

## **Paquete de movilidad 2020: preguntas y respuestas**

### **Preguntas y respuestas sobre la implementación del paquete de movilidad 1**

El paquete de movilidad 1 está en vigor y las disposiciones sociales sobre tiempos de conducción y condiciones de descanso de los conductores se aplican desde el 20 de agosto de 2020. La prioridad de la Comisión Europea ahora es garantizar un entendimiento común y una aplicación coherente de las nuevas disposiciones. Por lo tanto, la Comisión preparó el siguiente primer conjunto de preguntas y respuestas para abordar las cuestiones de implementación más urgentes planteadas por el sector. Esto se complementará gradualmente con más preguntas y respuestas sobre las demás disposiciones del paquete de movilidad 1, cuando sea necesario. Debería servir de guía para los conductores, los operadores de transporte por carretera y los encargados de hacer cumplir las normas para garantizar que las normas se apliquen y controlen de forma armonizada en toda la UE.

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD: Este conjunto de preguntas y respuestas fue preparado por los servicios de la Comisión y no compromete a la Comisión Europea. Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión. En este contexto, se observa que el artículo 8, apartado 8, y el artículo 8, apartado 8 bis, del Reglamento (CE) 561/2006, contemplados en las cuestiones 1 a 6, son actualmente objeto de un procedimiento de anulación ante el Tribunal de Justicia. Los ejemplos dados son ilustrativos y la lista de ejemplos concretos se desarrollará más.

#### **I. Regreso de un conductor**

##### **[1. ¿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 (8a)*

El objetivo de la medida es mejorar las condiciones laborales de los conductores en el transporte por carretera evitando que pasen periodos excesivamente largos en la carretera.

La empresa de transporte tiene la obligación de organizar el trabajo de los conductores de tal manera que puedan regresar ('a casa') dentro de 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 empleador, a saber, el centro operativo del empleador donde el conductor tiene su sede normalmente en el Estado miembro del establecimiento del empleador, o el lugar de los conductores de residencia cuando este último difiera del lugar de establecimiento del empleador.

Como se indica en el considerando (14) del Reglamento, “[...] Los conductores son libres de elegir dónde pasar su período de descanso”, corresponde al 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, según lo que considere más conveniente. Las pruebas en este contexto incluirían una invitación (por ejemplo, un correo electrónico), enviada al conductor pero sin seguimiento, para elegir entre la residencia o el centro operativo de la empresa.

Un asunto diferente es dónde el conductor pasa finalmente su descanso. A este respecto, el Reglamento no prescribe ningún lugar en particular y no puede haber infracción de la legislación de la UE por este motivo. Dicho esto, el empleador tiene que ofrecer las posibilidades de retorno prescritas por el Reglamento. La norma establece una obligación de carácter organizativo, combinada con la obligación de llevar los registros correspondientes para los controles de las autoridades competentes.

Si bien el conductor puede elegir su lugar de descanso, no tiene la posibilidad de liberar al empleador de sus obligaciones de organizar el trabajo permitiendo el regreso regular al “hogar”. Esta obligación de la empresa de transporte se mantiene, independientemente de lo que declare el conductor y de lo que en última instancia haga con 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 se encuentra normalmente el conductor, mediante una adecuada organización del trabajo. Esta organización debe llevarse a cabo de forma activa, sin que el conductor lo solicite en particular. En cuanto al lugar concreto de descanso, es una cuestión que debe considerar el conductor y no requiere que el empleador ni el conductor guarden ninguna prueba en particular.

Por ejemplo, un conductor polaco residente en Eslovaquia y empleado por una empresa establecida en Polonia realiza operaciones de transporte entre Francia y España. El empleador debe ofrecer la opción a este conductor y organizar el trabajo en consecuencia, de modo que el conductor pueda regresar 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 aprovechar la oportunidad de un descanso para ir a otro lugar, por ejemplo, al sur de Italia de vacaciones. Tras la pausa, el conductor irá directamente desde el lugar donde tomó su descanso en Italia hasta el lugar donde reiniciará el trabajo (España o Francia).

[2. ¿Cómo demostrará la empresa de transporte que ha organizado el trabajo de tal manera que el conductor tenga la posibilidad de regresar al lugar de residencia o al centro operativo de la empresa?](#)

*Artículo 8 (8a)*

A2 Las empresas de transporte utilizarán registros de tacógrafo, listas de servicio de los conductores u otra documentación para demostrar el cumplimiento de la obligación de organizar el regreso del conductor (considerando 14 del Reglamento (CE) no 561/2006). Otra

documentación que demuestre que el empleador ofreció una posibilidad real al conductor de regresar al lugar de residencia o al centro operativo de la empresa podría incluir, por ejemplo, billetes o cualquier otra prueba de otros arreglos de viaje (por ejemplo, una prueba de que un conductor viajó de regreso a 'casa' en un minibús proporcionado por un empleador).

Las pruebas deben conservarse en los locales de la empresa y presentarse si así lo solicitan las autoridades de control del Estado miembro de establecimiento del empleador 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 una pausa más larga. 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 donde está 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 ayudarán mutuamente a aplicar el Reglamento y comprobar su cumplimiento.

La obligación del empleador de permitir el regreso regular de un conductor es de naturaleza organizativa, 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 de renuncia anticipada al derecho de retorno, es decir, antes de que el conductor reciba una oferta del empleador) renunciando a su derecho a elegir un regreso "a casa" no puede eximir al empleador de la obligación de ofrecer una posibilidad real de regresar, ni de la obligación de organizar el trabajo en consecuencia.

### [3. ¿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 (8a)*

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

En caso de que el período de trabajo anterior al regreso a uno de los dos lugares termine en un lugar distante al lugar de regreso elegido, la obligación del empleador de organizar el regreso de los conductores incluye una responsabilidad financiera para 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 cubierto 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.

[4. ¿Se aplica la disposición a los conductores autónomos? ¿Cómo puede un conductor autónomo acreditar que cumplió con la obligación de regresar al lugar de residencia o al centro de operaciones de la empresa?](#)

*Artículo 8 (8a)*

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, en ausencia de una referencia a la legislación nacional, el concepto debe entenderse con un significado autónomo basado en factores objetivos.

Para su interpretación, se puede inspirar en la jurisprudencia sobre situaciones similares (véanse los casos C-658/18, párrafos 88 y siguientes; C-147/17, párrafos 41 y siguientes; C-316/13, párrafos 27 y siguientes).). Por lo tanto, la determinación de la existencia de una relación laboral debe guiarse por los hechos relacionados con el desempeño real del trabajo y no por la descripción de la relación por las partes. Según el Tribunal, el hecho de que una persona sea o no por cuenta ajena debe determinarse con arreglo a criterios objetivos que distingan la relación laboral por referencia a los derechos y deberes de las personas afectadas.

En el mismo sentido, aunque la definición de "conductor autónomo" contenida en la Directiva 2002/15 / CE no es como tal aplicable en el contexto del Reglamento (CE) nº 561/2006, también se puede tener en cuenta que definición. Una actividad realizada como "conductor por cuenta propia" en el sentido de esa definición no debe considerarse que da lugar a una relación laboral a los efectos del artículo 8, apartado 8 bis, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Los trabajadores por cuenta propia no entran en el ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 8 bis. No obstante, una persona que se declare meramente autónomo pero cuya situación cumpla las condiciones que caracterizan una relación laboral con otra persona (física o jurídica) debe ser considerada en cambio como trabajador por cuenta ajena a los efectos del artículo 8, apartado 8 bis, y por lo tanto, está cubierto por esta disposición.

**II. Prohibición de tomar un descanso semanal regular en la cabina del vehículo.**

[5. ¿Qué constituye un alojamiento adecuado para el género para tomar los períodos de descanso semanales regulares?](#)

*Artículo 8 (8)*

La legislación aclara que los descansos semanales regulares de al menos 45 horas deben tomarse en un alojamiento adecuado para el género con instalaciones sanitarias y para dormir adecuadas, no pueden tomarse 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 sobre el tipo de alojamiento que pueden utilizar los conductores.

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

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

#### [6. ¿Qué evidencia 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 (8)*

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 formularios que certifiquen las actividades de los conductores fuera del vehículo. Esto también cubre la situación de tomar un descanso semanal regular fuera del vehículo. Por lo tanto, los encargados de hacer cumplir la ley no pueden exigir a los conductores documentos que prueben que su descanso semanal regular antes de la inspección en la carretera no se gastó en el vehículo.

Los conductores o empleadores solo pueden ser multados por no cumplir con la prohibición de tomar el descanso semanal regular (o el descanso de más de 45 horas tomadas como compensación) en el vehículo cuando ellos / sus conductores son sorprendidos teniendo un descanso semanal regular dentro del vehículo en el momento del control.

### **III. Regla de ferry**

#### [7. ¿Un conductor que acompaña a un vehículo transportado por ferry o tren, para un viaje de 8 horas o más, y con acceso a una cabina dormitorio, tiene que tomar las otras partes del período de descanso semanal regular en un alojamiento adecuado, o ¿Permitió pasar estas partes del descanso semanal regular en el vehículo?](#)

##### *Artículo 9*

De conformidad con el artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) no 561/2006, los períodos de descanso semanal regular y cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomados en compensación por períodos de descanso semanal reducido anteriores no deben tomarse en un vehículo. Deben ser acogidos en un alojamiento adecuado, según se detalla en el Reglamento.

El artículo 9, apartado 1, del Reglamento se ocupa de la situación en la que un conductor acompaña a un vehículo transportado en ferry o en tren y, en este contexto, prevé determinadas excepciones. Si bien se refiere al artículo 8 en su conjunto, no permite derogar la prohibición establecida en el artículo 8, apartado 8, de realizar determinados tipos de descanso en el vehículo. En cambio, como se desprende de sus términos, las excepciones permitidas en virtud de las mismas pueden referirse únicamente 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 tanto,

sólo constituye una derogación de la disposición según la cual un “descanso” constituye “cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo”.

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

#### **IV. Descansos semanales reducidos**

[8. Cuando un conductor haya tomado dos períodos de descanso semanales reducidos consecutivamente, ¿pueden los dos períodos de compensación adjuntarse por separado a otros períodos de descanso de al menos nueve horas y realizarse durante la operación de transporte internacional?](#)

*Artículo 8 (6b)*

Cualquier derogación de las normas generales debe interpretarse y aplicarse de manera estricta, para no poner en peligro los objetivos de la legislación. Como se indica en el considerando 8 del Reglamento (UE) 2020/1054 que modifica el Reglamento (CE) n.o 561/2006, la intención del legislador es permitir que los conductores que realizan un viaje internacional de larga distancia regresen a casa para el descanso semanal regular y compensado por anteriores períodos de descanso semanal reducido.

El artículo 8, apartado 6 ter, del Reglamento especifica claramente que el descanso semanal regular tomado después de dos descansos semanales reducidos estará precedido por el descanso tomado como compensación por los dos descansos semanales reducidos anteriores consecutivos y no por ninguna otra actividad como conducir u otro trabajo. . Así, las dos compensaciones deben tomarse en bloque y adjuntarse al descanso semanal regular obligatorio después de los dos descansos semanales reducidos consecutivos.

#### **V. Exceso excepcional del tiempo de conducción**

[9. ¿Cuáles son las circunstancias excepcionales en las que el conductor puede exceder el tiempo de conducción diario y semanal? ¿Cómo controlar circunstancias tan excepcionales?](#)

*Artículo 12, párrafos 2 y 3*

La superación de los tiempos de conducción diarios y / o semanales se permite exclusivamente para permitir que el vehículo llegue 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 necesita llegar a su lugar de residencia o al centro operativo del empleador para poder tomar un período de descanso semanal o un período de descanso semanal regular. Estas dos nuevas excepciones podrán aplicarse cuando, por circunstancias imprevistas independientes de la voluntad del conductor o del operador (condiciones meteorológicas, congestión, retrasos en los puntos de carga / descarga, etc.), un conductor no pueda llegar a uno de los lugares indicados anteriormente para un descanso semanal sin infringir las reglas de los descansos diarios o semanales.

Por ejemplo, un conductor de un país periférico que realiza un largo viaje internacional que, debido a circunstancias imprevistas que retrasaron el viaje, no puede llegar a su lugar de residencia, basándose en esta disposición, no necesitaría pasar 45 horas de un viaje. Descanso semanal regular en otro lugar no lejos de su lugar de residencia.

Como se indica en el nuevo párrafo 4 del artículo 12 del Reglamento, el conductor está obligado a indicar el motivo de la salida de los límites de tiempo de conducción manualmente en la hoja impresa o registro o gallo de servicio. Esta declaración hace que el conductor sea responsable de la información insertada.

La extensión de los tiempos de conducción en las circunstancias excepcionales mencionadas anteriormente no debe resultar en una reducción del período de descanso posterior a esta extensión. Como se establece en el nuevo párrafo 5 del artículo 12 del Reglamento, cualquier período de prórroga en virtud de este artículo debe ser compensado por un período de descanso equivalente tomado en bloque con cualquier período de descanso, al final de la tercera semana siguiente a la semana durante la cual se ha aplicado la excepción.

[10. ¿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*

La posibilidad de que los conductores excedan 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 tomar un descanso semanal o un período de descanso semanal regular no permite a los conductores derogar el límite máximo quincenal límite de tiempo de conducción 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 salir el conductor, que son los artículos 6, apartados 1 y 2, sobre los límites máximos de tiempo de conducción diario y semanal y el artículo 8, apartado 2, sobre la obligación que el conductor haya tomado un nuevo período de descanso diario dentro de cada período de 24 horas después 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 para llegar a su casa y tomar un descanso semanal regular. En la semana siguiente (semana 2), el conductor deberá asegurarse de que no conduce más de 32 horas. Esta extensión de dos horas deberá ser compensada con un período de descanso equivalente tomado en bloque antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana 1.

## **VI. Multi-tripulación**

### [11. ¿Está obligado un conductor involucrado en tripulación múltiple a tomar un descanso de 45 minutos en el vehículo en movimiento? ¿Puede la pausa durar más de 45 minutos?](#)

#### *Artículo 7*

Un conductor involucrado en una operación de tripulación múltiple no está obligado a tomar un descanso de 45 minutos en el vehículo en movimiento, sentado junto a un conductor que realmente conduce un vehículo. Depende del conductor elegir si quiere o no tomar su descanso en un vehículo en movimiento o fuera del vehículo.

La pausa ciertamente puede durar más de 45 minutos si se toma fuera del vehículo. La pausa tomada en un vehículo en movimiento deberá ser una pausa de 45 minutos tomada en bloque, según lo estipulado en el nuevo (tercer) párrafo del artículo 7 del Reglamento (CE) no 561/2006. El tiempo restante pasado en el vehículo sentado junto a un conductor que realmente conduce ese vehículo debe registrarse como período de disponibilidad, como se especifica en el tercer párrafo del artículo 3 (b) de la Directiva 2002/15 / CE.

## **VII. Cruce fronterizo**

### [12. ¿Cuándo comienza a aplicarse la obligación de registrar manualmente los pasos fronterizos?](#)

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

El artículo 34, apartado 6, letras f) y 7, del Reglamento (UE) 165/2014 dispone que los conductores registrarán manualmente el símbolo del país al que ingresan después de haber cruzado la frontera de un Estado miembro. La obligación se aplica a partir del 20 de agosto de 2020 con respecto a los vehículos equipados con un tacógrafo analógico y a partir del 2 de febrero de 2022 con respecto a 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 en un 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 tacógrafo analógico deben registrar el símbolo de los países en los que comenzó y finalizó el período de trabajo diario, como ya ocurría con los vehículos equipados con un tacógrafo digital.