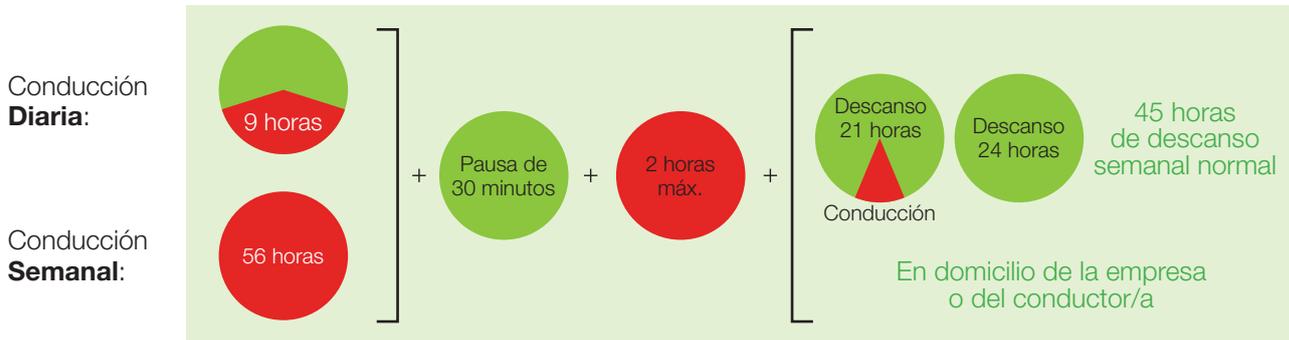
3.5. Posible ampliación del tiempo de conducción para el transporte de mercancías y pasajeros - circunstancias excepcionales

En circunstancias excepcionales, el conductor/a 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... (Afecta a ambas ampliaciones)

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

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

La ampliación será 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 llevarse a cabo para hacer el descanso diario.

La norma es aplicable al transporte de mercancías y 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 o conductora tiene acceso a una cabina dormitorio.
- **Condición 3:** el conductor/a 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, conductoras y conductores solo tendrán 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 se pueda realizar el 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 emplee para llegar a su vehículo no se considerará descanso, a menos que el vehículo esté en la casa del conductor/a o en el centro operativo de la empresa. Entonces, este tiempo de viaje también tendrá que encajar en este intervalo de máximo una hora.

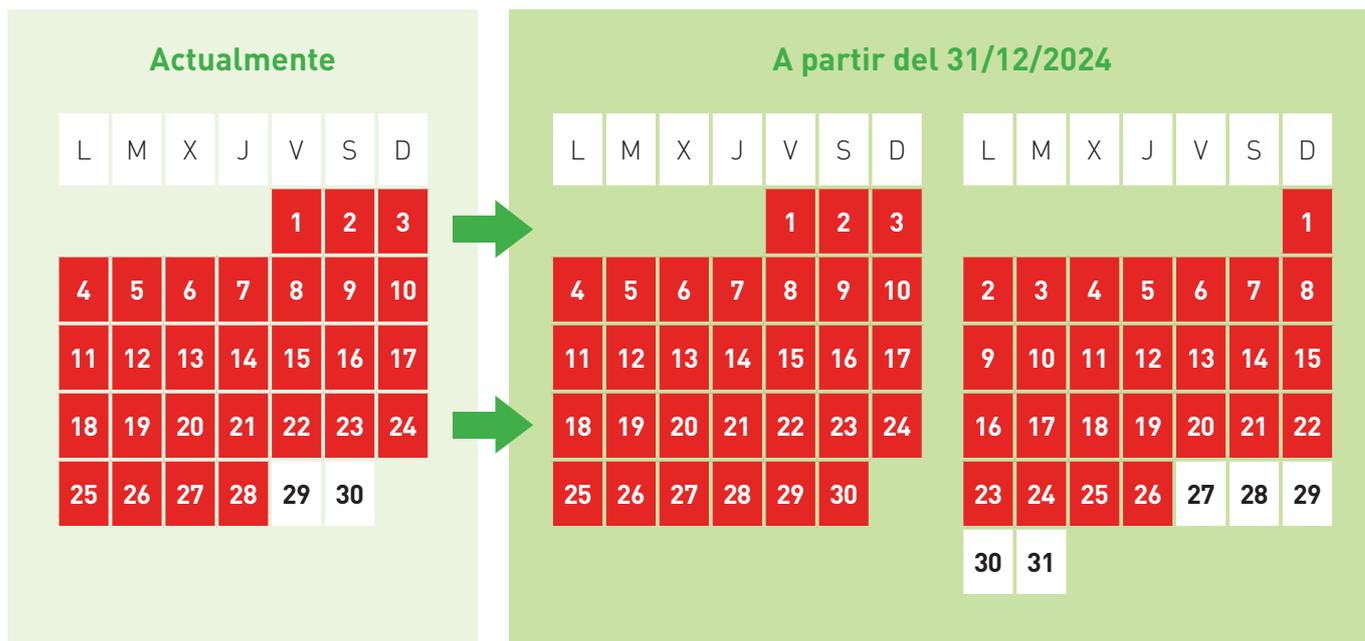
Entonces, ¿cuándo se puede utilizar la nueva excepción de ferry / tren, sin infringir las reglas?

- Descanso semanal reducido / El conductor/a no acompaña al vehículo, sino interrumpe su descanso para recoger un vehículo. Esto, siempre que el conductor/a 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/a conduce el vehículo y se sube al ferry / tren justo antes del comienzo de su descanso semanal. En este caso, 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/a está en el vehículo e interrumpe el descanso semanal para iniciar el viaje en ferry / tren para qué cuando llegue a destino el ferry o tren, él o ella inicie inmediatamente el período de tiempo de conducción diario. En este caso, ha interrumpido 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 las conductoras y 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/a no puede estar en el Estado miembro de la empresa establecimiento, ni puede estar en el Estado miembro de residencia. Recuerda, que para ser considerado transporte internacional los 2 períodos de descanso semanal reducido consecutivos deben iniciarse fuera de los Estados miembros del domicilio 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.



Paquete de movilidad I - Reglas sociales

Tiempos de conducción y descanso

Preguntas y respuestas

3 de noviembre de 2020. Versión: 0.3

Público objetivo: empresas de transporte por carretera, conductoras y conductores profesionales, ejecutores.

Comisión Europea/Europeo Comisión, 1049 Bruselas/Bruselas, BELGIQUE/BELGIUM - Tel. +32 22991111

Oficina: DM28 04/071 - Línea directa Tel. +32 229-65424

Ewa.PTASZYNSKA@ec.europa.eu

TABLA DE CONTENIDOS

- P1** ¿Cómo se entenderá y aplicará la obligación de retorno del conductor a “casa”?
¿Cuáles son las obligaciones y derechos respectivos del empleador y del conductor?
- P2** ¿Cómo demostrará la empresa de transportes que ha organizado la obra de tal manera que el conductor tiene la posibilidad de regresar al lugar de residencia o al centro operativo de la empresa?
- P3** ¿Quién debe pagar los gastos de viaje de un conductor para regresar al centro operativo de la empresa o al lugar de residencia?
- P4** ¿Es aplicable la disposición a los conductores autónomos? ¿Cómo puede un conductor autónomo demostrar que ha cumplido con la obligación de regresar al lugar de residencia o al centro de operaciones de la empresa?
- P5** ¿Qué constituye un alojamiento adecuado para el género para tomar los períodos de descanso semanales regulares?
- P6** ¿Qué pruebas debe presentar un conductor a un controlador para demostrar que no ha pasado el descanso semanal regular en el camión sino en un alojamiento adecuado?
- P7** ¿Un conductor que acompaña a un vehículo transportado en ferry o tren, para un viaje de 8 horas o más, y con acceso a una cabina durmiente, tiene que tomar las otras partes del período de descanso semanal regular en un alojamiento adecuado, o se le permite pasar estas partes del descanso semanal regular en el vehículo?
- P8** Cuando un conductor ha tomado dos períodos de descanso semanales reducidos consecutivamente, ¿pueden adjuntarse los dos períodos de compensación por separado a otros períodos de descanso de al menos nueve horas y realizarse durante la operación de transporte internacional?
- P9** ¿Cuáles son las circunstancias excepcionales en las que el conductor puede exceder el tiempo de conducción diario y semanal? ¿Cómo controlar estas circunstancias excepcionales?
- P10** ¿Puede un conductor que exceda el tiempo de conducción diario y semanal debido a circunstancias excepcionales también exceder el límite máximo de tiempo de conducción quincenal de 90 horas?
- P11** ¿Está obligado un conductor involucrado en la multi-manning a realizar la interrupción de la conducción de 45 minutos en el vehículo en movimiento? ¿La interrupción puede ser de más de 45 minutos?
- P12** ¿Cuándo comienza a aplicarse la obligación de registrar manualmente el paso fronterizo?

Reglamento (CE) no 561/2006 modificado por el Reglamento (UE) 2020 /1054

- | | | |
|----|--|--------------------------------|
| P1 | ¿Cómo se entenderá y aplicará la obligación de retorno del conductor a “casa”?
¿Cuáles son las obligaciones y derechos respectivos del empleador y del conductor? | Artículo 8,
apartado 8 bis. |
|----|--|--------------------------------|
- R1 El objetivo de la medida es mejorar las condiciones de trabajo de los conductores en el transporte por carretera evitando que pasen períodos excesivamente largos en la carretera.

La obligación recae sobre la empresa de transportes de organizar el trabajo de los conductores de manera que puedan regresar (en lo que se encuentra a domicilio) en cada período de tres o cuatro semanas consecutivas (dependiendo de si el conductor tuvo dos descansos semanales reducidos consecutivos).

El artículo 8, apartado 8 bis, del Reglamento se refiere a dos posibles lugares de retorno que debe ofrecer y organizar el empresario, a saber, el centro operativo del empresario en el que el conductor se encuentra normalmente en el Estado miembro del establecimiento del empresario, o el lugar de residencia de los conductores cuando éste difiere del lugar de establecimiento del empresario.

Como se indica en el considerando (14) del Reglamento, “[] **los conductores son libres de elegir dónde pasar su período de descanso**”, **depende del conductor elegir entre las dos opciones ofrecidas por el empleador. Esto implica que el conductor no puede estar obligado por el empleador a elegir el establecimiento del empleador como lugar de regreso.**

Puede surgir una pregunta cuando el conductor no expresa una elección entre estas dos posibilidades. En este caso, el empleador puede elegir entre los dos, de acuerdo con lo que se considera más conveniente. Las pruebas en este contexto incluirían una invitación (por ejemplo, correo electrónico), puesta al conductor pero no seguida, para elegir entre la residencia o el centro operativo de la empresa.

R1 Un asunto diferente es donde el conductor finalmente pasa su descanso. A este respecto, el Reglamento no prescribe ningún lugar en particular y no puede haber ninguna infracción al Derecho de la Unión a este respecto. Dicho esto, el empleador tiene que ofrecer las posibilidades de devolución según lo prescrito por el Reglamento. La norma establece una obligación de carácter organizativo, combinada con la obligación de mantener los registros correspondientes para los controles de las autoridades competentes.

Mientras que el conductor puede elegir su lugar de descanso, él / ella no tiene la posibilidad de liberar al empleador de sus obligaciones de organizar el trabajo permitiendo el regreso regular a “casa”. Esta obligación para la empresa de transportes sigue siendo, sea lo que el conductor declare, y lo que sea que finalmente salga de ella.

En resumen, el empleador está obligado a ofrecer al conductor la posibilidad de regresar a su lugar de residencia o al centro operativo del empleador donde el conductor se encuentra normalmente, a través de una organización adecuada de la obra. Dicha organización debe llevarse a cabo activamente, sin necesidad particular del conductor. En cuanto al lugar concreto de descanso, se trata de una cuestión que debe considerar el conductor y no requiere que el empleador ni el conductor guarden ninguna prueba concreta.

Por ejemplo, un conductor polaco residente en Eslovaquia y empleado por una empresa establecida en Polonia lleva a cabo operaciones de transporte entre Francia y España. El empleador debe ofrecer la opción a este conductor y organizar el trabajo en consecuencia, a fin de permitir que el conductor regrese regularmente al lugar de residencia (Eslovaquia) o al centro operativo de la empresa (Polonia) con regularidad. Sin embargo, el conductor puede informar al empleador de su decisión de tomar la oportunidad de un descanso para ir excepcionalmente a otro lugar, por ejemplo, al sur de Italia para vacaciones. Después del descanso, el conductor irá directamente desde el lugar donde tomó su descanso en Italia al lugar donde reiniciará el trabajo (España o Francia).

P2 ¿Cómo demostrará la empresa de transportes que ha organizado la obra de tal manera que el conductor tiene la posibilidad de regresar al lugar de residencia o al centro operativo de la empresa?

Artículo 8,
apartado 8 bis.

R2 Las empresas de transporte **utilizarán registros de tacógrafo, listas de deberes de los conductores u otra documentación** para demostrar el cumplimiento de la obligación de organizar la devolución del conductor (considerando 14 del Reglamento (CE) no 561/2006). Otra documentación que demuestre que el empresario ofrecía al conductor una posibilidad real de regresar al lugar de residencia o al centro operativo de la empresa, por ejemplo, billetes o cualquier otra prueba de otros arreglos de viaje (por ejemplo, la prueba de que un conductor viajaba de regreso «a casa» por un minibús proporcionado por un empleador).

Las pruebas deberán conservarse en los locales de la empresa y presentarse si así lo solicitan las autoridades de control del Estado miembro de establecimiento del empresario o las autoridades de control de cualquier otro Estado miembro. **No se debe solicitar al conductor que posea tales pruebas, ni que posea pruebas del lugar donde pasó un descanso semanal regular o un descanso más largo.** Después de haber realizado un control en carretera, las autoridades de control podrían, por ejemplo, decidir solicitar información adicional sobre la actividad de un conductor a las autoridades del Estado miembro en el que esté establecida la empresa de transporte por carretera. El Reglamento (CE) no 561/2006 y la Directiva 2006/22/CE establecen que los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del Reglamento y en el control del cumplimiento del mismo.

La obligación del empleador de permitir la devolución regular de un conductor es de carácter organizativo, combinada con la obligación de mantener los registros correspondientes para los controles de las autoridades competentes. Por lo tanto, **una declaración/una renuncia firmada por un conductor (por ejemplo, como parte de un contrato de trabajo o una declaración que renuncie previamente al derecho de retorno, es decir, antes de que el conductor reciba una oferta del empleador) renunciando a su derecho a elegir un retorno “a casa” no puede exonerar al empleador de la obligación de ofrecer una posibilidad real de regresar, ni específicamente de la obligación de organizar el trabajo en consecuencia.**

P3 ¿Quién debe pagar los gastos de viaje de un conductor para regresar al centro operativo de la empresa o al lugar de residencia?

Artículo 8,
apartado 8 bis.

R3 Si un conductor termina su período de trabajo en uno de los dos lugares de su elección para la devolución o en las proximidades de uno de esos lugares, entonces no hay costos de viaje adicionales involucrados para el empleador.

En caso de que el período de trabajo anterior a la vuelta a uno de los dos lugares termine en un lugar distante al lugar de regreso elegido, **la obligación del empleador de organizar la devolución de los conductores incluye la responsabilidad financiera de cubrir los gastos de viaje.**

Cuando un conductor decide no beneficiarse de la oferta del empleador de regresar al lugar de residencia del conductor o al centro operativo del empleador y decide pasar su período de descanso en otro lugar, los gastos de viaje hacia y desde este lugar deben ser cubiertos por el conductor.

Los mismos principios se aplican a los conductores que tienen un lugar de residencia en un tercer país y están empleados por la empresa establecida en la UE.

P4 ¿Es aplicable la disposición a los conductores autónomos? ¿Cómo puede un conductor autónomo demostrar que ha cumplido con la obligación de regresar al lugar de residencia o al centro de operaciones de la empresa?

Artículo 8,
apartado 8 bis.

R4 El artículo 8, apartado 8 bis, se aplica únicamente a los conductores empleados.

El Reglamento (CE) no 561/2006 no define qué marca una relación laboral. Sin embargo, a falta de una referencia al Derecho nacional, el concepto debe entenderse en el sentido de que tiene un significado autónomo basado en factores objetivos.

Para su interpretación, la inspiridad puede extraerse de la jurisprudencia sobre situaciones similares (véanse los asuntos C-658/18, apartados 88 y ss.; C-147/17, apartados 41 y ss.; C-316/13, apartados 27 y ss.). Por lo tanto, la determinación de la existencia de una relación laboral debe guiarse, por los hechos relativos a la realización efectiva de la obra y no por la descripción de la relación por las partes. Según el Tribunal de Justicia, la cuestión de si una persona es un trabajador por cuenta ajena o no debe determinarse con arreglo a criterios objetivos que distingan la relación laboral en función de los derechos y deberes de los interesados. **La característica esencial de una relación laboral es que durante un cierto período de tiempo una persona presta servicios para y bajo la dirección de otra persona a cambio de la cual recibe una remuneración.**

En el mismo sentido, aunque la definición de “conductor autónomo” contenida en la Directiva 2002/15/CE no sea como tal aplicable en el contexto del Reglamento (CE) no 561/2006, también puede tenerse en cuenta esta definición. Una actividad realizada como «conductor autónomo» en el sentido de dicha definición no debe considerarse que dé lugar a una relación laboral en el sentido del artículo 8, apartado 8 bis, del Reglamento (CE) no 561/2006.

Los trabajadores por cuenta propia no están comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 8 bis. Sin embargo, una persona que se declara meramente por cuenta propia pero cuya situación cumple los requisitos que caracterizan una relación laboral con otra persona (física o jurídica), debe considerarse por cuenta ajena en el ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 8 bis, y, por tanto, está comprendida en el ámbito de aplicación de esta disposición.

P5 ¿Qué constituye un alojamiento adecuado para el género para tomar los períodos de descanso semanales regulares?

Artículo 8,
apartado 8 bis.

R5 La legislación aclara que los descansos semanales regulares de al menos 45 horas deben tomarse en un alojamiento adecuado, respetuoso con el género, con instalaciones sanitarias y de dormitorio adecuadas, y por tanto no se pueden tomarlos en la cabina del vehículo.

No existe una definición ni una lista de criterios para definir la noción de alojamiento adecuado en la legislación y es importante dejar flexibilidad en el tipo de alojamiento que los conductores pueden utilizar.

Sin embargo, **el artículo 8, apartado 8, exige claramente que el alojamiento ofrezca instalaciones adecuadas para dormir e instalaciones sanitarias. Las instalaciones deben dejar suficiente privacidad para cada individuo.**

Varios tipos de alojamiento pueden cumplir estos criterios, por ejemplo, un hotel, un apartamento de alquiler de motel o una casa privada.

P6 ¿Qué pruebas debe presentar un conductor a un controlador para demostrar que no ha pasado el descanso semanal regular en el camión sino en un alojamiento adecuado?

Artículo 8,
apartado 8 bis.

R6 El artículo 34, apartado 3, del Reglamento (UE) no 165/2014 especifica que los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar ningún formulario que acredite las actividades de los conductores fuera del vehículo. Esto cubre también una situación de tomar un descanso semanal regular fuera del vehículo. **Por lo tanto, los controladores no pueden exigir a los conductores documentos que demuestren que su descanso semanal regular anterior a la inspección en carretera no se realizó en el vehículo.**

Los conductores o empleadores sólo pueden ser multados por incumplimiento de la prohibición de tomar el descanso semanal regular (o resto de más de 45 horas tomadas en compensación) en el vehículo **cuando ellos/ sus conductores son sorprendidos teniendo un descanso semanal regular dentro del vehículo en el momento del control.**

P7 ¿Un conductor que acompaña a un vehículo transportado en ferry o tren, para un viaje de 8 horas o más, y con acceso a una cabina durmiente, tiene que tomar las otras partes del período de descanso semanal regular en un alojamiento adecuado, o se le permite pasar estas partes del descanso semanal regular en el vehículo?

Artículo 9

R7 Según el artículo 8, apartado 8, del Reglamento no 561/2006, los períodos de descanso semanales regulares y cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas de descanso de más de 45 horas de descanso no pueden tomarse en un vehículo. Deberán tomarse en un alojamiento adecuado, tal como se detalla en el Reglamento.

El artículo 9, apartado 1, del Reglamento se refiere a la situación en la que un conductor acompaña a un vehículo transportado en ferry o tren, y en este contexto prevé determinadas excepciones. Al referirse al artículo 8 en su conjunto, no permite establecer excepciones a la prohibición establecida en el artículo 8, apartado 8, de tomar determinados tipos de descanso en el vehículo. En cambio, como se desprende de sus términos, las excepciones permitidas en virtud de los mismos sólo pueden referirse a la posibilidad de «interrumpir» determinados períodos de descanso, es decir, un período de descanso diario regular, un período de descanso semanal reducido o un descanso semanal regular. Por lo tanto, sólo se aparta de la disposición se reserva que un «descanso» constituye «cualquier período interrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo».

Como resultado, el conductor no puede pasar la parte de su descanso semanal regular en el vehículo antes de embarcar y/o después de desembarcar del ferry/tren.

P8 Cuando un conductor ha tomado dos períodos de descanso semanales reducidos consecutivamente, ¿pueden adjuntarse los dos períodos de compensación por separado a otros períodos de descanso de al menos nueve horas y realizarse durante la operación de transporte internacional?

Artículo 8,
apartado 6.

R8 Toda excepción a las normas generales debe interpretarse y aplicarse estrictamente, a fin de no poner en peligro los objetivos de la legislación. Como se indica en el considerando 8 del Reglamento (UE) 2020/1054 por el que se modifica el Reglamento (CE) no 561/2006, la intención del legislador es permitir a los conductores que realizan un viaje internacional de larga distancia regresar a casa para el descanso semanal regular y ser compensado por los períodos de descanso semanales reducidos anteriores.

El artículo 8, apartado 6, letra b), del Reglamento especifica claramente que el descanso semanal regular realizado después de dos descansos semanales reducidos irá precedido por el resto tomado en compensación por los dos descansos semanales reducidos consecutivos anteriores y no por ninguna otra actividad como la conducción u otros trabajos. **Por lo tanto, las dos compensaciones deben tomarse en bloque y adjuntarse al descanso semanal regular obligatorio después de los dos descansos semanales reducidos consecutivos.**

P9 ¿Cuáles son las circunstancias excepcionales en las que el conductor puede exceder el tiempo de conducción diario y semanal? ¿Cómo controlar estas circunstancias excepcionales?

Artículo 12,
párrafos 2 y 3.

R9 Exceder los tiempos de conducción diarios y/o semanales está permitido exclusivamente para permitir que un vehículo pueda llegar a un lugar de parada adecuado y en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, de los vehículos o de su carga, o en circunstancias excepcionales en los casos en que un conductor necesite llegar a su lugar de residencia o al centro operativo del empleador para tener un período de descanso semanal, o un período de descanso semanal regular. **Estas dos nuevas excepciones podrán utilizarse cuando, debido a circunstancias imprevistas independientes de la voluntad del conductor u operador (condiciones climáticas, congestión, retrasos en los puntos de carga/descarga, etc.), el conductor no pueda llegar a uno de los lugares indicados anteriormente para un descanso semanal sin infringir las normas sobre los descansos diarios o semanales.**

Por ejemplo, un conductor de un país periférico que se dedica a un largo viaje internacional que, debido a circunstancias imprevistas que retrasaron el viaje, no puede llegar a su lugar de residencia, confiando en esta disposición, no tendría que pasar 45 horas de descanso semanal regular en otro lugar no muy lejos de su lugar de residencia.

Como se indica en el nuevo apartado 4 del artículo 12 del Reglamento, el conductor deberá indicar manualmente el motivo de la desviación de los tiempos de conducción en la hoja de impresión o de registro de servicio. Esta instrucción hace que el conductor sea responsable de la información insertada.

La prórroga de los tiempos de conducción en las circunstancias excepcionales mencionadas anteriormente no debe dar lugar a la reducción del período de descanso después de esta prórroga.

Como se indica en el nuevo apartado 5 del artículo 12 del Reglamento, cualquier período de prórroga previsto en el presente artículo deberá compensarse por un período equivalente de descanso tomado en bloque con cualquier período de descanso al final de la tercera semana siguiente a la semana durante la cual se haya aplicado la excepción.

P10 ¿Puede un conductor que exceda el tiempo de conducción diario y semanal debido a circunstancias excepcionales también exceder el límite máximo de tiempo de conducción quincenal de 90 horas?

Artículo 12,
párrafos 2 y 3.

R10 La posibilidad de que los conductores superen los tiempos de conducción diarios y/o semanales en circunstancias excepcionales para llegar a su lugar de residencia o al centro operativo del empleador para poder tomar un descanso semanal o un período de descanso semanal regular **no permite a los conductores establecer excepciones al plazo máximo de conducción quincenal de 90 horas** establecido en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (CE) no 561/2006.

El nuevo apartado 2 del artículo 12 del Reglamento enumera claramente las disposiciones de las que puede partir el conductor, que son los artículos 6, apartados 1 y 2, sobre los plazos máximos de conducción diarios y semanales y el artículo 8, apartado 2, sobre la obligación de que el conductor haya tomado un nuevo período de descanso diario en cada período de 24 horas a partir del final del período de descanso diario o semanal anterior. El conductor debe cumplir en todos los casos con el límite máximo de conducción de 90 horas durante dos semanas.

Por ejemplo, un conductor que ha conducido 56 horas en una semana determinada (semana 1) puede conducir dos horas adicionales después de haber tomado un descanso de 30 minutos con el fin de llegar a su casa para tomar un descanso semanal regular. En la semana siguiente (semana 2), el conductor tendrá que asegurarse de que no conduzca más de 32 horas. Esta prórroga de dos horas tendrá que ser compensada por un período equivalente de descanso tomado en bloque antes del final de la tercera semana siguiente a la semana 1.

P11 ¿Está obligado un conductor involucrado en la multi-manning (conducción en equipo) a realizar la interrupción de la conducción de 45 minutos en el vehículo en movimiento?
¿La interrupción puede ser de más de 45 minutos?

Artículo 7.

R11 Un conductor involucrado en la operación multi-manning **no está obligado a tomar una Pausa- Interrupción de conducción de 45 minutos en el vehículo en movimiento**, sentado al lado de un conductor realmente conduciendo un vehículo. **Depende del conductor elegir si quiere o no tomar su pausa/interrupción de conducción en un vehículo en movimiento o fuera del vehículo.**

La Pausa/Interrupción puede ser sin duda más de 45 minutos si se toma fuera del vehículo. **El tiempo de pausa observado en un vehículo en movimiento debe ser una pausa/interrupción de 45 minutos en bloque**, como se estipula en el nuevo (tercer) párrafo del artículo 7 del Reglamento (CE) no 561/2006. El tiempo restante que pasa en el vehículo sentado junto a un conductor que conduce efectivamente ese vehículo debe registrarse como período de disponibilidad, tal como se especifica en el artículo 3, letra b), párrafo tercero, de la Directiva 2002/15/CE.

P12

¿Cuándo comienza a aplicarse la obligación de registrar manualmente el paso fronterizo?

Artículo 34, apartado 6, letra f), y Artículo 34, apartado 7, del Reglamento 165/2014

R12 Los artículos 34, apartado 6, letras f) y 7 del Reglamento (UE) 165/2014 establecen que los conductores registrarán manualmente el símbolo del país en el que entren después de haber cruzado una frontera de un Estado miembro. **La obligación se aplica a partir del 20 de agosto de 2020 para los vehículos equipados con un tacógrafo analógico y a partir del 2 de febrero de 2022 para los vehículos equipados con un tacógrafo digital.**

El conductor debe detenerse en el lugar de parada más cercano posible en o después de la frontera. Cuando el cruce de la frontera de un Estado miembro tenga lugar en un ferry o tren, el conductor deberá introducir el símbolo del país en el puerto o estación de llegada.

También es importante señalar que, desde el 20 de agosto de 2020, los conductores de vehículos equipados con un tacógrafo analógico están obligados a registrar el símbolo de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario, como ya ocurrió con los vehículos equipados con un tacógrafo digital.



**servicios a la ciudadanía
carretera y logística**



www.carretera.fsc.ccoo.es