

Tiempos de conducción y descanso

(Reglamento UE 2020/1054 que modifica el Reg. 561/2006 y el Reg. 165/2014)

(entra en vigor el 20/08/2020, EXCEPTO:

- la obligatoriedad de tacógrafo para vehículos entre 2,5 y 3,5 Tn → 01/07/2026)
- Obligación de introducir manualmente cruce de frontera → 02/02/2022
- Control de jornadas en carretera 1+56 → 31/12/2024

1.- Obligatoriedad del tacógrafo para los vehículos entre 2,5 y 3,5 Tn.

- A partir del 1 de julio de 2026
- Solo para los vehículos que realicen transporte internacional o cabotaje.

2. Conducción en equipo → 20/08/2020

El conductor acompañante puede realizar el descanso de 45 minutos con el vehículo en marcha siempre que no se dedique a asistir al conductor que está efectivamente al volante.

3. Descansos semanales reducidos consecutivos en transporte internacional → 20/08/2020

En cuatro semanas consecutivas debe haber en todo caso, tanto transporte nacional como internacional, al menos cuatro descansos semanales, de los cuales al menos dos deben ser periodos de descansos normales (de más de 45 horas). Se podrán realizar dos descansos semanales reducidos consecutivos **solo si se realiza en transporte internacional** (fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor).

4. Compensaciones de los descansos semanales reducidos. → 20/08/2020

La compensación deberá realizarse en bloque, sumada a un descanso semanal o a un descanso diario, antes del final de la tercera semana siguiente a aquella en que se ha realizado el descanso.

En caso de que se hayan realizado dos descansos semanales reducidos consecutivos y dado que hay que recuperarlos en bloque antes del final de la tercera semana siguiente, el siguiente periodo de descanso semanal debe estar precedido por un periodo tomado en compensación por esos dos descansos semanales reducidos.

5. Descanso en cabina → 20/08/2020

Todo descanso semanal de más de 45 horas, ya sea un descanso semanal normal, o un periodo de más de 45 horas tomado en compensación de uno o varios descansos semanales reducidos no podrá realizarse en el vehículo. Deberá realizarse en establecimientos apropiados y adaptados para ambos sexos. Todos los gastos de alojamiento fuera de la cabina correrán a cargo del empresario.

6. Vuelta a casa → 20/08/2020

Las empresas de transporte deben organizar el trabajo de los conductores de forma de que cada **cuatro semanas** el conductor pueda volver al centro operativo en el Estado de establecimiento en el que empieza el descanso semanal, o al lugar de residencia del conductor.

No obstante, si el conductor ha realizado dos descansos semanales reducidos consecutivos, deberá volver a alguno de los lugares indicados, antes de que inicie el siguiente descanso normal, en el que se compensen los descansos semanales reducidos (**es decir, a las 3 semanas**).

La empresa documentará esta organización.

7. Interrupciones de los descansos en trayectos de ferry y tren → 20/08/2020

Se permiten las interrupciones para embarque y desembarque en ferry o tren también de los descansos semanales reducidos, siempre que el conductor tenga acceso a una cabina o una litera.

Estas interrupciones podrán aplicarse también a los descansos semanales normales, siempre que el trayecto en ferry o tren dure más de 8 horas y tenga contratado una cabina.

El desplazamiento para hacerse cargo del vehículo o para volver cuando el vehículo no esté ni en el centro de operaciones ni en el domicilio del conductor, no se considerará tiempo de descanso salvo que el trayecto se realice en tren o ferry y tenga acceso a litera.

8. Prolongación de tiempo de conducción para comenzar el descanso semanal → 20/08/2020

Los conductores podrán superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de una hora, para llegar al centro de trabajo del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

Asimismo, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de trabajo del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.

El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado. Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate

9. Jornadas controlables en carretera (esta medida entra en vigor el 31/12/2024)

El número de jornadas controlables en carretera, además de la jornada en curso, pasará de 28 a 56. En el caso de los tacógrafos analógicos ese será el número de discos que deberán llevar a bordo.

10.- Introducción de datos en el tacógrafo digital, cruce de frontera (esta medida entra en vigor el 02/02/2022)

A partir del 02/02/2022 el conductor introducirá el símbolo del país en el que entre después de cruzar una frontera de un Estado miembro, al principio de la primera parada del conductor en ese Estado miembro. No tendrán que hacerlo manualmente en el caso de que el tacógrafo lo haga automáticamente.

11.- Introducción manual del cruce de frontera en los tacógrafos analógicos (entra en vigor el 20/08/2020)

El artículo 34, apartado 6, letras f) y 7, del Reglamento (UE) 165/2014 establece que esta obligación se aplica a partir del 20 de agosto de 2020 con respecto a los vehículos equipados con un tacógrafo analógico. El conductor debe detenerse en la frontera o en el lugar de parada más cercano posible 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.

Tacógrafo inteligente de segunda generación

(Reglamento UE 2020/1054 que modifica el Reg. 561/2006 y el 165/2014)

Este calendario se aplica a los vehículos que realizan transporte internacional y depende del desarrollo que tiene que aprobar la Comisión⁽¹⁾, por lo tanto las fechas no son definitivas.

VEHÍCULOS DE NUEVA MATRICULACIÓN

Obligación de instalar tacógrafo inteligente de segunda generación que registre cruce de fronteras y carga y descarga

- Si se cumple el calendario de desarrollo → a partir de **20/08/2023**

Obligación de instalar tacógrafo inteligente de segunda generación que registre cruce de fronteras y carga y descarga y resto de requisitos

- Si se cumple el calendario de desarrollo → a partir de **20/08/2024**.

Obligación de instalar tacógrafo inteligente de segunda generación a los vehículos entre 2,5 y 3,5 Tn

- **01/07/2026**

APLICACIÓN RETROACTIVA (vehículos que ya tenían otro tacógrafo)

Los vehículos que realizan transporte internacional deberán estar equipados con los tacógrafos inteligentes de segunda generación en un plazo que depende del tacógrafo que lleven ya instalado.

- **Si es un tacógrafo anterior al 15/06/2019** (no tacógrafo inteligente) y si la Comisión agota los plazos → **01/01/2025**
- **Si es un tacógrafo inteligente de primera generación, (posterior al 15/06/2019) y si la Comisión agota los plazos** → **20/08/2025**

DATOS DE POSICIÓN QUE REGISTRARÁ AUTOMÁTICAMENTE

- Lugar de inicio del periodo de trabajo diario
- Cada vez que el vehículo cruce la frontera de un Estado miembro
- Cada vez que el vehículo realice operaciones de carga y descarga
- Cada tres horas de conducción acumulado
- Lugar de finalización del periodo de trabajo diario

PROTECCIÓN DE DATOS

La autoridad de control solo puede acceder, sin detener el vehículo, a 19 datos detallados en el Anexo 1C, entre los que se encuentran los excesos de velocidad, si la tarjeta es válida y si ha sido insertada durante la conducción. Además, los agentes no pueden multar a un vehículo sin detenerle porque el DSRC solo sirve para evaluar posibles indicios de manipulaciones que deben ser comprobadas después.

¹ La Comisión deberá aprobar estas especificaciones de desarrollo en el plazo de 12 meses para el cruce de fronteras y la carga y descarga, y en el plazo de 18 meses para el resto, contados desde la entrada en vigor del Reglamento.. A partir de ahí empieza a contar el plazo.

Acceso al mercado (Reglamento UE 2020/1055 que modifica los Reg. 1071/2009, 1072/2009 y 1024/2012).

Entrada en vigor. Aunque el Reglamento entra en vigor el 20/08/2020, será aplicable a partir del 21/02/2022).

1.- Establecimiento efectivo y presencia real y continua y vuelta a casa del vehículo → 21/02/2022

Se deberá justificar local, donde acceder a toda la documentación que acredite el cumplimiento de las condiciones establecidas. La presencia real y continua podrá acreditarse a través de su inscripción en registros mercantiles, declaraciones fiscales, disposición de medios propios, etc.

Se deberá organizar la actividad de manera que el vehículo que realiza transporte internacional vuelva a uno de los centros de operaciones al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él.

2.-Capacidad económica → 21/02/2022

Se deberá acreditar que se dispone para cada año, de capital y reservas o certificado bancario por un importe mínimo de:

- 9.000 euros por el primer vehículo
- 5.000 euros por cada vehículo de más de 3,5 Tn de MMA
- 900 euros por cada vehículo de entre 2,5 y 3,5 Tn.

Las empresas que operen exclusivamente con vehículos de entre 2,5 y 3,5 Tn. deberán acreditar 1.800 euros por el primer vehículo y 900 por los siguientes.

3.- Licencia comunitaria → 21/02/2022

A partir del 21/02/2022 los vehículos de más de 2,5 Tn de MMA precisarán licencia comunitaria. Las licencias de vehículos entre 2,5 y 3,5 Tn indicarán en el apartado “Observaciones particulares” de la licencia “<=3,5 Tn”

4.- Cabotaje →21/02/2022

Establece un periodo de enfriamiento de cuatro días a partir de la finalización del cabotaje realizado. Los transportistas de mercancías no podrán hacer cabotaje con el mismo vehículo en ese periodo. Se avala el e-CMR como medio de prueba.

El Reglamento prevé que los estados **puedan** aplicar si así lo consideran oportuno, previa información pública, las limitaciones de cabotaje a los trayectos nacionales que forman parte de un transporte combinado² con el objeto de evitar el uso indebido por medio de la prestación de servicios ilimitados.

² Con fecha 31/07/2020 se publica en el DOUE que la Comisión evaluará de cerca el impacto de la obligación de devolver el vehículo al Estado miembro de establecimiento cada ocho semanas y de las restricciones impuestas a las operaciones de transporte combinado, en el clima, el medio ambiente y el funcionamiento del mercado único. Lo hará desde la perspectiva del Pacto Verde. Tras la evaluación de impacto, la Comisión, en caso necesario, ejercerá su derecho a presentar una propuesta legislativa específica antes de que ambas disposiciones entren en vigor.

Digitalización del transporte (Reglamento UE 2020/1056).

Entrada en vigor: el 20/08/2020 pero será aplicable a partir del 21/08/2024, excepto algunos artículos que establecen obligaciones a la Comisión y a los Estados miembro en esta materia).

El objetivo de este Reglamento es facilitar y fomentar la transmisión de información entre los operadores económicos y las autoridades competentes por medios electrónicos.

Desplazamiento de Trabajadores (Directiva UE 2020/1057, afecta a las Directivas 96/71/CE, la 2014/67/UE, la 2006/22/ce y al Reglamento UE 1024/2012).

Entrada en vigor: aunque la Directiva entró en vigor el 1 de agosto, no es de directa aplicación por lo que los países miembro deben transponerla. Deberán realizar la trasposición como muy tarde el 02/02/2022.

- Un trabajador no se considerará desplazado cuando realice operaciones de transporte bilateral de mercancías.
- Se entiende por transporte bilateral el traslado de mercancías basado en un contrato de transporte cuyo origen o destino esté en el país de establecimiento.
- Un conductor no se considerará desplazado cuando realice tránsito ni tampoco cuando esté realizando el tránsito inicial.
- Un conductor que realice el trayecto inicial o final de un transporte combinado no se considerará desplazado si el trayecto es bilateral, si es cabotaje o triangular, sí.
- Un conductor que realice cabotaje si se considerará trabajador desplazado.
- En transporte triangular (entre dos países que no son el de establecimiento) el conductor se considerará desplazado pero contempla dos excepciones que solo se aplicarán a partir del 01/02/2022 (cuando se introduzca el cruce de frontera):
 - Cuando se realice un bilateral y después un triangular desde el país que cruza → entonces no es desplazado.
 - Cuando se realicen dos bilaterales con origen y destino en el país de establecimiento y hace 2 triangulares → entonces no es desplazado.
 - A partir del 20/08/2023 estas excepciones solo se aplicarán a los vehículos que tengan instalado el tacógrafo inteligente de segunda generación.
- Declaración de desplazamiento deberá hacerse a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), el chófer deberá llevarlo a bordo, junto con el documento que pruebe la operación de transporte y los discos con los cruces de frontera y recogerá los siguientes datos:

- Identidad del transportista, al menos número de licencia comunitaria.
- Datos de contacto del transportista
- Identidad, domicilio y número de permiso de conducción del conductor.
- Fecha de inicio de contrato de trabajo y legislación aplicable
- Fechas previstas de inicio y final del desplazamiento
- Matrículas de los vehículos a motor
- Tipo de servicio de transporte, mercancías, viajeros, internacional o cabotaje
- A petición de las autoridades competentes el transportista enviará vía IMI en un plazo de ocho semanas a partir de la solicitud copia de los documentos que acrediten todo lo indicado en la declaración de desplazamiento.

La Directiva de trabajadores desplazados no se aplica a los autónomos.