

Laboral

# Transportistas «laborales» y nuevas reglas para su desplazamiento transnacional

Los transportistas mantienen un conflicto por sus reivindicaciones, fundamentalmente como trabajadores por cuenta propia y frente a una patronal que subcontrata sus servicios. Pero muchos de ellos tienen una relación laboral, son trabajadores por cuenta ajena, disfrutan de los derechos laborales derivados de dicha relación y también se encuentran sometidos a las vicisitudes y reglas que marcan su prestación de servicios. En este sentido, se modifican de nuevo las medidas en torno al desplazamiento transnacional de dichos transportistas.

## Lourdes López Cumbre

Catedrática de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Cantabria

Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

1. Al margen de otras modificaciones de sumo interés, el Real Decreto Ley 3/2022, de 1 de marzo (BOE de 2 de marzo), de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva 2020/1057, recoge una nueva normativa laboral en torno al desplazamiento de los trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional. En concreto, su artículo 3 modifica la Ley 45/1999, de 29 de noviembre (BOE de 30 de noviembre), sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, añadiendo un nuevo capítulo V sobre normas especiales

para los conductores en el transporte por carretera de exclusiva aplicación a los trabajadores por cuenta ajena.

Conviene recordar, a estos efectos, que, de acuerdo con el artículo 2.1.1 de la Ley 45/1999, se considera *desplazamiento en el marco de una prestación de servicios transnacional*, el efectuado a España por las empresas incluidas en el ámbito de aplicación de esta norma durante un periodo limitado de tiempo en cualquiera de los siguientes supuestos:

a) el desplazamiento de un trabajador por cuenta y bajo la dirección de su empresa en ejecución de un contrato celebrado

entre ella y el destinatario de la prestación de servicios que esté establecido o que ejerza su actividad en España;

- b) el desplazamiento de un trabajador a un centro de trabajo de la propia empresa o de otra empresa del grupo del que forme parte;
- c) o el desplazamiento de un trabajador por parte de una empresa de trabajo temporal para su puesta a disposición de una empresa usuaria que esté establecida o que ejerza su actividad en España.

Según el artículo 18.1 de la Ley 45/1999, las condiciones de trabajo establecidas en la legislación laboral española relativas a las vacaciones anuales retribuidas y a la cuantía del salario serán de aplicación en los desplazamientos de conductores en el transporte por carretera, cualquiera que sea su duración.

2. Sin embargo, si destaca algún aspecto de esta reforma por su interés, es el de las excepciones que se establecen a las reglas impuestas sobre desplazamientos en el ámbito laboral:

- En primer lugar, las que se refieren a las *exclusiones en el transporte internacional de mercancías* (art. 19 Ley 45/1999):

Así, un conductor no se considerará trabajador desplazado a efectos de esta ley cuando realice operaciones de transporte bilateral de mercancías basado en un contrato de transporte desde el Estado miembro de establecimiento hasta España, o bien desde España al Estado miembro de establecimiento. Tampoco se considerará desplazado un conductor cuando esté realizando el trayecto por carretera inicial o final

de una operación de transporte combinado (Directiva 92/106/CEE) si dicho trayecto por carretera, considerado aisladamente, constituye una operación de transporte bilateral (de acuerdo con lo indicado).

Del mismo modo, no se considerará trabajador desplazado al conductor cuando, además de efectuar una operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta otro Estado miembro o tercer país o desde otro Estado miembro o tercer país al Estado miembro de establecimiento, realice una actividad de carga, descarga o ambas en los Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre que no cargue y descargue mercancías en el mismo Estado miembro, es decir, siempre que no realice transporte interno o de cabotaje. Cuando durante la operación de transporte bilateral que comience en el Estado miembro de establecimiento no se realice otra actividad adicional de carga, descarga o ambas y vaya seguida de una operación de transporte bilateral hacia el Estado miembro de establecimiento, la exclusión con respecto a las actividades adicionales se aplicará como máximo a dos actividades adicionales de carga, descarga o ambas.

En todo caso, las exclusiones respecto a las actividades adicionales de carga o descarga establecidas se aplicarán siempre que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras de acuerdo con el artículo 34.7 del Reglamento (UE) 165/2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, hasta la fecha en que los tacógrafos inteligentes deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez. A partir de tal fecha, las citadas exclusiones respecto

a actividades adicionales se aplicarán únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes. En ningún caso se considerará trabajador desplazado al conductor que transite por España sin cargar ni descargar mercancías en su territorio.

- En segundo lugar, *las relacionadas con el transporte internacional de viajeros*:

En este ámbito, un conductor no se considerará trabajador desplazado a efectos de esta ley cuando realice las operaciones de transporte bilateral de viajeros a que se refiere el Reglamento 1073/2009 recogiendo viajeros en el Estado miembro de establecimiento y dejándolos en España, o bien recogéndolos en España y dejándolos en el Estado miembro de establecimiento, o recogéndolos y dejándolos en el Estado miembro de establecimiento con el fin de realizar excursiones locales en España, de conformidad con el citado reglamento.

Esta exclusión con respecto a las operaciones de transporte bilateral de viajeros también se aplicará cuando, además de efectuar una operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta otro Estado miembro o tercer país o desde otro Estado miembro o tercer país al Estado miembro de establecimiento, el conductor recoja o deje viajeros una vez en Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre y cuando no ofrezca servicios de transporte de viajeros entre dos lugares situados dentro del Estado miembro que atraviese. Lo anterior también será de aplicación al viaje de vuelta.

Las reglas sobre los conductores que registren manualmente los datos de cruce

de frontera hasta la fecha a partir de la cual los tacógrafos inteligentes cumplan el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales serán idénticas a las del transporte de mercancías antes expuestas.

En ningún caso se considerará trabajador desplazado al conductor que transite por España sin recoger ni dejar viajeros en su territorio.

- Por lo que se refiere al *transporte de cabotaje y a otros supuestos de desplazamiento* (art. 21), se determina que el conductor que realice transporte de cabotaje —tal como se define en los Reglamentos 1072/2009 y 1073/2009— se considerará en todo caso trabajador desplazado.

Las operaciones de transporte internacional no bilateral que se realicen entre un Estado distinto al de establecimiento y España serán consideradas desplazamiento cuando se reúnan las condiciones previstas en esta Ley 45/1999.

3. La nueva normativa precisa también algunos aspectos más formales, como las comunicaciones sobre el desplazamiento de conductores (art. 22 Ley 45/1999). Y, así y entre otras obligaciones, la empresa transportista deberá comunicar el desplazamiento antes de que éste comience utilizando un formulario multilingüe estándar con una documentación precisa (identidad de la empresa transportista; datos de contacto de un gestor de transporte o de otra persona de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades laborales competentes y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones; identidad, domicilio y permiso de conducción del conductor; fecha de inicio del contrato de trabajo

y legislación aplicable; fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento; matrícula del vehículo; tipo de servicio de transporte prestado, etc.).

Por lo demás, la empresa transportista deberá garantizar que el conductor tenga a su disposición, en papel o en formato electrónico, ante un posible control de carretera y en atención a lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 45/1999, una serie de documentos (entre otros: copia de la comunicación del desplazamiento; prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica, los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los símbolos de país de los Estados miembros en que el conductor estuvo presente al realizar operaciones de transporte internacional por carretera o transportes de cabotaje, etc.). Si la empresa transportista no presentara la documentación requerida en el plazo preceptivo, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o la Inspección de Transporte Terrestre podrá solicitar la asistencia de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento. Recíprocamente, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social española y la Inspección del Transporte Terrestre, en el caso de empresas transportistas establecidas en España cuyos conductores se hayan desplazado, garantizarán que se proporcione a las autoridades competentes de los Estados miembros en los que haya tenido lugar el desplazamiento la documentación solicitada en un plazo de veinticinco días hábiles a partir de la fecha de la solicitud de asistencia mutua.

A efectos de determinar la duración del desplazamiento, se considerará que un desplazamiento finaliza cuando el conductor deja el Estado miembro de acogida como parte de su actividad de transporte internacional de mercancías o de pasajeros. Dicho periodo de

desplazamiento no se acumulará a periodos de desplazamiento previos en el contexto de tales operaciones internacionales realizadas por el mismo conductor o por otro conductor al que haya sustituido, ex artículo 25 de la Ley 45/1999.

4. Asimismo y para asegurar el cumplimiento de estas normas de garantía laboral para los conductores, se introduce, entre otras modificaciones, una reforma de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS).

Así, el artículo 10.3 de dicha ley incorpora como infracción muy grave al menos dos más, a saber:

- a) la ausencia de comunicación de desplazamiento, así como la falsedad o la ocultación de los datos contenidos en ella;
- b) el desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras por empresas que no desarrollan actividades sustantivas en su Estado de establecimiento, así como el desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras que no desempeñen normalmente su trabajo en el Estado miembro de origen según lo dispuesto en el artículo 8 bis de la Ley 45/1999.

También tendrán la consideración de infracción muy grave, de acuerdo con el artículo 23.1 de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, las dos siguientes:

- incumplir lo dispuesto en los reglamentos de la Unión Europea sobre coordinación de los sistemas de seguridad social, respecto a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable, cuando dicho incumplimiento dé lugar a

la inscripción o alta en el Sistema de la Seguridad Social español de empresas, trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia (letra l);

- incumplir lo dispuesto en los Reglamentos de la Unión Europea sobre Coordinación de Sistemas de Seguridad Social, respecto a la determinación de la legislación de Seguridad Social aplicable, cuando dicho incumplimiento dé lugar a la falta de alta y cotización en el sistema de Seguridad Social español de personas desplazadas a España desde otro Estado Miembro de la Unión Europea,

ya se trate de una empresa que desplace trabajadores para prestar servicios por cuenta ajena o de personas que se desplacen para prestar servicios por cuenta propia (letra m).

Recordemos que las sanciones para infracciones muy graves pueden alcanzar los 225 018 euros con carácter general. A estos efectos, el artículo 42.4 de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social dispone que los sujetos a que se refiere el artículo 22.4 de la Ley 45/1999 responderán solidariamente con la empresa transportista de las infracciones previstas.