

PREGUNTAS MÁS FRECUENTES

SOBRE EL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE 10 DE JULIO DE 2014 DIRIGIDA A LUCHAR CONTRA LA COMPETENCIA SOCIAL DESLEAL

REFERENTE A LAS CONDICIONES DEL DESCANSO SEMANAL NORMAL

1 Los efectos jurídicos del art. 15 de la Ley de 10 de julio de 2014 y sus objetivos en materia de descansos semanales normales

1.1 ¿Cuáles son las disposiciones del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 sobre las que se basa el art. 15 de la Ley de 10 de julio de 2014?

El art. 8.8 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 impone que los conductores realicen su descanso semanal normal fuera del vehículo (solo los descansos semanales reducidos y los descansos diarios los puede realizar el conductor – quien los ha elegido – en el vehículo estacionado, equipado con una cama adecuada). El art. 10 del Reglamento, en sus puntos 2 y 3, prevé:

- que las empresas de transporte organicen el trabajo de los conductores de manera que puedan respetar la normativa en materia de tiempos de conducción y de descanso;
- que las empresas den las instrucciones apropiadas a sus conductores y efectúen controles regulares para velar por el respeto de esta normativa;
- el principio de la responsabilidad del empleador por las infracciones cometidas por el conductor, incluso si la infracción ha sido cometida en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

El reglamento no prevé explícitamente las sanciones pero reclama, en su art. 19, que los Estados miembro establezcan reglas que sancionen las infracciones cometidas contra estas disposiciones. Este mismo artículo indica que las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias.

1.2 ¿Qué obligaciones impone concretamente esta ley a los conductores y a los empleadores del transporte por carretera en materia de descansos semanales?

Referente a los conductores, la Ley de 10 de julio de 2014 recuerda la obligación que les impone el Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 de realizar su descanso semanal **normal** fuera del vehículo. **No establece ninguna obligación adicional ni prevé ninguna sanción al respecto.**

Para los empleadores, con el fin de garantizar que los conductores puedan respetar la obligación de realizar su descanso semanal normal fuera del vehículo, la ley crea en derecho francés la obligación de «velar por que la organización del trabajo de los camioneros sea conforme con las disposiciones relativas al derecho al descanso semanal normal», prevista por el art. 10 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 y la pena con la que se sanciona el incumplimiento de la disposición. De este modo, la

sanción aplicable a los empleadores será una pena correctiva de un año de prisión y de 30 000 € de multa.

Estas disposiciones han sido introducidas en los arts. L. 3313-3 (obligación sobre la organización del trabajo por parte de los empleadores) y L. 3315-4-1 (sanción a los empleadores por las infracciones a esta obligación) del Código de Transporte.

1.3 ¿Cuáles son los objetivos de esta medida?

La ley permitirá perseguir a los empleadores que utilicen los camiones como modo de alojamiento permanente de los conductores empleados suyos.

Su objetivo principal es proteger las condiciones de vida de los camioneros, independientemente de su lugar de residencia o de trabajo. El Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 solo autoriza los descansos diarios y los descansos semanales reducidos en el vehículo estacionado siempre que existan las condiciones de confort suficientes y a elección del conductor.

1.4 ¿Hasta qué punto esta medida legislativa es necesaria cuando el Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 se aplica directamente en los Estados miembro de la Unión Europea?

Los arts. 8.8 y 10 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 definen las condiciones del descanso semanal normal pero dejan a los Estados miembro la responsabilidad de fijar las sanciones por el incumplimiento de estas obligaciones (art. 19 del reglamento).

Esta ley va a permitir la persecución y sanción de los empleadores que, haciendo caso omiso del art. 10.2, no organizan el trabajo de sus conductores para que tengan la posibilidad de realizar su descanso semanal normal fuera de los vehículos que tienen a su cargo, imponiendo así a sus conductores el incumplimiento del art. 8.8 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006.

2 Entrada en vigor y campo de aplicación

2.1 ¿Cuál es la fecha de entrada en vigor de la ley?

El art. 15 de la ley, recogido en los arts. L. 3313-3 y L. 3315-4-1 del Código de Transportes, no prevé un texto reglamentario de aplicación. Tampoco prevé el plazo de entrada en vigor.

Por tanto, los nuevos arts. L. 3313-3 y L. 3315-4-1 del Código de Transporte son aplicables desde la publicación de la Ley de 10 de julio de 2014 en el Journal officiel de 11 de julio de 2014.

2.2 ¿La ley se aplica en Francia a los conductores extranjeros?

La ley se aplica en el territorio francés, independientemente de la nacionalidad del conductor, del empleador o del Estado donde se ha matriculado el vehículo.

2.3 ¿La ley se aplica a los transportes incluidos en el campo de aplicación del acuerdo europeo sobre el trabajo de la tripulación de vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera (AETR)?

El art. 15 de la Ley de 10 de julio de 2014 recuerda que el descanso semanal normal está definido en el punto h) del art. 4 del Reglamento (CE) n° 561/2006 de 15 de marzo de 2006; la definición del AETR es exactamente la misma.

De este modo, el objetivo de las normas definidas en el art. 15 de la Ley de 10 de julio de 2014 es su aplicación a los transportistas sujetos al AETR.

2.4 ¿La ley se aplica a los conductores de vehículos de transporte de mercancías de menos de 3,5 toneladas?

La Ley de 10 de julio de 2014 no afecta a los vehículos utilitarios ligeros de menos de 3,5 toneladas.

Esta ley va dirigida a los vehículos que entran en el campo de aplicación del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006, tal como define su art. 2, y más concretamente los vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 3,5 toneladas de peso máximo autorizado.

Es a escala europea donde convendría realizar una reflexión para estudiar la posibilidad de ampliar a los vehículos utilitarios ligeros las exigencias del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006.

2.5 ¿La ley se aplica a los conductores autónomos?

La ley sanciona a los empleadores responsables de la organización del trabajo, y no se aplica por tanto a los conductores autónomos como tales.

No obstante, podría aplicarse a quienes organizan el trabajo de los conductores autónomos (es decir, ellos mismos), si actuaran como empleadores de otros conductores.

2.6 ¿La ley se aplica a los conductores "puestos a disposición" de un empleador, a los comisionistas, arrendatarios de vehículos con conductor?

Las disposiciones del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 relativas al descanso semanal normal se aplican a los conductores "puestos a disposición" de una empresa.

Se le podrán exigir responsabilidades a toda persona que, al título que sea, organiza el trabajo de los conductores de camiones.

2.7 ¿La ley penaliza al conductor que se ha tomado un descanso semanal normal a bordo de su vehículo o de su empleador? ¿Quién debe pagar la multa?

Las sanciones que entran en el campo de la normativa social europea solo serán aplicables al empleador, nunca al conductor. Es el caso de las penas previstas por la Ley de 10 de julio de 2014 (multa que podrá ascender hasta 30 000 € y pena de prisión de hasta un año) tratándose del delito de organización del trabajo de los conductores de tal manera que no puedan respetar la obligación de pasar el periodo de descanso semanal normal fuera del vehículo.

2.8 ¿La realización de un descanso semanal normal en el vehículo en el extranjero pero detectada en un control en Francia puede ser perseguida?

Los agentes de control de los transportes terrestres citados en el art. L.3315-1 del Código de Transportes están habilitados para constatar las infracciones al Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006. En este contexto, la realización de descansos semanales normales dentro del vehículo podrá ser constatada en una operación de control en carretera, donde el respeto al conjunto de las normas sobre el transporte terrestre va a ser verificado.

Los controles en carretera no tienen como objetivo las condiciones de la realización de descansos semanales normales en periodos anteriores al control que se está realizando.

3 Medios de control y sanciones

3.1 ¿De qué modo se van a elegir los vehículos y conductores que van a ser controlados? ¿Se establecerán prioridades por nacionalidad?

Las modalidades de control no han sido modificadas por la Ley de 10 de julio de 2014. Los controles podrán afectar a todos los vehículos que circulan por el territorio nacional, independientemente de su origen.

3.2 ¿Un conductor podrá ser controlado a bordo de su vehículo durante su descanso diario o semanal?

Las modalidades de control no han sido modificadas por la Ley de 10 de julio de 2014. De manera general, como es el caso actual, los controles se efectuarán en condiciones que no perjudiquen la calidad del descanso de los conductores.

3.3 ¿Cómo comprobarán de forma concreta los agentes de control que los conductores realizan correctamente su descanso semanal normal fuera del vehículo?

Las operaciones de control de los controladores de transportes terrestres tienen el objetivo de comprobar el cumplimiento de la normativa europea y nacional (véase el punto 2-8).

En el momento en que se determine que un conductor se encuentra en periodo de descanso semanal normal, su sola presencia a bordo del vehículo constituye un elemento material suficiente para constatar que no realiza su descanso fuera del vehículo como establece el art. 8.8 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006.

3.4 ¿Las autoridades podrán controlar los días de descanso semanal normales en un periodo más largo que el de 28 días accesibles en la tarjeta del tacógrafo durante los controles?

Los controles efectuados en el territorio francés en carretera por los agentes encargados del control de los transportes terrestres (agentes del ministerio de transportes, policía nacional, gendarmería, etc.) se limitarán a constatar la conformidad de las condiciones de realización del descanso en curso. Estos controles no tendrán como objetivo verificar las condiciones de realización de los descansos semanales normales en el periodo anterior de 28 días al día del control.

3.5 ¿Cómo procederán las autoridades de control en caso de introducción manual de datos en el tacógrafo digital?

La Ley de 10 de julio de 2014 no introduce modificaciones en las condiciones de control de los tacógrafos.

3.6 ¿Cómo se garantizará la proporcionalidad de las penas con la infracción cometida?

El importe de la multa y la pena de prisión mencionados en la ley constituyen penas máximas.

Las penas serán dictadas por los jueces, tras una investigación y un procedimiento contradictorio durante el cual se oirá a la defensa.

Las penas se aplicarán de conformidad con las disposiciones del art. 132-24 del Código Penal:

«En los límites fijados por la ley, la jurisdicción aplica las penas y fija su régimen en función de las circunstancias de la infracción y de la personalidad de su autor. Cuando la jurisdicción dicta una pena de multa, determina su montante teniendo en cuenta también los recursos y las cargas del autor de la infracción.»

La naturaleza, la cuantía y el régimen de las penas aplicadas se fijarán con el fin de

conciliar la protección efectiva de la sociedad, la sanción del condenado y los intereses de la víctima con la necesidad de favorecer la inserción o reinserción del condenado y de prevenir la comisión de nuevas infracciones.

En materia correctiva, fuera de las condenas en reincidencia legal pronunciadas en aplicación del [artículo 132-19-1](#), una pena de prisión incondicional solo se podrá aplicar como último recurso si la gravedad de la infracción y la personalidad de su autor hacen esta pena necesaria y si cualquier otra sanción es manifiestamente inadecuada; en tal caso, la pena de prisión, si la personalidad y la situación del condenado lo permiten, y salvo imposibilidad material, deberá ir acompañada de las medidas de gestión previstas en los [arts. 132-25 a 132-28](#) ».

3.7 ¿Con qué medios las autoridades francesas podrán perseguir a los empleadores radicados en el extranjero y ordenar la ejecución de las penas previstas por la legislación francesa?

Las actuaciones contra empleadores radicados en otros Estados miembro se basarán en los medios de cooperación administrativa, policial y judicial en materia penal previstos a escala europea.

La cooperación administrativa entre administraciones o servicios competentes en materia de control está prevista en el art. 22.2 del Reglamento 561/ 2006 de 15 de marzo de 2006.

Estas actuaciones se podrán basar en el principio establecido por el art. 19 de este reglamento que otorga competencias a los Estados miembro para «*aplicar una sanción a una empresa o a un conductor por una infracción al presente reglamento constatada en su territorio y que no haya dado lugar ya a una sanción, incluso si la infracción ha sido cometida en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país*». Igualmente, al tratarse de infracciones de naturaleza penal, la cooperación entre Estados miembro podrá basarse en los instrumentos de cooperación judicial europea.

4 Medios de justificación de regularidad para los conductores y transportistas

4.1 ¿A partir de qué elementos materiales se podrá constatar un incumplimiento de la obligación de realizar el descanso semanal fuera del vehículo?

Los indicios recogidos en los controles en carretera, especialmente la recurrencia en constatar que los descansos semanales normales son realizados en el vehículo por conductores empleados por la misma empresa, permitirán elaborar un repertorio de indicios constitutivos de la infracción delictiva contra la obligación de organización del trabajo velando por que los conductores realicen su descanso normal fuera del vehículo.

Una constatación aislada de un descanso semanal normal dentro del vehículo por parte de un conductor no parece suficiente, en ausencia de otros elementos, para considerar que el delito castigado por el art. 15 de la Ley de 10 de julio de 2014 se haya producido.

Los elementos de hecho recogidos en los controles en carretera podrán requerir investigaciones complementarias en las empresas que emplean a los conductores afectados.

4.2 ¿Se exigirán justificantes que demuestren que el conductor ha realizado correctamente su descanso semanal normal fuera del vehículo (factura de hotel o de camping, declaración de alojamiento en casa de un pariente o allegado, etc.)?

Los textos en vigor no contemplan la presentación de justificantes específicos para demostrar que se ha realizado el descanso semanal normal fuera del vehículo.

El régimen de la prueba está previsto en el art. 427 del Código de Procedimiento Penal: *«Salvo en los casos en que la ley disponga de otra manera, las infracciones podrán establecerse por cualquier modo de prueba y el juez decidirá según su convicción íntima. El juez solo podrá fundar su decisión en pruebas que le sean presentadas durante la vista y discutidas ante él de forma contradictoria».*

En caso de índice de infracción a las normas de realización del descanso semanal normal, al igual que para las demás infracciones, la carga de la prueba recaerá en las autoridades encargadas de las investigaciones y, eventualmente, en las competentes para la incoación de actuaciones judiciales.

Los empleadores investigados judicialmente, por propia iniciativa y según los principios generales del derecho penal, podrán presentar pruebas o documentos al objeto de demostrar que no son culpables de la infracción que se les imputa. Las autoridades, bajo el control del juez en última instancia, valorarán el carácter probatorio de dichos documentos.

4.3 ¿Cuáles son los justificantes que permitirán a la empresa probar que no organiza sistemáticamente el descanso semanal normal de los conductores dentro de la cabina?

No se establecerán listas de justificantes exigibles de la realización del descanso fuera de la cabina del conductor.

La carga de la prueba corresponde a la autoridad incoadora, que deberá demostrar que existe un fallo en la organización del trabajo (el delito solo afecta a las organizaciones del trabajo dirigidas a obligar a los conductores a realizar el descanso semanal normal dentro de la cabina). Se realizará especialmente mediante reiteradas constataciones *in fraganti* de la realización del descanso semanal normal en la cabina por parte de los conductores que trabajan para un mismo empleador. Es precisamente la recurrencia de esta constatación en los puntos de estacionamiento lo que, llegado el caso y después de investigaciones adicionales, servirá para determinar la intención delictiva de la organización del trabajo.

El hecho de que no esté prevista ninguna lista de documentos justificativos que constituyan una prueba para la empresa permite que los empleadores puedan recurrir a todo tipo de documentos probatorios a su disposición para demostrar que han cumplido perfectamente con su obligación de organizar el trabajo con el fin de que el conductor no se vea obligado a realizar su descanso normal en la cabina.

4.4 ¿El conductor deberá dejar su tarjeta de conductor en el tacógrafo o deberá retirarla durante su descanso semanal normal? ¿Entonces deberá presentar una declaración de actividad?

La Ley de 10 de julio de 2014 no introduce ningún cambio en las normas de manipulación de la tarjeta del conductor.

4.5 ¿Se podrá considerar responsable al empleador si un conductor prefiere pasar su descanso semanal normal dentro de su vehículo aunque él le haya ofrecido un alojamiento correcto?

Conforme al art. 10.2 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006, le corresponde al empleador organizar el trabajo de los conductores de manera que puedan ajustarse a las normas que rigen el tiempo de descanso; para ello, las empresas de transporte darán las instrucciones apropiadas a sus conductores y efectuarán controles regulares. Teniendo en cuenta sus obligaciones, el empleador no podrá quedar eximido de su responsabilidad invocando la "libre elección" de su asalariado. Mediante controles regulares, deberá asegurarse de que las instrucciones que ha dado con el fin de hacer cumplir las disposiciones del Reglamento son respetadas realmente por sus empleados y, si no es así, tomar las medidas oportunas para que así sea; si procede, mediante medidas disciplinarias contra los asalariados suyos que utilizan el vehículo haciendo caso omiso de las órdenes que se les ha dado.

5 Alojamiento de los conductores y estacionamiento de los vehículos

5.1. ¿Qué tipo de alojamiento los empleadores pueden ofrecer a los conductores a quienes les piden que realicen su descanso semanal normal fuera de su base?

Los empleadores deberán ofrecer condiciones de alojamiento decentes que garanticen condiciones de higiene y de confort correctas para los conductores que deban pasar su descanso semanal normal fuera de su base.

Los arts. R. 4228-26 a R. 4228-34 del Código del Trabajo aportan precisiones en las características de los alojamientos que los empleadores pueden ofrecer a sus trabajadores (dimensiones mínimas, nivel del equipamiento, etc.).

De forma especial, se reclama la atención de los empleadores sobre las obligaciones declarativas previas ante el prefecto del departamento, que deberán cumplir en caso de alojamiento colectivo según la Ley n° 73-548 de 27 de junio de 1973 relativa al alojamiento colectivo.

Se especifica que incumplirá las disposiciones del art. 8.8 del Reglamento 561/ 2006 de 15 de marzo de 2006, el empleador que organizase el descanso semanal normal de los conductores imponiéndoles que estacionen los vehículos en terrenos o superficies, sean cuales sean las condiciones de acceso y el nivel de equipamiento, dado que los conductores solo dispondrían del vehículo para dormir.

Por otra parte, se recuerda que el art. R. 111-41 del Código de Urbanismo prohíbe la acampada en las zonas ocupadas por carreteras y vías públicas; además, el Código Penal persigue las condiciones de alojamiento y de trabajo indignas.

5.2. ¿Cómo podrá el conductor vigilar su vehículo y su carga si no descansa dentro de él o cerca de su lugar de estacionamiento?

Conforme a lo dispuesto en el punto h) del art. 2 del Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006, durante su tiempo de descanso, un conductor deberá poder «*disponer libremente de su tiempo*». Por lo tanto, su empleador no podrá asignarle ninguna tarea o actividad. Si se comprobase que los conductores deben vigilar o custodiar su vehículo, se verían privados de este derecho fundamental al descanso.

Por consiguiente, los empleadores serán quienes deban proporcionar las condiciones de seguridad de los vehículos estacionados y de sus cargas, incluido si se trata de materiales peligrosos, durante los periodos de descanso de los conductores compatibles con la definición del descanso.

5.3. Si los conductores no pueden garantizar la vigilancia de sus vehículos, ¿cómo garantizar la seguridad de los vehículos durante los periodos de descanso dado que el número de aparcamientos seguros es muy insuficiente?

La ley no modifica en nada las condiciones de vigilancia de los vehículos ya que el Reglamento 561/2006 de 15 de marzo de 2006 desde su entrada en vigor en abril de 2007 obliga a dejar que los conductores dispongan libremente de su tiempo durante su periodo de descanso.