

1º .-INFORME SOBRE LA PUBLICACIÓN DE LA TRASPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA SOBRE TIEMPOS DE TRABAJO DE LOS TRABAJADORES MÓVILES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

2.- REVISTA TRANSPORTE PROFESIONAL

En el Boletín Oficial del Estado de ayer, 18 de julio de 2007, se ha publicado la norma de trasposición de la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Se trata del Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, que entrará en vigor el próximo 7 de agosto, y que modifica el célebre Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. Adjuntamos, para su posterior consulta, una copia íntegra de la publicación de la norma de trasposición en el Boletín Oficial del Estado.

Como, en opinión de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (C.E.T.M.), el nuevo Real Decreto perjudica gravemente los intereses de las empresas de transporte españolas, estableciendo condiciones que empeoran las disposiciones de la propia Directiva europea, **ha decidido proceder a su impugnación ante los tribunales**.

El objeto de esta circular no es otro que resumir, de la forma más clara posible – aunque, hemos de reconocerlo, no resulta sencillo- el contenido de la nueva normativa sobre ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles del transporte por carretera, del que destacamos a continuación los siguientes extremos:

PRIMERO . ÁMBITO DE APLICACIÓN

La norma extiende su aplicación a los trabajadores móviles asalariados, entendiendo por éstos *“cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte”*¹.

A este respecto conviene hacer dos puntualizaciones: de un lado, la norma de trasposición **no es de aplicación a los trabajadores autónomos** del sector; de otro, la norma extiende sus efectos a todos los tipos de transporte, mientras que la Directiva que traspone sólo es de aplicación a los *“trabajadores que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (CEE) nº 3820/85”* (sustituido recientemente por Reglamento 561/2006).

¹ La norma añade que *“a tal efecto, serán trabajadores móviles en el transporte por carretera los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas”*.

SEGUNDO . CONTENIDO NORMATIVO

1. TIEMPO DE TRABAJO EFECTIVO

Manteniendo la definición actual de tiempo de trabajo efectivo que contempla el Real Decreto 1561/1995², la nueva disposición considera comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo, *“los períodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible”*.

En relación con estos nuevos períodos que se consideran comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo, tenemos que hacer dos comentarios distintos:

a. La redacción de la norma adolece de una falta de claridad considerable; a saber, ¿es necesario que el trabajador esté realizando *“las tareas relacionadas con el servicio”* –en cuyo caso no diferiría mucho del concepto actual de tiempo de trabajo- o basta con que *“el trabajador esté dispuesto a realizar su trabajo normal”* pero sin realizar servicio alguno?

b. El inciso último, relativo a los períodos de espera de carga y descarga ha de ponerse necesariamente en relación con la nueva regulación del tiempo de presencia, que resumimos a continuación; de no hacerlo, parecería que todo el tiempo invertido en esperas para carga y descarga cuando no se conociera de antemano su duración previsible sería trabajo efectivo, lo que no es cierto.

2. TIEMPO DE PRESENCIA

Lo primero que hemos de comentar al analizar el nuevo régimen que establece el Real Decreto 902/2007 sobre el tiempo de presencia, es que la norma española identifica el *tiempo de disponibilidad* contemplado en la Directiva europea con nuestro tiempo de presencia; en otras palabras, al trasponer la Directiva el Real Decreto no incorpora como tal el concepto de tiempo de disponibilidad de la norma europea, sino que lo reconduce y equipara (con sus límites y su coste, mientras que aquél es –salvo pacto- ilimitado y no retribuido) a nuestro tiempo de presencia.

Al efecto, y sin perjuicio por tanto de la regulación que sobre el tiempo de presencia contempla actualmente el Real Decreto 1561/1995³, la nueva disposición entiende comprendidos dentro de dicho tiempo, *“los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos”*. Y continúa la norma, *“en particular, siempre que concurren las circunstancias anteriores y, conforme a lo*

² *“Aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.”*

³ *“Aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares”*.

señalado, no constituyan una pausa o un descanso, serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos”:

a. El tiempo de acompañamiento a un vehículo que es transportado en trasbordador o en tren, y los de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular, siempre que, en ambos casos, el trabajador conozca de antemano la duración previsible de esos períodos. A salvo de lo que se pueda pactar en convenio colectivo de ámbito estatal, la norma establece que el empresario debe comunicar al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con anterioridad a la partida, pues en caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

b. Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.

c. Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación del vehículo.

El tiempo de presencia que resulte de la nueva regulación que se acaba de resumir, computa a efectos del límite máximo de las 20 horas semanales de promedio en cómputo mensual, que podrá ampliarse hasta un máximo de dos meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, y deberá abonarse con un salario de cuantía no inferior al importe de las horas ordinarias de trabajo.

3. DURACIÓN MÁXIMA DE LA JORNADA DE TRABAJO Y DESCANSOS DURANTE LA JORNADA

Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada de trabajo en España prevista por el Estatuto de los Trabajadores, 40 horas semanales de promedio en cómputo anual, se establecen dos nuevos límites al tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles del transporte por carretera:

- **NINGUNA SEMANA PODRÁ SUPERAR LAS 60 HORAS SEMANALES.**
- **NO SE PODRÁ SUPERAR UN PROMEDIO DE 48 HORAS SEMANALES EN CÓMPUTO CUATRIMESTRAL (AMPLIABLE A SEMESTRAL POR CONVENIO ESTATAL).**

Hemos de llamar la atención sobre el hecho de que, en el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles se incluyen todas las horas trabajadas para uno o más empresarios en el período considerado. La trasposición obliga al empresario a solicitar por escrito al trabajador, quién tendrá que contestar también por escrito, sobre el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios. Aunque la Directiva no lo preveía, la norma de trasposición contempla que, sin perjuicio de lo que se establezca en la negociación colectiva, en los contratos de trabajo podrá determinarse la forma de cumplimiento de esta obligación.

Por otra parte, se establece la obligación de los trabajadores móviles de interrumpir con un período de descanso su jornada continuada cuando exceda de seis horas consecutivas. Esta pausa será de duración no inferior a 30 minutos (salvo que el tiempo total del trabajo sea superior a nueve horas diarias, que será de 45 minutos) y podrá fraccionarse en períodos de al menos quince minutos de duración.

4. TRABAJO NOCTURNO

La norma de trasposición establece que, cuando un trabajador no tenga la calificación de trabajador nocturno conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del Estatuto de los Trabajadores, pero realice trabajo nocturno (es decir, comprendido entre las 22 horas de un día y las 6 horas del día siguiente), su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de diez horas por cada período de veinticuatro. En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno podrá poner en peligro la seguridad vial.

5. REGISTRO DEL TIEMPO DE TRABAJO

El nuevo Real Decreto incorpora la obligación del empresario de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles, que deberá conservar durante, al menos, tres años (la Directiva contemplaba dos años), y cuya copia facilitará a los trabajadores móviles que así se lo soliciten.

6. INFORMACIÓN SOBRE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN

La norma de trasposición obliga al empresario a tener a disposición de los trabajadores móviles un ejemplar de la regulación sobre su jornada de trabajo, tanto regulación normativa o reglamentaria, como la de carácter convencional, o la prevista en acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, así como de las demás reglas aplicables en la empresa que afecten a la regulación de su tiempo de trabajo.

7. ACOMODACIÓN A LA NUEVA REGULACIÓN DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El artículo 11 del Real Decreto 1561/1995 reproducía la regulación básica de los tiempos de conducción y descanso de los conductores contemplada en el Reglamento 3820/85. Sustituido éste por el Reglamento 561/2006, la norma de trasposición modifica el citado artículo 11 para remitirse remite expresamente al nuevo Reglamento comunitario.

REVISTA TRANSPORTE PROFESIONAL

Como cada año se va a incluir en el recibo correspondiente al mes de agosto y junto a la cuota de dicho mes, la cuota anual de la revista **TRANSPORTE PROFESIONAL**, órgano de difusión de nuestra Confederación **C.E.T.M.** .

Dicha cuota es de **13,50 €** y tal y como la pasamos al cobro a todos aquellos asociados que desean recibir la revista, la remitimos a nuestra Confederación .

Queremos aprovechar la ocasión para manifestar que en el caso de no recibir por algún motivo la revista o faltar cualquier ejemplar, se nos haga saber para solucionarlo de inmediato .