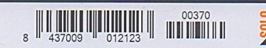
Nº 370 3,00€ Canarias 3,15€ www.solocamion.es ENERO 2021



SOLO FURGO

SUPLEMENTO DEL VEHÍCULO COMERCIAL HASTA LAS 7,5 T

SOLO CAMIÓN



MERCEDES-BENZ E-SPRINTER



PRUEBA

FORD TRUCKS F-MAX 500 CV

EL VALOR DE LA JUVENTUD



COCO Y SU IVECO STRALIS 510 UN TOQUE DE COLOR



MAN INDIVIDUAL LION EL TGX MÁS PREMIUM



ARRANCA EL DAKAR



LOS ELÉCTRICOS DE SCANIA



TRANSPORTES PASCUAL HIGUERUELA

LOS RETOS DEL TRANSPORTE APUNTALAR SU PAPEL ESTRATÉGICO

OPINIÓN

POR UN PRÓSPERO 2021

Antes de nada, el equipo que hace posible Solo Camión os quiere trasladar su más sincera felicitación navideña. Deseamos la mejor de las suertes y que tengáis un feliz 2021, que dejemos atrás lo malo de 2020, que desgraciadamente ha sido mucho, y que el año que iniciamos haga borrón y cuenta nueva. Que logremos superar las adversidades, que la crisis sanitaria se disuelva y con ella la económica. Que el país repunte, que los números rojos pasen al olvido, igual que los ERTE, los ERE, los despidos, el cierre de empresas, negocios, de aquí y de allá. Que demos portazo a los malos augurios y que lo que tenga que venir, aunque conlleve algún que otro repecho, lo capeemos en la mejor de las situaciones posible. Nos lo merecemos.

Ya son muchos los meses en los que uno de los vocablos más socorridos es el de incertidumbre. No es por hacernos pesados, que a lo mejor lo hacemos, pero ese halo de no saber lo que puede ocurrir mañana nos condiciona. Y lo hace en el sentido de las inversiones, de emprender nuevos retos. La situación no acompaña y no es cuestión de jugársela a cara o cruz. Eso no. Pero en lo que no podemos caer es en el inmovilismo. En esperar, en verlas venir. ¿Hasta cuándo podemos estar así? No debemos dejar escapar el tiempo, ya que son muchos los retos que tiene que afrontar el transporte. Su carácter esencial lo hace primordial para que el día a día del país lo necesite para su funcionamiento, lo hemos visto en los momentos más duros de esta crisis. Ni por asomo se ha puesto en entredicho el desabastecimiento de la sociedad. Al contrario. Los aplausos sanitarios nosotros los trasladamos sin lugar a dudas a aplausos camioneros. Fue incuestionable la profesionalidad de un colectivo que desgraciadamente no siempre fue recibido o atendido en la mejor de las condiciones. En este sentido y en una jornada organizada por ASTIC sobre "el futuro del transporte" que recoge más adelante mi compañera Míriam Ballesta, Ramón Valdivia, su director general, realizaba una descripción del transporte por carretera más que acertada: "Una actividad invisible como el aire, que cuando nos falta es cuando nos damos cuenta de lo que teníamos". Verdaderamente elocuente. Y cierta. Son muchos los esfuerzos realizados por chóferes a pie de calle. También muchas las trabas que la burocracia pone a las empresas. Este es precisamente uno de los principales retos a los que el transporte tiene y seguirá teniendo que hacer frente. Un exceso de regulación, normativas por doquier que en la mayoría de los casos no tienen en cuenta, para nada, el sector. Una infinidad de marcos regulatorios, en ocasiones, contradictorios que no allanan el camino.

El despegue brutal de las plataformas tecnológicas que están cambiando nuestro panorama cotidiano es también una nueva realidad al que las empresas de transporte tienen que saber adaptarse. Hacer frente a esa demanda, cada vez mayor, sin que para ello se pongan en entredicho determinados derechos de los trabajadores. Por supuesto, saber conjugar la digitalización con la sostenibilidad. Verdaderos retos los que plantea el futuro inmediato y a los que debemos dar respuesta para seguir en la brecha.

De momento, concluimos como empezamos, brindando, con todos vosotros, por un 2021 repleto de ilusiones y éxitos.

LOS QUE HACEMOS POSIBLE SOLO CAMIÓN OS DESEAMOS FELICES FIESTAS Y QUE 2021 NOS TRAIGA UN NUEVO AÑO REPLETO DE ILUSIONES Y ÉXITOS

Paco A.

francisco.alcaide@rpm-mktg.es



SOLO CAMIÓN
www.solocamion.es

Director: **Francisco Alcaide**

Redactora Jefe: **Míriam Ballesta**

Redactores/Colaboradores: **J. García, Daniel Martorell, Antonio Rubio, Óscar Loizaga, Isabel Díaz, Asensi Carricondo, Juan José López y Marcos Veiga**

Diseño gráfico y montaje: **Núria Pàmies**

RPM MKTG
RPM Racing, S.L.U.
Presidente: Juan Porcar
CEO: Jesús García
CFO: Carlos Martín
Administración: Jaume Coronado
RR.HH.: Artur León
Secretarias de Dirección: Lupe Martínez, María García

RPM Racing, S.L.U. integra las siguientes divisiones:
- **Running Sports:** Cristian Llorens
- **Motorsport:** Jordi Castells
- **Cycling Sport & Corporate Events:** Félix Dot (Dtor. Gral) **Cycling Sport:** Manuel Tajada **Corporate Events:** Silvia Palacio

- **Editorial**
Coordinador editorial: Eduard Parellada
Editor: Jordi Mondelo
Director comercial: Carlos Coll carlos.coll@rpm-mktg.es
Coordinadora publicidad: Elena Marza
Publicidad: Maite Viñals, Manel Cuesta, Toni Fradera, Edu Fernández
Suscripciones: Javier Toledo. Tel.: 934315533
Distribución: Fernando Clemente

SOLO MOTO! Scooter solo auto SOLO BICI SOLOnieve SKIMO SOLO CAMIÓN SOLO FURGO

IMPRESIÓN: ROTIMPRES
Distribución: LOGISTA PUBLICACIONES, S.L.
Tel: 91 665 71 58
Depósito legal: B-15493-1991

Precio de este ejemplar: **3,00 euros (IVA incluido)**
Precio Canarias: 3,15 euros (sin IVA) Transporte incluido.
Ceuta y Melilla: 3,00 euros (sin IVA) Transporte incluido.
Impreso en España

© QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL DE LOS ARTÍCULOS Y FOTOGRAFÍAS DE ESTA PUBLICACIÓN SIN AUTORIZACIÓN ESCRITA DEL EDITOR. LA REPRODUCCIÓN NO AUTORIZADA ESTÁ PENADA POR LA LEY.

ARI ASOCIACIÓN REVISTAS

RPM Racing, S.L.U. www.rpm-mktg.es, info@rpm-mktg.es, Gran Vía, 8-10, 7ª planta 08902 L'Hospitalet (Barcelona). Teléfono: 93 431 55 33. Publicidad: 93 297 39 04

SITUACIONES INESPERADAS

LA CARRETERA ES EL MEDIO EN EL QUE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE HAN DE **DESEMPEÑAR SU TRABAJO COTIDIANO**, PERO A DIFERENCIA DE OTROS SECTORES PROFESIONALES, ESTE MEDIO PUEDE VERSE **CONDICIONADO POR FACTORES EXTERNOS** QUE INCIDAN DE MANERA PUNTUAL E INESPERADA, HACIENDO QUE EL **TRABAJO DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES SE VEA ALTERADO**, INCLUSO HASTA EL PUNTO DE **NO PODER CUMPLIR ESCRUPULOSAMENTE** CON TODAS LAS DISPOSICIONES LEGALES QUE REGULAN SU **ACTIVIDAD LABORAL**.

›Por Marcos Veiga Bautista, perito colegiado y formador del Transporte por Carretera.
www.marcosveiga.com/Transporte/

Ante tal realidad, no puede resultar extraño que la normativa que regula férreamente los tiempos de conducción y descanso incorpore (desde el año 1972) una disposición de excepción ante tales eventos inevitables y con el objetivo de hacer frente a la imposibilidad de cumplir con la legislación aplicable.

Así, desde la primera redacción del actual Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006, se incluye una disposición en su capítulo IV dedicado a las EXCEPCIONES, concretamente su artículo 12, que dice textualmente: "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".



ORGANIZAR LA RUTA

Así, en una primera lectura, el texto puede sugerir una vía de escape a la hora de organizar un trayecto, por ejemplo el transporte de una mercancía muy valiosa y amparándose en esta disposición, apartarse del contenido de los artículos 6 a 9 (conducción diaria, semanal y bisemanal, conducción ininterrumpida, descanso diario y semanal) para realizar dicho servicio en condiciones excepcionales, hechas " a medida" y previstas incluso antes del inicio del viaje.

Exactamente esta era la situación que dio lugar a un litigio en el que un juzgado británico pidió interpretación al Tribunal de Justicia Europeo allá por 1994. Por aquel entonces aún estaba en vigor el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, antecesor del actual 561, pero el espíritu de su sentencia está completamente vigente y aplicable al texto actual. Tanto es así que inspiró la redacción de la Nota Orientativa nº1 de la Comisión Europea.

En efecto, el mencionado litigio (Geoffrey Bird, asunto C-235/94) trataba de dilucidar si la redacción del artículo 12 debería de interpretarse como:

O bien establece una excepción, a disposición de las empresas de transportes, que dispondrían así de una mayor libertad a la hora de organizar los viajes, solamente limitada por el imperativo de no poner en peligro la seguridad en carretera.

O bien debería de interpretarse en el sentido de que la facultad de recurrir al artículo 12 quedaría limitada al supuesto de un evento que surgiera durante el viaje, en razón de circunstancias imprevistas y de carácter excepcional.

Ya el abogado general, en sus conclusiones, remarcaba: "Ha de ponerse de relieve la importancia práctica que revestirá la respuesta que se dé: se trata de ampliar o, por el contrario, de limitar el margen de maniobra de los conductores y de las empresas de transportes en la organización de los trayectos".

EXCEPCIONES PREVISTAS

Efectivamente, el abogado general parte de que el artículo 12 se encuadra dentro del capítulo dedicado a las excepciones y, tras una serie de razonamientos relativos tanto a la finalidad del propio artículo 12 como al contexto jurídico en el que se circunscribe, termina estableciendo: "Por lo tanto, la posibilidad de invocar la excepción prevista en el artículo 12 deberá seguir limitándose exclusivamente a los supuestos de fuerza mayor, sin que se permita su ampliación a los supuestos de 'excepción planificada',







si no se quiere hacer abstracción de la razón de ser de dicha disposición e incumplir los objetivos perseguidos por la legislación comunitaria".

La sentencia dice textualmente:

El artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, no autoriza al conductor a apartarse de lo dispuesto en los artículos 6, 7 u 8 del Reglamento por razones conocidas antes del inicio del trayecto. Como no podía ser de otra manera, la Comisión Europea toma nota de dicha sentencia a la hora de redactar su Nota Orientativa n°1, en la que se establece con rotundidad que el artículo 12 contiene disposiciones que permiten a un conductor hacer una excepción de las exigencias mínimas en cuanto a períodos de descanso y a tiempos de conducción máximos incluidos en los artículos 6 a 9, con el fin de encontrar un punto de parada adecuado. Dicho artículo no autoriza al conductor a establecer excepciones al Reglamento por razones conocidas antes de comenzar el viaje. Está concebido para permitir a los conductores hacer frente a situaciones en las que inesperadamente resulte imposible atenerse al Reglamento durante el transcurso del viaje, es decir, situaciones de dificultades infrecuentes, independientes de la voluntad del conductor y aparentemente inevitables, que no hayan podido preverse, incluso tomando todas las precauciones. Además de esto, se pone de relieve el papel que tienen los actores involucrados en la aplicación de la excepción. Por un lado, el papel de la empresa de transportes, que está obligada a organizar el trabajo del conductor de manera que cumpla con las disposiciones sobre tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso. En segundo lugar, el conductor, que es en quien reside la toma de decisión de apartarse del reglamento, sin comprometer la seguridad vial y, además, deberá indicar a mano el motivo de tal decisión tan pronto como llegue al punto de parada. Por último y no menos importante, el agente de control que evalúe las actividades del conductor y, ante un caso excepcional de este tipo, aplique su criterio teniendo en cuenta el historial de actividades del conductor para valorar la legitimidad de la excepción.Teniendo en cuenta lo anterior, ante una situación que nos obligue a desviarnos de los límites reglamentarios de alguna de las disposiciones establecidas en los artículos 6 a 9 (conducción diaria, semanal y bisemanal, conducción ininterrumpida, descanso diario y semanal), es muy importante indicar a mano el motivo de la excepción en el reverso de un ticket impreso o del disco diagrama, detallando lo sucedido y, dentro de lo posible, acreditar dicha situación mediante alguna noticia aparecida en prensa, fotografías o cualquier otro medio que ilustre lo acontecido.

GRÁFICO 1

El artículo 12, presente en el reglamento 561/2006 desde su primera redacción, se ha visto complementado añadiendo recientemente unos nuevos párrafos, aplicables desde el 20 de agosto de 2020. El Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 concreta las modificaciones incluidas en el paquete de movilidad, y dentro de ellas hay que resaltar las orientadas a poder hacer frente a situaciones inesperadas como las ya comentadas y llegar al lugar donde iniciaremos el descanso semanal.

ACLARANDO TÉRMINOS

Nuevamente, en este caso, se hace hincapié en la excepcionalidad de ampararse en dicha disposición, como deja claro el artículo 21 de dicho reglamento: "En ocasiones, los conductores se enfrentan a circunstancias imprevisibles que hacen imposible llegar a un destino deseado para tomar los períodos de descanso semanal sin infringir las normas de la Unión. Es deseable facilitar a los conductores que hagan frente a esas circunstancias y permitirles que lleguen a su destino para tomar un período de descanso semanal.

Estas circunstancias excepcionales son circunstancias repentinas que resultan inevitables y no se pueden prever, y en las que de forma inesperada se vuelve imposible aplicar la totalidad de las disposiciones del Reglamento durante un breve período de tiempo. Por lo tanto, tales circunstancias no pueden invocarse de manera sistemática para evitar el cumplimiento del presente Reglamento. Para garantizar un correcto control del cumplimiento, el conductor debe documentar las circunstancias excepcionales que den lugar a la no observancia de las normas. Además, deben tomarse medidas a fin de garantizar que el tiempo de conducción no sea excesivo".

Los nuevos párrafos incluidos en el artículo 12 nos permiten ampararnos en la excepción y exceder solamente la conducción diaria y semanal (artículo 6.1 y 6.2), así como posponer el inicio del descanso diario (artículo 8.2) en las siguientes condiciones: Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor, en circunstancias excepcionales, podrá asimismo no observar lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 8, apartado 2, superando el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de 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.

GRÁFICO 2

DESCANSO SEMANAL REDUCIDO

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.

GRÁFICO 3

DESCANSO SEMANAL NORMAL

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, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado.

Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Es decir, en función de la duración del descanso semanal que realicemos al llegar a base o a casa, nos podremos exceder un máximo de una hora si ese descanso semanal es reducido, o un máximo de dos horas, previa pausa de 30 minutos, si el descanso semanal es normal (45 horas). En ambos casos, el tiempo excedido tendrá que compensarse junto con cualquier otro período de descanso como si se tratase de una compensación por reducción del descanso semanal, es decir, antes del final de la tercera semana siguiente.

GRÁFICO 1

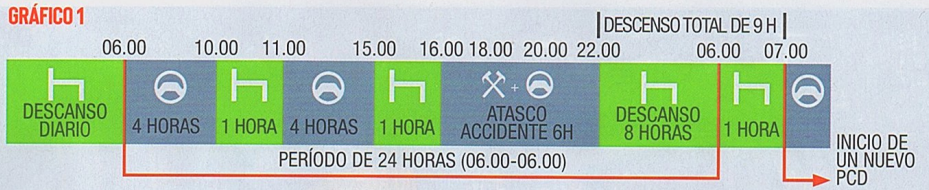


GRÁFICO 2

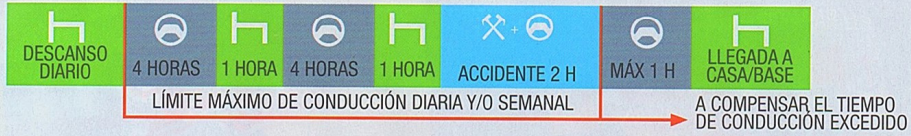


GRÁFICO 3

