

Artículo 2.-

Cabotaje y “período de enfriamiento”: Dos novedades del **Reglamento 2020/1055**, en el marco del *Paquete de Movilidad de la Unión Europea*

El denominado **Paquete de Movilidad** de la Unión Europea, legislación comunitaria aprobada el 15 de julio de 2020 destinada a regular el transporte por carretera para los países de la Unión Europea, se configura mediante tres normas básicas: El Reglamento (UE) 2020/1054; el Reglamento (UE) 2020/1055 y la Directiva (UE) 2020/1057. Una normativa que ha ido entrando en vigor de manera progresiva concretándose en el año 2020 y modificando distintos aspectos del transporte por carretera.

Estas medidas hacen referencia al régimen de trabajo y descanso de los conductores; al desplazamiento de conductores entre países de la UE y de terceros estados; la exigencia del salario mínimo; el acceso a la profesión y al mercado de transporte; la limitación del cabotaje y el registro de paso por frontera.

Unos cambios, que independientemente de su transposición por los Estados miembros, obligan a las empresas de transporte a adaptar su estructura y su operativa, con el consiguiente impacto económico; y la oposición, no exenta de controversia, por parte de los países del Este que entiende que esta normativa supone mayor control de la competencia efectuada por las empresas de transporte internacional de estos países.

Una de estas normas es el **Reglamento 2020/1055**, aplicable desde el pasado de 21 de febrero de 2022, que introduce tres restricciones en el transporte: Por un lado, en lo que respecta a las operaciones de cabotaje (prestación de un servicio de transporte dentro de un país por una empresa de transporte sin sede en ese país), incorpora el denominado “*periodo de enfriamiento*” de cuatro días, que impide que en dicho plazo se puedan realizar operaciones de cabotaje de forma consecutiva dentro del mismo Estado y con el mismo vehículo.

Por tanto, se pueden realizar hasta tres transportes de cabotaje en un máximo de siete días, tras realizar un transporte internacional en un país de la UE con descarga completa de la mercancía, pero, ahora, con la limitación de que, a la finalización de dicho período de siete días, el camión debe abandonar el país y no puede volver a entrar en el mismo durante 4 días.

En segundo lugar, establece la obligación de los vehículos de regresar cada ocho semanas a uno de los centros de operaciones sitios en el Estado miembro donde la empresa tiene su establecimiento. Esta obligación se suma a la ya existente de los conductores de regresar cada 3-4 semanas desde la fecha de salida del país de

origen. Con estos requisitos se pretende impedir que los conductores continúen desplazados permanentemente fuera de su país de origen.

Por último, la tercera restricción incorporada por el *Reglamento* tiene que ver con los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena realizados dentro de la UE, con vehículos cuya masa en carga autorizada no sea superior a 3,5 toneladas. En esos supuestos, y a partir del 21 de mayo de 2022, precisan licencia comunitaria y dejarán de quedar exentos de autorización de transporte, siéndoles aplicadas las normas sobre el acceso a la profesión de transportista internacional por carretera. Con ello se pretende garantizar un nivel mínimo de profesionalización del sector, y así aproximar las condiciones de competencia entre todos los transportistas.