



El pasado viernes 17 de julio se aprobó definitivamente en el Pleno del Parlamento Europeo el Paquete de Movilidad.

Los cambios que implica esta normativa se aplicarán en tres ámbitos prioritarios:

- Desplazamiento de conductores
- Acceso al mercado
- Tiempos de conducción y descanso

Salvo algunas excepciones, la modificación del Reglamento de Tiempos de Conducción y Descanso será la primera en entrar en vigor, previsiblemente el 21 de agosto.

A continuación pasamos a explicar en nueve puntos las modificaciones más importantes:

1. Aplicación a vehículos ligeros en transporte internacional

A partir del 1 de julio de 2026 los tiempos de conducción y descanso se aplicarán a los vehículos de más de 2,5 toneladas de Masa Máxima Autorizada, pero sólo a los que realicen transporte internacional de mercancías.

El retraso para la aplicación está justificado por la necesidad de que los vehículos destinados a este tipo de transporte se equipen de tacógrafo.

Es la primera vez que se consigue la extensión de la aplicación del reglamento de tiempos de conducción y descanso al transporte ligero, aunque limitado al transporte internacional.

2. Pausas en la conducción en equipo

Se introduce en el Reglamento la interpretación, contenida anteriormente sólo en las notas orientativas de la Comisión, de que en el caso de las dobles tripulaciones la pausa puede realizarse con el vehículo en movimiento.

Se requiere que, durante la pausa, el conductor que realiza la misma no esté ocupado en ningún tipo de ayuda o asistencia al conductor que está efectivamente al volante.

3. Descansos semanales reducidos consecutivos.

El reglamento actual que ahora queda atrás, prohíbe que en dos semanas consecutivas todos los descansos sean reducidos, exigiendo que haya al menos un descanso normal, de más de 45 horas.

Partiendo de esto, la modificación del Reglamento pretende establecer una excepción a la regla de que no se pueden realizar dos descansos semanales reducidos seguidos, en caso de transporte internacional.

A partir de ahora, en dos semanas consecutivas todos los descansos podrán ser reducidos si se realiza en transporte internacional, entendiéndose como tal aquel en el que ambos descansos empiezan en un lugar distinto del lugar de establecimiento de la empresa o de residencia del conductor.

En cuatro semanas consecutivas debería haber al menos cuatro descansos semanales, de los cuales al menos dos deben ser periodos de descansos normales (de más de 45 horas).

Se gana así en flexibilidad de distribución de los descansos y además se facilita el uso de las cabinas para el descanso semanal ya que ello sólo está vetado cuando el descanso sea de 45 horas o más, pero no en los descansos reducidos.

4. Compensaciones de los descansos semanales reducidos.

La compensación deberá realizarse 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 seguidos y conforme a lo previsto en el punto anterior, el siguiente periodo de descanso diario debe estar precedido por un periodo tomado en compensación por esos dos descansos semanales reducidos.

5. Descanso en cabina

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 “*gender friendly*”, con equipamientos sanitarios y de reposo adecuados. Todo coste deberá ser asumido por el empleador.

6. Vuelta a casa

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.

Si el conductor ha realizado dos descansos semanales reducidos consecutivos, conforme al punto 3, deberá “volver a casa”, es decir a alguno de los lugares indicados, antes de que inicie el siguiente descanso normal, en el que se compensen los descansos semanales reducidos.

Según la Comisión, la elección de si debe volver a uno u otro lugar corresponde al conductor. El empresario debe organizar el trabajo de forma que una u otra opción sean factibles.

7. Interrupciones de los descansos en trayectos de ferry y tren

A diferencia del Reglamento todavía en vigor, 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.

8. Prolongaciones

En circunstancias excepcionales se podrán exceder en una hora los tiempos de conducción diarios o semanales (no los bi-semanales).

También podrá excederse en el mismo modo, el periodo de 144 horas, desde el inicio de la conducción, en que deberá haberse realizado el descanso semanal.

Si previamente se realiza una pausa ininterrumpida de media hora, el exceso de los tiempos de conducción diarios y semanales podrá ser de dos horas.

El conductor deberá indicar el motivo de estas prolongaciones a más tardar al llegar al destino o al punto de parada adecuado.

Las extensiones deben compensarse por un periodo de descanso equivalente tomado en bloque, antes del final de la tercera semana siguiente.

9. Jornadas controlables en carretera

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.

Esta medida entrará en vigor el 31 de diciembre de 2024, para dar tiempo a adaptar las tarjetas de conductor a esta capacidad de almacenamiento.

Desplazamiento de conductores

De acuerdo al texto aprobado por el Parlamento Europeo el transporte por carretera está incluido en el ámbito de aplicación del **desplazamiento de trabajadores**.

Sin embargo, se excluyen los siguientes supuestos:

- **Transporte bilateral.** Se entiende como tal el transporte internacional que tiene punto de carga o descarga en el estado de establecimiento, ya sea con origen o destino en otro Estado miembro o en un tercer Estado (no perteneciente a la UE).
- **Transporte triangular accesorio al bilateral.** No se producirá desplazamiento de trabajadores cuando en el transporte bilateral realice además una operación de carga y descarga en el viaje de ida y otra de carga y descarga en el viaje de vuelta, o bien ninguna en el viaje de ida y dos en el viaje de vuelta, siempre y cuando ninguna de estas operaciones sea de cabotaje.

En cuanto a las normas sobre el desplazamiento de conductores, **estas serán de aplicación 18 meses después de la entrada en vigor del texto**.

Acceso al mercado

Los vehículos ligeros de transporte internacional de mercancías deberán cumplir las reglas de acceso a la profesión si tienen una masa máxima autorizada igual o superior a las 2,4 T. Si el vehículo se destina exclusivamente a transporte nacional el límite estará en 3.5 T de MMA.

Las empresas que dispongan exclusivamente de vehículos ligeros que realicen transporte internacional entre 2,4 T y 3.5 T de MMA deberán tener una capacidad económica de 1800 euros para el primer vehículo y 900 euros para cada vehículo añadido.

Por otra parte, el Paquete de Movilidad también contempla que **los vehículos comerciales ligeros de más de dos toneladas y media deberán llevar tacógrafo**.

Para los vehículos pesados la capacidad económica no se modifica: 9000 euros para el primer vehículo y 5000 para cada vehículo añadido. Pero si la empresa dispone, además, de vehículos de entre 2,4 T y 3,5T deberá añadirse 900 euros por cada vehículo ligero.

Se añaden algunas obligaciones al requisito de establecimiento, entre los que algunos de los más importantes son los siguientes:

- Tener un número de plazas de aparcamiento suficiente para que los vehículos aparquen en el establecimiento.
- Los vehículos deben realizar una carga o descarga en el país de establecimiento cada cuatro semanas.
- La empresa debe asegurarse de que contrata a los conductores conforme a la normativa del Estado de establecimiento.
- Además, debe asegurarse que aplica lo previsto en el Reglamento 593/2008 y el Convenio Roma I, por lo que el Estado de establecimiento deberá ser desde el que o hacia el que los trabajadores realizan habitualmente su trabajo.

Estas medidas del Paquete de Movilidad están encaminadas a evitar las “empresas buzón” o “empresas fantasma”.

Tiempos de conducción y descanso

El Reglamento se aplicará al transporte internacional de mercancías con vehículos de más de 2,4 toneladas de MMA.

El descanso obligatorio semanal ya no podrá hacerse en la cabina del camión y, en caso de estar fuera de casa, será la empresa la que tendrá que hacerse cargo de los gastos de alojamiento.

Esto ya estaba prohibido por el Tribunal de Justicia de la UE, pero ahora se incluirá en el Reglamento 561/2006.

Se permitirá realizar dos descansos semanales reducidos consecutivos fuera del estado miembro siempre que, en cuatro semanas consecutivas se tomen mínimo cuatro periodos de descanso semanales y dos de ellos sean normales.

Además, se podrá prolongar hasta en dos horas la conducción diaria y semanal para llegar a la empresa o al lugar de residencia del conductor para disfrutar del descanso semanal.

Respecto al cabotaje, establecerá un periodo de cuatro días de enfriamiento entre dos operaciones de cabotaje en un mismo país con el mismo vehículo.