

NOVEDADES EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Fuente: Fenadismer

El Paquete de Movilidad, aprobado el pasado 8 de julio, trae **importantes novedades para el transporte internacional** en la búsqueda de una mejor y más igualitaria competencia entre las empresas de todos los estados miembros, pero **no todas las novedades entran en vigor ya**. De momento, vamos a centrarnos en las **novedades en tiempos de conducción y descanso que entran en vigor el 20 de agosto**. Aunque, por estar muy relacionadas, nos **interesan también las nuevas exigencias en cuestión de tacógrafos digitales inteligentes**, por ser el medio de comprobar el respeto de las normas en tiempos de conducción y descanso y los desplazamiento de los conductores.

La principal finalidad perseguida por las novedades en tiempos de conducción y descanso, que entran en vigor a partir del 20 de agosto, es flexibilizar la conducción de los conductores que hacen transporte internacional. Permitirles pasar los descansos normales (los de al menos 45 horas consecutivas) en sus domicilios. Por eso también, y para evitar la deslocalización permanente de los conductores, **se obliga a que los conductores regresen a sus países de residencia cada tres o cuatro semanas a realizar un descanso semanal normal.**

A la vez que se introduce esta flexibilización en los tiempos de conducción y descanso, **hay que establecer el modo de poder controlar mejor el cumplimiento y respeto de estos tiempos.** Por eso, también se producen novedades en los días o registros que hay que llevar a bordo del vehículo a disposición de los agentes de control y se establece un calendario, con un periodo transitorio, para sustituir los actuales tacógrafos, analógicos o digitales, por otros tacógrafos inteligentes de segunda generación.

Pero, vamos por pasos. Analizaremos los cambios en los tiempos de conducción, las nuevas obligaciones de los conductores y cuando habrá que disponer de un tacógrafo inteligente de segunda generación y qué es este dispositivo.

NOVEDADES EN LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DESDE EL 20 DE AGOSTO

Se refieren sobre todo a la realización de los descansos semanales, normales o reducidos, y la posibilidad de prolongar la conducción diaria y/o semanal para llegar al domicilio del conductor a realizar dicho descanso.

DESCANSO SEMANAL:

Igual que hasta ahora, en el transcurso de **dos semanas consecutivas** el conductor tendrá que tomar al menos:

- a) dos períodos de descanso semanal normales (45 horas consecutivas), o
- b) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas.

NOVEDADES EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Sin embargo, **los conductores de transporte internacional de mercancías podrán tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos cuando lo realicen fuera de su Estado miembro de establecimiento**, y siempre que, **en cada cuatro semanas consecutivas, el conductor tome, como mínimo, cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deberán ser períodos de descanso semanal normales**. Para dar cumplimiento a esta disposición, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.

Tampoco cambia la obligación de que **cualquier reducción del período de descanso semanal se tiene que compensar con un período de descanso equivalente, que deberá tomarse en una sola vez antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana en la que se haya realizado un descanso reducido**. Pero en internacional, si se realizan dos descansos semanales reducidos consecutivos, el tercer período de descanso semanal tendrá que ir precedido de un período de descanso tomado como compensación de esos dos períodos de descanso semanal reducidos.

Es decir, **la novedad que introduce el Paquete de Movilidad es que se pueden hacer dos descansos semanales reducidos consecutivos en el caso del transporte de mercancías internacional**, que hasta el 20 de agosto de 2020 no se han podido realizar pues había que alternar siempre uno reducido con uno normal. Y se mantiene la obligatoriedad de compensar las horas no tomadas (21 horas) antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana en la que se realizó el descanso reducido.

Por ejemplo, un conductor que siga el siguiente patrón:

- Semana 1: descanso semanal reducido
- Semana 2: descanso semanal reducido
- Semana 3: descanso semanal normal (que irá precedido de las 42 horas no tomadas, 21 en cada semana, en las dos semanas precedentes)
- Semana 4: descanso semanal normal

EL DESCANSO SEMANAL NORMAL NO PODRÁ HACERSE A BORDO DEL VEHÍCULO

Algunos países, como España, habían legislado ya en este sentido (por una sentencia del Tribunal de Estrasburgo) y no podía hacerse el descanso semanal normal, de al menos 45 horas consecutivas, a bordo del vehículo, pero ahora, el Reglamento 561 introduce esta prohibición de forma expresa y, en consecuencia:

No podrán tomarse en el vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos, que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas. Y, además, todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.

NOVEDADES EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Es decir, a bordo del vehículo solo puede tomarse un descanso semanal reducido (de 24 horas).

RETORNO DEL CONDUCTOR CADA CUATRO SEMANAS

Para evitar la deslocalización permanente que sufren cientos de trabajadores de empresas de transporte europeas (deslocalizadas de sus propios países para obtener mayores ventajas competitivas), como [el caso de la empresa de transportes “letona” de un ciudadano sueco que contrata a conductores filipinos por 670 euros/mes por un periodo de un año para enviarlos a Filipinas por 45 días y volverlos a contratar otro año](#), el nuevo Reglamento exige que la empresa de transporte organice el trabajo de los conductores de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, deban regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tiene su base el conductor y en el que empieza su período de descanso semanal, en el Estado miembro de establecimiento del empresario, o a su lugar de residencia, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal de 45 horas o bien, si es su caso, de un período de descanso semanal de 45 horas más las horas que tenga que tomar como compensación de un período o dos de descanso semanal reducido previos, como hemos visto en el apartado anterior.

Y la empresa tendrá que documentar físicamente la manera en que da cumplimiento a esta obligación de retorno de los conductores y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.

DESCANSO DIARIO O SEMANAL REDUCIDO A BORDO DE UN TREN, TRANSBORDADOR O FERRY

El período de descanso diario normal, o el período de descanso semanal reducido de un conductor, que acompañe a un vehículo transportado por transbordador o tren, no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

- a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y
- b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.

SUPERACIÓN EN UNA HORA O DOS EL TIEMPO DE CONDUCCIÓN DIARIO Y SEMANAL

Otra novedad importante incluida en el Reglamento 561 es la posibilidad de incrementar la conducción diaria y semanal en una hora para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

NOVEDADES EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

En las mismas condiciones, **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 operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal (45 horas consecutivas).**

Pero, la conducción máxima bisemanal (90 horas) tiene que seguir respetándose en los dos casos.

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, como muy tarde al llegar a destino o al punto de parada adecuado.**

Eso sí, nada es gratis, **la ampliación del tiempo de conducción en una o dos horas, según los casos, se tiene que compensar con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso (diario o semanal), antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate, es decir, a la semana en la que se haya prolongado la conducción en una o dos horas..**

LA PAUSA DE 45 MINUTOS PODRÁ HACERSE CON EL VEHÍCULO EN MARCHA EN CASO DE CONDUCCIÓN EN EQUIPO

La pausa de 45 minutos se puede hacer con el vehículo en marcha en el caso de conducción en equipo (doble tripulación) y siempre que el conductor que hace la pausa no se dedique a asistir al que conduce. De esta forma se unifica el criterio sobre la realización de la pausa o interrupción de la conducción, ya que, mientras que unos países exigen que se realice con el camión parado, otros venían permitiendo esta excepción en el caso de llevar dos conductores.

CONTROL EN CARRETERA DEL DÍA EN CURSO Y DE LOS 56 DÍAS ANTERIORES

Esta flexibilización de las normas de los tiempos de conducción y descanso, exige que se disponga de mayores medidas de control a disposición de los agentes encargados del control del transporte en carretera y de las autoridades de cada país. Así, **será obligatorio disponer a bordo de los registros correspondientes a los 56 días anteriores más el día en curso. Pero, esta obligación no entrará vigor hasta el 31 de diciembre de 2024. Mientras tanto, los agentes solo pueden exigir los 28 días actuales más el día en curso.**

Para dar cumplimiento a esta obligación, os recordamos que, cuando un conductor conduce un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, está obligado a mostrar, a requerimiento de un agente de control, tanto las hojas de registro (discos diagramas) del día en curso y las utilizadas por el conductor en los 28 días anteriores como la tarjeta de tacógrafo digital si posee una, y, además, cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores.

NOVEDADES EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Y el incumplimiento de llevar estos registros a bordo supone una sanción Muy Grave con multa de 1.001 euros y posible pérdida de la honorabilidad. Por cierto, es una de las infracciones más frecuentes.

En el caso de conductores que llevan un vehículo equipado con un tacógrafo digital, deben mostrar su tarjeta de conductor así cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores, además de las hojas de registro correspondientes al mismo período, en el caso de que en dicho período hubiera conducido un vehículo dotado con un tacógrafo analógico.

TACÓGRAFO DIGITAL INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN

La forma de garantizar que se cumplen las disposiciones del Reglamento 561, sobre todo las nuevas normas que flexibilizan los descansos y que obligan al retorno de los conductores (además del cabotaje y retorno de vehículos, pero esta es otra cuestión) es la disposición de un tacógrafo inteligente de segunda generación en los camiones que hagan transporte internacional.

Estos **tacógrafos inteligentes de segunda generación permitirán registrar**, además de los tiempos de conducción y descanso:

- **El lugar donde se inicia el trabajo diario.**
- **Los cruces de frontera.**
- **Las labores de carga y descarga.**
- **El seguimiento de la conducción acumulada cada tres horas.**
- **El lugar de finalización del trabajo diario.**

Y todo ello, gracias a que dispondrán de medios más precisos de localización que el tacógrafo que ya montan los camiones nuevos desde mayo de este año.

Las especificaciones técnicas de estos nuevos tacógrafos culminarán a lo largo de los próximos doce meses (hasta agosto de 2021), y a más tardar, **dos años después (agosto de 2023) todos los vehículos nuevos deberán ir provistos de este nuevo tacógrafo inteligente de segunda generación** y, a partir de esta fecha, **se inicia un periodo transitorio para su sustitución en vehículos matriculados antes de esa fecha que hagan transporte internacional:**

- Diciembre de 2024 para los tacógrafos analógicos y digitales no inteligentes.
- Agosto de 2025 para los tacógrafos inteligentes de primera generación.

En este caso, el Ministerio de Transporte español está planteándose también introducir las mismas fechas de obligatoriedad de disponer del tacógrafo inteligente de segunda generación para los vehículos que hacen transporte nacional.

OBLIGACIÓN DE REGISTRAR LOS PASOS DE FRONTERA

A partir del 2 de febrero de 2022 será obligatorio registrar los pasos de frontera, y para entonces seguirán en funcionamiento numerosos tacógrafos que no lo registren de forma automática, por lo que **tendrá que hacerlo el conductor de forma manual y para ello deberá**

NOVEDADES EN TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

hacerlo en la primera parada que realice en el punto más próximo a la frontera recién cruzada.

En el caso de que el vehículo cruce la frontera a bordo de un tren, transbordador, ferry... el conductor lo anotará en la estación de tren o puerto de llegada.

TACÓGRAFO PARA LIGEROS

De la misma manera, y puesto que en los últimos años el transporte ligero internacional ha crecido exponencialmente (sobre todo de empresas de países del Este que hacen transporte en países occidentales), **se obligará a que todos los vehículos ligeros (entre 2,5 y 3,5 Tn de MMA) lleven instalado y en funcionamiento el tacógrafo para transporte internacional a partir de julio de 2026**. Además, deberán respetar los tiempos de conducción y descanso.

En este caso, también **el Ministerio de Transporte español está valorando la posibilidad de exigir el tacógrafo y el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso para los vehículos ligeros que hagan transporte nacional a partir de la misma fecha**.

ENTRADA EN VIGOR DE TODAS ESTAS NOVEDADES

En cada apartado os hemos ido indicando cuando entran vigor cada una de las nuevas disposiciones. **Todo lo referente a tiempos de conducción y descanso y retorno de conductores a sus países de establecimiento entran en vigor el 20 de agosto de 2020**, a los veinte días exactos de la publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea de las nuevas disposiciones del Reglamento 561.