

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

## POSICIÓN DEL COMITÉ RESPECTO AL TRILOGO SOBRE EL PAQUETE DE MOVILIDAD

### **Tiempos de conducción y descanso, Reglamento 561/2006**

#### **Ámbito de aplicación: vehículos ligeros.**

- **Art. 2:** a favor de la postura del Parlamento.

**Actual:** no existe ningún apartado a) bis actualmente.

**Propuesta:** 1. El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

a bis) de mercancías en transportes internacionales, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 2,4 toneladas, o.

#### **Descansos semanales: posibilidad de descansos semanales reducidos en dos semanas consecutivas.**

- **Art. 8.6:** a favor de la postura del Consejo

**Actual:** En el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos:

—dos períodos de descanso semanal normal, o

—un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

**Consejo:** En el transcurso de cuatro semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos cuatro períodos de descanso semanal, de los cuales al menos dos deben ser períodos de descanso semanal normal. [...] Los períodos de descanso semanal reducido se compensarán con un período de descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate. En el caso de que se tomen dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido, el siguiente período de descanso semanal deberá ir precedido o seguido de un período de descanso tomado como compensación. Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

## **Descansos semanales: posibilidad de que la compensación se acople a cualquier tipo de descanso.**

- **Art. 8.7:** mantener la compensación actual, no la prevista por el Parlamento o la Comisión, que obligan a acoplarla a un descanso semanal normal.

**Actual:** Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas.

## **Interrupciones de descansos por operaciones de embarque o desembarque en ferry o tren.**

- **Art. 9.1:** a favor de la posición del Consejo añadiendo el hecho de la cabina que propone el Parlamento.

**Actual:** No obstante, lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren podrá interrumpir este período de descanso dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal, el conductor deberá tener acceso a una cama o litera.

**Propuesta: (Consejo+parlamento)** No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren se podrá interrumpir dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal, el conductor deberá tener acceso a una *cabina para pernoctar*, cama o litera que esté a su disposición.

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

## Prolongación para la vuelta a casa.

- **Art. 12:** a favor de la postura del Parlamento.

**Actual:** Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado.

**Parlamento:** Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor podrá apartarse de manera excepcional de lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, después de un descanso de 30 minutos, para poder llegar en un plazo de dos horas al centro de operaciones de la empresa donde tenga su base el conductor y donde comenzará el descanso semanal normal. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la impresión del aparato de control. Este período igual o inferior a dos horas se compensará con un período de descanso equivalente, tomado de una vez con cualquier período de descanso, al finalizar la tercera semana siguiente a la semana en cuestión.

## Excepciones.

- **Art. 13.1:** a favor de la redacción actual o en todo caso la propuesta del Consejo.

**Actual:** Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados mediante:

- a) vehículos propiedad de las autoridades públicas, o alquilados sin conductor por éstas, utilizados para efectuar transportes por carretera que no compitan con transportistas profesionales;
- b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa en el marco de su propia actividad empresarial;

c) los tractores agrícolas y los tractores forestales empleados en actividades agrícolas y forestales dentro de un radio de hasta 100 kilómetros del centro de explotación de la empresa que posee o arrienda el vehículo;

d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados:

—por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio (1), para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal, o

—que transporten material, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión. Estos vehículos sólo serán utilizados dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa, siempre que la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor;

e) vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor;

f) vehículos destinados al transporte de mercancías dentro de un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa y propulsados mediante gas natural o licuado o electricidad, cuya masa máxima autorizada, incluida la masa de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas;

g) vehículos destinados al aprendizaje de la conducción y al examen para la obtención del permiso de conducción o de un certificado de aptitud profesional, siempre que no se utilicen para el transporte de personas o mercancías con fines comerciales;

h) vehículos utilizados en el ámbito de los servicios de alcantarillado, de protección contra las inundaciones, de abastecimiento de agua y de mantenimiento de las redes de gas y de electricidad, de mantenimiento y control de carreteras, de recogida de basura a domicilio y de eliminación de residuos, servicios de telégrafos y teléfonos, de teledifusión y radiodifusión, de detección de receptores y transmisores de radio y televisión;

i) vehículos con entre 10 y 17 asientos utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros;

j) vehículos especiales que transporten material de circo y atracciones de feria;

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

- k) vehículos móviles de exposición especialmente equipados cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando están estacionados;
- l) vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a éstas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado;
- m) vehículos especializados de transporte de fondos u objetos de valor;
- n) vehículos utilizados para el transporte de despojos o canales no destinados al consumo humano;
- o) vehículos utilizados exclusivamente en vías comprendidas en instalaciones como puertos, terminales de transporte combinado y terminales ferroviarias;
- p) vehículos utilizados para el transporte de animales vivos desde las granjas hasta los mercados locales y viceversa, o desde los mercados hasta los mataderos locales en un radio de hasta 50 kilómetros.

**Propuesta:** e) vehículos que operen exclusivamente en islas o regiones aisladas del resto del territorio nacional con una superficie no superior a 2300 kilómetros cuadrados y que no estén conectadas al resto del territorio nacional por un puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor, ni limiten con ningún otro Estado miembro.

## Tacógrafo inteligente

- **Art. 3.4:** a favor de la postura del Consejo.

**Actual:** Quince años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

**Propuesta:** A más tardar cuatro años después del final del año en que entren en vigor las disposiciones específicas mencionadas en el artículo 11, apartado primero, segunda frase, que contienen especificaciones para el registro de los cruces de frontera y actividades adicionales, todos los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que estén matriculados y que estén provistos de un tacógrafo que no cumpla las especificaciones establecidas en dichas disposiciones específicas, deberán equiparse de un

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

tacógrafo inteligente de conformidad con lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 del presente Reglamento.

- **Art. 9.4:** a favor de la propuesta del Parlamento.

## **Desplazamiento, Lex Specialis y Directiva 2006/22**

- **Lex Specialis**

### **Ámbito de aplicación.**

- **Art. 2.2:** a favor de la posición del Parlamento.

**Propuesta:** 2. Un conductor no se considerará desplazado a efectos de la Directiva 96/71/CE cuando realice operaciones de transporte bilateral.

A efectos de la presente Directiva, una operación de transporte bilateral de mercancías es 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.

2 bis. A partir de la fecha en la que los conductores deban registrar manualmente los datos de cruce de fronteras, conforme a lo exigido en el artículo 34, apartado 7, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, los Estados miembros aplicarán asimismo la exención prevista en el apartado 2 al transporte de mercancías cuando:

—el conductor que lleve a cabo una operación de transporte bilateral realice, además, otra actividad de carga o descarga en los Estados miembros o países terceros que atraviese el conductor, siempre y cuando dicho conductor no cargue mercancías y las descargue en el mismo Estado miembro.

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Cuando una operación de transporte bilateral que comience en el Estado miembro de establecimiento durante la cual no se realice otra actividad adicional esté seguida de una operación de transporte bilateral hacia el Estado miembro de establecimiento, la exención se aplicará como máximo a dos actividades más de carga o descarga, en las condiciones antes establecidas.

Esta excepción se aplicará únicamente hasta la fecha en la que el tacógrafo inteligente que realice el registro del cruce de fronteras y otras actividades adicionales a las que se refiere el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 se instale en los vehículos que se matriculen por primera vez en los Estados miembros, tal y como especifica el artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, del citado Reglamento. A partir de esa fecha, la excepción a la que se refiere el párrafo primero se aplicará únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes tal y como disponen los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

2 ter. Un conductor que efectúe transporte internacional de pasajeros ya sea discrecional o regular, según se define en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, no se considerará desplazado a efectos de la Directiva 96/71/CE cuando:

- recoja pasajeros en el Estado miembro de establecimiento y los deposite en otro Estado miembro o tercer país; o
- recoja pasajeros en un Estado miembro o tercer país y los deposite en el Estado miembro de establecimiento; o
- recoja y deje pasajeros en el Estado miembro de establecimiento para realizar excursiones locales, conforme a lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009.

2 quater. El conductor que efectúe transportes de cabotaje, tal como se define en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, se considerará desplazado en virtud de la Directiva 96/71/CE.

2 quinquies. No obstante, lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 96/71/CE, no se considerará a un conductor como desplazado al territorio de un Estado miembro por el que transite sin cargar o descargar mercancía y sin recoger o depositar a pasajeros.

2 sexies. En caso de que el conductor esté realizando el trayecto inicial o final de una operación de transporte combinado tal y como se define en la Directiva 92/106/CEE, no se considerará al conductor como

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

desplazado a efectos de la Directiva 96/71/CE si dicho trayecto consiste en operaciones de transporte bilateral tal y como se definen en el apartado 2.

2 septies. Los Estados miembros velarán por que, de conformidad con la Directiva 2014/67/UE, las condiciones de trabajo y empleo a las que se refiere el artículo 3 de la Directiva 96/71/CE, que están establecidas en los convenios colectivos con arreglo al artículo 3, apartados 1 y 8, de dicha Directiva, se pongan a disposición de las empresas de transporte procedentes de otros Estados miembros y de los conductores desplazados de forma accesible y transparente. La información pertinente comprenderá, en particular, las diferentes retribuciones y sus elementos constituyentes, incluidos los elementos de las remuneraciones contemplados en los convenios colectivos aplicables a nivel local o regional, el método utilizado para calcular la remuneración y, en su caso, los criterios cualitativos de clasificación en las diferentes categorías salariales. Con arreglo a la Directiva (UE) 2018/957/UE por la que se modifica la Directiva 96/71/CE, no se penalizará a las empresas de transporte por el incumplimiento de los elementos de remuneración, el método utilizado para calcular la remuneración y, en su caso, los criterios cualitativos de clasificación en las diferentes categorías salariales que no se publiquen.

2 octies. Las empresas de transporte establecidas en un Estado que no sea miembro no deberán obtener un trato más favorable que las empresas establecidas en un Estado miembro.

Los Estados miembros aplicarán medidas equivalentes a la Directiva 96/71/CE y a la presente Directiva [XX/XX] (*lex specialis*) en sus acuerdos bilaterales con terceros países a la hora de conceder acceso al mercado de la Unión a empresas de transporte por carretera establecidas en los terceros países en cuestión. Los Estados miembros se esforzarán, asimismo, por aplicar medidas equivalentes en el marco de los acuerdos multilaterales con terceros países. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones pertinentes de sus acuerdos bilaterales y multilaterales con terceros países.

A los efectos de garantizar un control adecuado de estas medidas equivalentes sobre el desplazamiento realizado por operadores de terceros países, los Estados miembros velarán por que se apliquen las normas revisadas contempladas en el Reglamento (UE) XXX/XXX en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos [Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 165/2014] en el marco



# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).

- **Directiva 2006/22**

- **Controles tiempos de trabajo.**

- **Art. 2.1 par. 2:** a favor de la propuesta del Parlamento.

**Actual:** Dichos controles cubrirán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, de los conductores, empresas y vehículos de transporte de todas las categorías de transporte objeto de los Reglamentos (CEE) no3820/85 y(CEE) no3821/85.

**Propuesta:** Dichos controles abarcarán cada año una muestra amplia y representativa de los trabajadores móviles, conductores, empresas y vehículos objeto de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014 y, en el caso de los controles en los locales, de los trabajadores móviles y conductores objeto de la Directiva 2002/15/CE. Los Estados miembros organizarán controles en carretera de la aplicación de la Directiva 2002/15/CE únicamente tras la introducción de una tecnología que permita realizar controles eficaces. Hasta entonces, esos controles se realizarán exclusivamente en los locales de las empresas de transporte.

- **Art. 2.3 par. 1:** a favor de la propuesta del Consejo.

**Actual:** cada Estado miembro organizará controles de tal manera que, desde el 1 de mayo de 2006, se controle el 1 % de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos sujetos a los Reglamentos (CEE) no3820/85 y (CEE) no3821/85. Dicho porcentaje se aumentará al menos hasta el 2 % a partir del 1 de enero de 2008 y al menos hasta el 3 % a partir del 1 de enero de 2010.

**Propuesta:** Cada Estado miembro organizará controles de tal manera que al menos se controle el 3% de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos objeto del Reglamento (CE) nº 561/2006 y del Reglamento (UE) nº 165/2014 [...].

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

## **Acceso al mercado, Reglamento 1071/2009**

### **Ámbito de aplicación. Vehículos ligeros.**

- **Art. 1.4:** a favor de la posición del Consejo.

**Actual:** No existe un apartado a) bis actualmente.

**Propuesta:** No obstante, lo dispuesto en el apartado 2 y a menos que la legislación nacional establezca lo contrario, el presente Reglamento no se aplicará a las siguientes empresas:

a bis) las empresas que se dediquen al transporte de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjuntos de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 2,5 toneladas.

### **Obligación de carga o descarga en el estado de establecimiento.**

- **Art. 5:** a favor de la posición del Parlamento

**Actual:** no existe un apartado a bis) actualmente.

**Propuesta:** A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), la empresa deberá, en el Estado miembro de que se trate:

a bis) los vehículos mencionados en la letra b) realizarán, en el marco de un contrato de transporte, al menos una carga o descarga de mercancías cada cuatro semanas en el Estado miembro de establecimiento.

## **Cabotaje, Reglamento 1072/2009**

### **Aplicación al transporte combinado**

- **Art. 1.1:** a favor de la posición del Parlamento (sin una clara unanimidad al respecto)

**Actual:** No existe una correspondencia con este nuevo apartado actualmente

**Propuesta:** (se añade un nuevo párrafo) Los límites de tiempo mencionados en el artículo 8, apartados 2 y 2 bis, del presente Reglamento se aplicarán también al transporte entrante o saliente de mercancías por carretera en cuanto

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

tramo nacional inicial o final de un transporte combinado tal como se establece en la Directiva 92/106/CEE del Consejo.

## **Cabotaje**

- **Art. 8.2:** a favor de la posición del Parlamento

**Actual:** 2. Una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, el vehículo de tracción de dicho vehículo, hasta tres transportes de cabotaje consecutivos a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro o de un tercer país y con destino al Estado miembro de acogida. La última descarga en el curso de un transporte de cabotaje previa a la salida del Estado miembro de acogida deberá tener lugar en el plazo de siete días a partir de la última descarga en el Estado miembro de acogida en el curso del transporte internacional entrante.

**Propuesta:** Una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante desde otro Estado miembro o desde un tercer país a un Estado miembro de acogida, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo, operaciones de cabotaje en el Estado miembro de acogida. La última descarga en el curso de una operación de cabotaje tendrá lugar en el plazo de tres días a partir de la última descarga en el Estado miembro de acogida en el curso del transporte internacional entrante, sujeto al contrato de transporte aplicable

## **Periodo de enfriamiento.**

- **Art. 8.2 bis):** a favor de la posición del Parlamento

**Actual:** no existe un apartado 2 bis) actualmente.

# COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

**Propuesta:** 2 bis. Después de finalizado el periodo de tres días al que se refiere el apartado 2, los transportistas no estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, con el vehículo de tracción de dicho vehículo articulado, operaciones de cabotaje en el mismo Estado miembro de acogida durante las sesenta horas siguientes al regreso al Estado miembro en el que esté establecido el transportista y hasta que se haya efectuado un nuevo transporte internacional procedente del Estado miembro en el que esté establecida la empresa.

## **Sanciones cargadores.**

- **Art. 14 bis:** a favor de la posición del Parlamento.

**Actual:** no existe un artículo 14 bis actualmente.

**Propuesta:** Los Estados miembros contemplarán la imposición de sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias a los expedidores, transitarios, contratistas y subcontratistas por incumplimiento de lo establecido en los capítulos II y III en caso de que tengan o resulte razonable suponer que tienen conocimiento de que los servicios de transporte que encargan suponen una infracción de lo dispuesto en el presente Reglamento.

Cuando los expedidores, los transitarios, los contratistas y los subcontratistas encarguen servicios de transporte a empresas de transporte con una clasificación de riesgo reducida, tal como se hace referencia en el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE, no estarán sujetos a sanciones por infracciones, a menos que se demuestre que efectivamente tenían conocimiento de dichas infracciones.

Madrid 30 de septiembre de 2019