

NOTA INFORMATIVA¹

PAQUETE DE MOVILIDAD EUROPEO – MEDIDAS EN VIGOR A PARTIR DE FEBRERO 2022

El pasado 15 de julio de 2020, el Parlamento y el Consejo de la Unión Europea aprobaron el denominado “*Paquete de Movilidad Europeo (“PME”)*”, que introdujo un marco legal dirigido a regular y mejorar numerosos aspectos del transporte de mercancías y viajeros por carretera.

El PME prevé una entrada en vigor escalonada y una parte relevante de las medidas previstas por dicha normativa entró en vigor (o debería haber sido objeto de transposición nacional) a partir del 2 febrero de 2022.

Las normas que se han aprobado como parte del PME son las siguientes:

- Reglamento (UE) 2020/1054, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n. 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los periodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n. 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos
- Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009 y (UE) n. 1024/2021 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera
- Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto de la Directiva 96/71/CE y de la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n. 1024/2012

Asimismo, otra norma incluida en el denominado PME es el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de 2020 sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías, que tiene como objetivo “*promover la digitalización del transporte de mercancías y la logística para reducir los costes administrativos, mejorar las capacidades de ejecución de las autoridades competentes y aumentar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte.*”

La finalidad del PME es la de crear un sector del transporte por carretera “*seguro, eficiente, socialmente responsable, que garantice la no discriminación y atraiga trabajadores cualificados, garantizando condiciones de trabajo adecuadas para los conductores y condiciones comerciales justas para las empresas de transporte por carretera*”, promoviendo la digitalización del sector, en un contexto en el cual la mejora de la “*eficiencia del transporte de mercancías es fundamental para el crecimiento y la competitividad de la economía de la Unión Europea*”.

A continuación, expondremos una breve síntesis de las mejoras y los aspectos más relevantes introducidos por el PME en relación con el transporte de mercancías:

¹ No constituye asesoramiento ni medio de establecer relación profesional, ni de ningún tipo, entre cliente y abogado.

■ ***Tiempos de conducción máximo, pausas mínimas y periodo de descansos (Reglamento (UE) 2020/1054)***

Estas normas están en vigor desde 20 de agosto de 2020.

● Descansos mínimos durante un periodo de dos semanas consecutivas:

Se fijan los siguientes periodos de descansos:

- Dos periodos de descanso semanal normales (de al menos 45 horas); o
- Un periodo de descanso semanal normal y uno reducido de al menos 24 horas
- Para el conductor dedicado al transporte internacional: dos periodos de descanso semanales reducidos (de al menos 24 horas), siempre que, en cada cuatro semanas consecutivas, el conductor tome como mínimo cuatro periodos de descanso semanal, de los cuales dos deben ser periodos de descanso normales

● Prohibición de disfrutar del descanso semanal normal en cabina

Se introduce la prohibición expresa de que el descanso semanal pueda tomarse en cabina. La Empresa de transporte está obligada a garantizar un lugar de descanso adecuado para el conductor, sin coste alguno para el mismo (los gastos de alojamiento corren a cargo de la Empresa de transporte).

● Pausa en conducción en equipo

Se prevé que el conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en el vehículo conducido por otro conductor, siempre que el primero no se dedique a asistir al segundo.

● Regreso al centro de trabajo

Se establece que el conductor debe regresar a su centro de operaciones o lugar de residencia en cada periodo de cuatro semanas consecutivas. Al respecto, la Empresa de transporte tiene la obligación de documentar la manera en que da cumplimiento a esta obligación y debe conservar esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.

● Excepciones a los límites de conducción

Si concurren circunstancias excepcionales e imprevisibles y siempre que ello no comprometa la seguridad en carretera, el conductor puede ampliar en una hora los límites máximos de conducción diaria o semanal (respectivamente 9 o 10 horas y 56 horas), para llegar al centro de operaciones o al lugar de residencia con el fin de descansar. En las mismas condiciones, si el conductor toma un descanso de treinta minutos ininterrumpidos inmediatamente antes de la extensión de su jornada laboral para llegar al lugar de residencia o al centro de operaciones, el conductor podrá superar dichos límites máximos en dos horas.

■ **Registros de pasos de frontera (Reglamento (UE) 2020/1054)**

Estas normas están en vigor desde 2 de febrero de 2022.

Se implementa la obligación para el conductor de introducir en su tacógrafo el símbolo del país en el que entre después de cruzar la frontera de un Estado miembro, al principio de la primera parada en ese Estado miembro. *“Dicha primera parada deberá realizarse en el lugar de parada lo más cercano posible a la frontera o una vez cruzada la frontera”.*

La disposición analizada se encamina hacia un mayor control de las operaciones de transporte internacional, dentro del territorio de la Unión Europea. Dicho control persigue la finalidad de luchar contra el fenómeno de las denominadas *“empresas buzón”*. Las *“empresas buzón”* son aquellas compañías que se constituyen formalmente (o trasladan su sede) en un país europeo, sin tener una estructura organizativa, ni un centro operativo ni actividad alguna en el mismo, a fin de competir de forma desleal con las compañías de transporte del Estado en el que *de facto* operan, aprovechándose de las peores condiciones laborales y retributivas y de las legislación tributaria más favorable previstas en los Estados en los cuales tienen su domicilio social y fiscal.

El registro de pasos de fronteras contribuirá a detectar con mayor facilidad casos de empresas buzón.

■ **Limitaciones de cabotaje (Reglamento (UE) 2020/1055)**

Estas normas estarán en vigor desde 21 de febrero de 2022

El Reglamento CE n. 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, define las operaciones de cabotaje como *“la prestación de servicios por transportistas en un Estado miembro en el que no están establecidos”* o *“los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida”*.

Así, el Reglamento CE 1072/2009 ya establecía el límite de tres actividades de cabotaje a la largo de un periodo de siete días y el Reglamento (UE) 2020/1055 a dicha limitación añade la prohibición en virtud de la cual en el Estado miembro de acogida no se pueden efectuar actividades de cabotaje por un periodo de tiempo superior a 3 días (*“Los transportistas de mercancías por carretera no estarán autorizados a realizar transportes de cabotaje con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, en el mismo Estado miembro en el plazo de cuatro días a partir de la finalización de su transporte de cabotaje en dicho Estado miembro”*).

Las nuevas limitaciones en relación con los servicios de cabotaje, conjuntamente con la mejora del sistema de controles de dichos transportes introducida por el Reglamento (UE) 2020/1055, persiguen el objetivo de, entre otros, *“combatir el fenómeno de las llamadas «empresas buzón» y garantizar una competencia leal y la igualdad de condiciones en el mercado interior”*.

■ **Desplazamientos (Directiva (UE) 2020/1057)**

Con el objetivo de mejorar el sector del transporte por carretera, creando condiciones de trabajo mejores y más justas y combatiendo contra fenómenos de competencia desleal como el de las “empresas buzón”, la Directiva (UE) 2020/1057 perfecciona las bases sentadas por la Directiva CE 96/71 y por la Directiva (UE) 2014/67, reguladoras de los desplazamientos en el ámbito de una prestación de servicios internacional y fortalece el sistema de controles, la coordinación entre Estados miembros, así como el nivel de transparencia informativa en relación con los desplazamientos de conductores.

Así, a efectos de la aplicación de la Directiva analizada y, en especial modo, de las condiciones mínimas de trabajo aplicables, el conductor que preste servicios de cabotaje se considerará desplazado. Por consiguiente, a dicho conductor se le deberán garantizar las condiciones laborales mínimas previstas en el Estado de acogida, en relación con dichos servicios (periodos máximos de trabajo, periodos mínimos de descanso, duración mínima de las vacaciones, cuantía de los salarios, medidas de protección de la salud y la seguridad en el trabajo, etc.)

Quedan excluidos del ámbito de operatividad de la Directiva examinada los servicios de transporte de mercancía bilaterales, que la misma Directiva define como *“el traslado de mercancías basado en un contrato de transportes desde el Estado miembro de establecimiento, tal como se define en el artículo 2, apartado 8, del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, hasta otro Estado miembro o tercer país, o bien desde otro Estado miembro o tercer país hasta el Estado miembro de establecimiento”*.

Asimismo, la Directiva examinada no es aplicable a las operaciones de transporte bilateral de mercancías que incluyan una actividad de carga y descarga por parte del conductor en los Estados miembros o terceros países que dicho conductor atraviese, siempre que no cargue y descargue las mercancías en el mismo Estado miembro.

La *ratio* de dicha exclusión radica en que *“Cuando un conductor efectúa operaciones de transporte bilateral desde el Estado miembro en cuyo territorio esté establecida la empresa (...) hasta el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país, o de vuelta al Estado miembro de establecimiento, la naturaleza del servicio está estrechamente vinculada al Estado miembro de establecimiento. (...). Constituiría una restricción desproporcionada a la libertad de prestación de servicios de transporte por carretera transfronterizos si se aplicaran a dichas operaciones bilaterales las normas sobre el desplazamiento y, por consiguiente, las condiciones de trabajo y empleo garantizadas en el Estado miembro de acogida”*.

La Directiva (UE) 1057/2020, incrementa el nivel de coordinación entre Estados miembros a través del uso del Sistema de Información de Mercado Interior (el “IMI”), aligerando a la vez la carga administrativa y las tareas de gestión de documentos de los conductores. Así pues, si bien los conductores deberán custodiar en el interior del vehículo determinados documentos para su inspección en carretera por parte de las Autoridades competentes, otros documentos deberán ser remitidos a través del IMI por la Empresa de transporte o por las Autoridades competentes del Estado de origen a las Autoridades competentes del Estado de acogida.

Asimismo, se prevé la obligación para los Estados miembros de dar a conocer, de forma transparente y accesible, a las Empresas de transportes y los conductores de otros Estados miembros, las condiciones mínimas de trabajo aplicables y, en especial modo, las condiciones salariales de obligatoria aplicación.

- Fecha límite de la transposición de la Directiva (UE) 1057/2020

La fecha límite para los Estados miembros para “*adoptar y publicar las disposiciones necesarias para dar cumplimiento*” a la Directiva examinada era el pasado 2 de febrero de 2022. Sin embargo, España, contrariamente a Francia, todavía no ha procedido a adaptar dicha Directiva al ordenamiento jurídico español.

AUGUSTA ABOGADOS
Febrero 2022