

## **PAQUETE DE MOVILIDAD: PREGUNTAS Y RESPUESTAS (01/12/2020)**

### **Preguntas y respuestas sobre la implementación del Paquete de Movilidad 1**

El Paquete de Movilidad 1 está en vigor y las disposiciones sociales sobre los tiempos de conducción y las 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 la siguiente primera serie de preguntas y respuestas para abordar las cuestiones de aplicación más apremiantes planteadas por el sector. Esto se complementará gradualmente con nuevas preguntas y respuestas sobre las demás disposiciones del Paquete de Movilidad 1, cuando sea necesario. Debe servir de guía para que los conductores, los operadores de transporte por carretera y los ejecutores garanticen que las normas se apliquen y controlen de manera armonizada en toda la UE.

*RENUNCIA: Este conjunto de preguntas y respuestas fue preparado por los servicios de la Comisión y no compromete a la Comisión Europea. Sólo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para interpretar con autoridad el Derecho de la Unión. En este contexto, se señala que el artículo 8, apartado 8, y el artículo 8, apartado 8 bis, del Reglamento (CE) 561/2006, cubierto por las cuestiones 1 a 6, constituyen actualmente el objeto del procedimiento de anulación ante el Tribunal de Justicia. Los ejemplos dados son ilustrativos y se seguirá elaborando la lista de ejemplos concretos.*

#### **I. Retorno 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, apartado 8 bis,*

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 (a donde se encuentra el 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 a disposición del conductor, pero no seguida, para elegir entre la residencia o el centro operativo de la empresa.

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 del trabajo. 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 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).

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

*Artículo 8, apartado 8 bis,*

A2 Las empresas de transporte utilizarán registros de tacógrafo, listas de derechos 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 empleador ofrecía al conductor una posibilidad real 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 vuelta «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 de este.

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 devolución, 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 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, apartado 8 bis,*

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.

### [4. ¿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,*

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 inspiración 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 del trabajo 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.

## **II. Prohibir tomar un descanso semanal regular en la cabina del vehículo**

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

*Artículo 8, apartado 8,*

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, no se pueden llevar 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.

### [6. ¿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,*

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 ejecutores no pueden exigir a los conductores documentos que demuestren que su descanso semanal regular antes de la inspección en carretera no se tomó 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 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 se le permite 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 semanales regulares y cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas de compensación por períodos de descanso semanales reducidos anteriores no deben tomarse en un vehículo. Deberán llevarse 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 estos 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 ininterrumpido durante el cual un conductor pueda 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. Reducción de los descansos semanales**

[8. Cuando un conductor haya realizado 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 ter,*

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.

## **V. Excepcional superación 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 estas circunstancias excepcionales?](#)

#### *Artículo 12, párrafos 2 y 3*

La superación de los tiempos de conducción diarios y/o semanales está permitida exclusivamente para permitir que el 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 el conductor necesite llegar a su lugar de residencia o al centro operativo del empleador para disfrutar de un período de descanso semanal, o de 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, no tendría que, confiando en esta disposición, 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 plazos de conducción en la hoja de impresión o de registro o en la hoja 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.

### [10. ¿Puede un conductor que supere 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 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.

## **VI. Conducción en equipo**

### [11. ¿Está obligado un conductor involucrado en la conducción en equipo a tomar un descanso de 45 minutos en el vehículo en movimiento? ¿El descanso puede ser de más de 45 minutos?](#)

#### *Article 7*

Un conductor involucrado en la operación de conducción en equipo no está obligado a tomar un descanso 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 descanso en un vehículo en movimiento o fuera del vehículo.

El descanso puede ser sin duda más de 45 minutos si se toma fuera del vehículo. El descanso observado en un vehículo en movimiento debe ser un descanso 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.

## **VII. Cruce fronterizo**

### [Ocultar12. ¿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*

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.