



Universidad Miguel Hernández

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS
DE ELCHE

GRADO EN RELACIONES LABORALES Y
RECURSOS HUMANOS

TRABAJO FIN DE GRADO

***RÉGIMEN LABORAL EN EL
TRANSPORTE POR CARRETERA***

CURSO ACADÉMICO 2017/2018

Alumno: GODOY MEDINA, José Manuel

Tutora: AYUSO GONZALEZ, Maria Pilar



RESUMEN:

El transporte por carretera es el sector dedicado al reparto de mercancías o personas desde un punto hacia otro.

El presente trabajo está dedicado a los trabajadores pertenecientes a la actividad del transporte por carretera, desde el inicio sus comienzos por las líneas ferroviarias hasta la actualidad, donde la normativa laboral se ha visto alterada debido al avance tecnológico y a que las condiciones de prevención han sido más estrictas durante los últimos años. Concretamente en este trabajo, ante la diversidad de modalidades de transporte que existen, como puede ser conductor de autobús, tren, tranvía, etc... nos centraremos en la profesión de conductor de camiones, transportista, o camionero.

Vamos a profundizar de que manera afecta la legislación a la figura de esta profesión y como se encuentra regulado. Haremos una reflexión sobre la conciliación familiar, que como veremos, al tratarse de una profesión en la que es difícil hacer vida familiar observaremos y plantearemos de que forma puede ser más viable. Estudiaremos de que manera es observada la actividad del transporte en camión y analizaremos la figura del empresario y el trabajador.

Palabras clave: transporte por carretera, trabajadores, normativa laboral

Clasificación JEL: J81, L92, N74

ABSTRACT:

Road transport is the sector dedicated to the distribution of goods or people from one point to another.

This work is dedicated to workers belonging to the activity of road transport, from the beginning its beginnings through rail lines to the present, where labor regulations have been altered due to technological progress since the prevention conditions have been more stringent during the last years. Specifically in this work, given the diversity of transport modes that exist, such as bus driver, train, tram, etc ... we will focus on the profession of truck driver, transporter, etc...

We are going to deepen in what way the legislation affects the figure of this profession and how it is regulated. We will reflect on family reconciliation, which as we will see, as it is a profession in which it is difficult to make family life, we will observe and consider what form may be more viable. We will study in what way the activity of transport by truck is observed and we will analyze the figure of the entrepreneur and the worker.

Key words: road transport, workers, labor regulations

Classification JEL: J81, L92, N74

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN/ABSTRACT

1.- INTRODUCCIÓN.....	1
2.- METODOLOGÍA.....	3
3.- CONTEXTO HISTÓRICO.....	4
4.-RÉGIMEN LABORAL EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA.....	6
4.1.- Jornada de trabajo.....	6
4.2.- Tiempos de conducción y pausas (Reglamento (CE) nº561-2006).....	8
4.2.1.- Tiempos de pausa y periodo de descanso.....	9
4.3.- Tiempo de trabajo (Directiva Comunitaria 2002-15 CE, de 11 de Marzo).....	15
4.4.- Tiempo de trabajo y tiempo de presencia (Real Decreto 902-2007, de 6 de Julio).....	16
4.5 Comparativa entre Convenios: II Acuerdo General Estatal para el Sector del Transporte de Mercancías y el Convenio Colectivo de Trabajo del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la Provincia de Valencia.....	18
4.5.1.- Contrataciones y Periodo de Prueba.....	18
4.5.2.- Remuneraciones.....	19
4.5.3.- Vacaciones.....	19
4.5.4.- Obligaciones del Trabajador.....	20
4.6.- Salarios entre Convenios.....	21
5.- CONDUCTOR AUTÓNOMO.....	24
5.1.- Transportista autónomo.....	24
5.2.- Normativa aplicable al Conductor Autónomo.....	25
5.3.- El contrato de transporte.....	29
5.4.- Requisitos del Transportista Autónomo.....	30
6.- INTRUSISMO.....	32
7.- SALUD Y CONCILIACIÓN.....	35
7.1.- Salud y seguridad en el trabajo.....	35

7.2.- Conciliación familiar.....	38
8.- REGULACIÓN DEL TACÓGRAFO EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE.....	42
9.- RESPONSABILIDAD EMPRESARIO-TRABAJADOR.....	46
9.1.- Empresario.....	46
9.2.- Trabajador.....	48
9.3.- Anexo Judicial.....	50
10.- NORMATIVA INTERNACIONAL.....	52
10.1.- Normativa Del Transporte En Estados Unidos.....	52
10.2.- Normativa Del Transporte En Australia.....	52
11.- CONCLUSIONES.....	58
12.- BIBLIOGRAFÍA.....	61
12.1.- WEBGRAFÍA.....	62
12.2.- LEGISLACIÓN.....	64
12.3.- CONVENIOS COLECTIVOS.....	65





1.- INTRODUCCIÓN

La regulación de la legislación laboral ha tratado de mantener un punto intermedio en el que pueda satisfacer ambas partes (empleador-empleado) para el correcto funcionamiento productivo de la empresa. Ello siempre de forma genérica, pues no todos los puestos de trabajo tienen la misma similitud, a la vez que no requieren ciertas necesidades en uno que en otros puestos, como puede ser la dificultad, la peligrosidad, la disposición, etc.

El transporte por carretera ha constituido siempre un sector que por su importancia económica, dinamismo y evolución técnica, ha sido el objeto de atención de una importante producción normativa cuyo efecto más inmediato fue, y sigue siéndolo, en menor proporción, la ingente cantidad de normás promulgadas. Por tanto, hay que saber que, el negocio del transporte, ajeno a la estabilidad normativa del sector al que corresponde, como en otros sectores no ha necesitado una revisión normativa, se enmarca en lo que se denomina “ley-medida”, en el que las normás se han de caracterizar por su variabilidad, a fin de ser utilizadas como "medidas" ante las situaciones contingentes en que se desarrolla normalmente la realidad que tratan de regular, y que ha propiciado que gran parte de la regulación en este sector sean normás de carácter reglamentario. Ante todo sin olvidar que por tratarse de una actividad con una transcendencia singular y reconocida vinculación con la economía del país, ha estado intervenido por la acción de los poderes públicos tanto mediante normás de rango legal como reglamentario¹.

El movimiento normativo en España en referente al sector de transporte por carretera surge en el año 1987 con la promulgación de la nueva y actual Ley 6/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT) y en el año 1990 con la de su Reglamento ejecutivo, RD1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, ROTT) reformado por RD 1225/2006, de 27 de octubre, sobre reforma parcial del ROTT, en relación con el transporte de mercancías por carretera, así como por el RD 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de las que detallaremos como han ido evolucionando y evaluando la normativa en adelante.

Es por ello por lo que nos centraremos en la Legislación Laboral en el Transporte por Carretera, especialmente en aquellos puestos de trabajo que requieren medidas más específicas para su desempeño, como es el caso de los conductores de camiones *“Es el empleado que, aun estando en posesión del carné de conducir de la clase “C+E”, se contrata únicamente para conducir vehículos que requieran carné de clase inferior, sin necesidad de conocimientos mecánicos y con la obligación de dirigir,*

¹ Legislación Española En Materia De Carreteras Y Transportes. Lott Y Reglamento Que La Desarrolla. Leyes De Carreteras Del Estado Y De Las Cc.Aa. Visión Desde La Normativa De Tráfico Y Seguridad Vial.

*si así se le ordena, el acondicionamiento de la carga, participando activamente en ésta y en la descarga, sin exceder con ello de la jornada ordinaria"*².

Aunque se encuentre regulada en una ley y contemplada en un real decreto, la legislación de este sector requiere mayor disposición debido a que la jornada laboral no se encuentra en las mismas condiciones que el resto de sectores laborales, como tampoco las medidas de prevención laboral, o los casos de conciliación e inspección del trabajo.

Este trabajo, como es denominado "Transporte por Carretera", puede conllevar a distintas modalidades, como puede ser autobuses, taxis, vehículos con remolque, etc..., en este caso, nos centraremos en la figura del conductor de camiones, llámese "transportista" o "chófer", será el trabajador que esté regulado por la Ley de Transportes Terrestres.

Por tanto, realizaremos un estudio en el que analizaremos las directrices que enmarcan la figura del trabajador perteneciente al sector del transporte por carretera, como hemos comentado, de transportistas con camión de vehículo para el transporte. Además, especificaremos la figura del conductor que puede ostentar la condición de trabajador en dicho sector pero siendo autónomo económicamente dependiente, a la vez que hablaremos de los casos en los que se realiza la actividad sin ostentar la documentación requerida y de las responsabilidades que debe tener en cuenta tanto el empresario como el trabajador. Y por último, compararemos la regulación normativa en materia laboral en diferentes países y de que manera se asimilan a nuestra legislación.

² CONVENIO COLECT. TRANSPORTE MERCANCÍAS POR CARRETERA 2015-2018 ALICANTE 08/03/2018: art 19.5 pág 15

2.- METODOLOGÍA

El trabajo consta de dos secciones, de las cuales hemos empleado diferentes métodos para su investigación.

En primer lugar, hemos recopilado información del archivo legislativo de la normativa de circulación española, del cual también empleamos un estudio de campo para investigar la regulación desde una primera persona, como era empleado el sistema normativo en el transporte por carretera. Esto nos permitió conocer más a fondo la actividad del transporte por una parte teórico y por otra parte práctico.

La sección dedicada al régimen laboral se ha estudiado basándose en lo dispuesto en la normativa, legislación, directivas y lo dispuesto en la Unión Europea. Se ha dividido la información para poder dedicar de qué manera se encuentra regulada. Además, añadiremos lo dispuesto en Convenios Colectivos de nuestras provincias para detallar y comparar lo establecido y de que manera se encuentra asimilados.

En segundo lugar, el trabajo se dedica al estudio de las figuras que pueden surgir en el transporte por carretera. De esta manera, encontraremos al trabajador autónomo y de qué manera se encuentra regulado ante la normativa. A la vez que nos encontramos ante casos de intrusismo. Dedicaremos una sección a la importancia a la salud en este sector, donde el descanso y bienestar conciliatorio familiar es relevante. Dedicaremos un apartado, donde se ha empleado un estudio de campo ante trabajadores y empresario del sector del transporte por carretera, donde hemos recogido información para evaluar la responsabilidad del empresario y trabajador. Y por último, estudiaremos la normativa en transporte por carretera internacional, donde investigaremos la normativa en países ajenos a la Unión Europea, y de que manera se asimila a nuestra legislación.

3.- CONTEXTO HISTÓRICO

Desde la llegada de la Revolución Industrial a nuestro sistema de comercio se ha estudiado la manera de poder transportar los bienes producidos a los proveedores en el menor tiempo posible. Surgen en España distintos métodos de transporte, pasando a través de los tradicionales carros y carretas, coches de caballos y diligencias (regulados en el Real Decreto del 8 de Octubre de 1778 referido a la circulación de carros y carruajes), hasta la implementación de vías ferroviarias para una mayor conexión en el comercio. Iniciado en Cuba (cuando aún era territorio español), se empleaba tanto a modo de transporte de mercancías como de transporte público. Ya en la España peninsular se construyeron las primeras líneas ferroviarias, comprendidas desde Barcelona a Mataró en 1848. Con la llegada del siglo XX empezaron a surgir nuevos mecanismos de transporte gracias al motor de explosión que originó el perfeccionamiento de vehículos de transporte como el automóvil, los primeros camiones, motocicletas, autobuses, lo que originó una expansión en el sector del transporte.

Aunque el ferrocarril seguía siendo el medio de transporte más usado, debido a que podía almacenar mayores cargas, en España se empieza a construir las primeras carreteras como consecuencia de las primeras matriculaciones. El 17 de septiembre de 1900 se aprueba el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado, las compañías automovilísticas ofertan nuevos modelos especializados para crear una mayor accesibilidad para aquellos que se dedican al transporte, tanto de personas como de mercancías. Ya en 1904 la compañía “Hispano-Suiza” comienza a fabricar en España los primeros modelos de automóviles, y autobuses de 16 y 24 plazas, que se destinaron al servicio de líneas regulares de pasajeros en Asturias. En 1909 comienzan a entrar los primeros taxis en Madrid, pero viendo la incertidumbre que suponía estos vehículos en las ciudades comenzaron a restringir su circulación libre, reduciendo su velocidad máxima, acreditando al conductor que su vehículo cumplía la normativa de calidad, y todo ello surgido a la par que en España se incrementaba el rango de carreteras, tanto de ciudad como de poblaciones. Pero como hemos hablado, el incremento de matriculaciones, y que ello conllevó la creación de nuevos puestos de trabajo, hizo que tuviera una regulación más actualizada.

El 23 de julio de 1918 se aprueba el Reglamento para la Circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, donde se establece, además, los requisitos que debe cumplir el conductor:

- 1º Saber leer y escribir.
- 2º Conocer los artículos del Reglamento que les concierne.
- 3º Saber conducir el vehículo ó vehículos de cuya conducción traten de obtener el permiso.
- 4º Conocer las disposiciones vigentes sobre tránsito por las vías públicas.

En lo que respecta en el sector de vehículos con remolques, establece una disposición especial para lo que se denominaba “cuarta categoría”. Los conductores

tenían que emitir un informe a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas, en las que tenían que expresar:

- a) La velocidad máxima de los convoyes, que no habrá de exceder, en ningún caso, de 12 kilómetros por hora.
- b) Las precauciones especiales y reducciones de velocidad que habrán de imponerse en los pasos difíciles, travesía de poblados, en días determinados en que haya ferias ó mercados, y prescripciones especiales para las épocas del año en que circulen carros con cargas excesivamente voluminosas.
- c) La anchura y condiciones de las llantas de los vehículos remolcados, según lo establecido para los tractores
- d) Las reducciones que en la velocidad y en la carga total, incluyendo el peso muerto, deban hacerse para el tránsito por determinados puntos, tales como puentes metálicos provisionales, obras de reparación ó en deficiente estado de conservación.
- e) Puntos de parada, admitiendo o desechando en todo o en parte los que el peticionario hubiese propuesto, prohibiendo las paradas en los puentes, en los parajes en que se halle reducido el ancho general de la carretera, en curvas de pequeño radio y en todos los puntos en que, por no poderse ver el convoy a conveniente distancia por otra causa, pueda haber peligros o dificultades para el tránsito.
- f) Duración del período de la autorización para el servicio.

Con el paso de los años, los sectores han visto reflejado sus servicios dependiendo de las consecuencias que ha tenido que adoptar el país, desde el inicio de la Guerra Civil, en la que se aprovechó la diversidad de vehículos para transportar materiales requeridos durante el periodo, hasta el fin de la represión y el deseo de que la economía prenda en auge.

Desde la implementación del Real Decreto de 1959, año en el que se crea la Dirección General de Tráfico y el servicio de la Guardia Civil de tráfico, ha ido regulando en lo que a materia de regulación en la conducción y seguridad se refiere. Nos remontamos hasta la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, donde se encuentra la última referencia legislativa en transporte por carretera, con numerosas modificaciones, hasta la actualidad.

4.- RÉGIMEN LABORAL EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

La normativa que rige el sector del transporte por carretera ha ido modificando con el paso del tiempo, ello debido a que los avances tecnológicos y la constante presión ejercida por el Consejo Europeo para que todos los estados miembros rijan con el mismo sistema normativo para que no haya casos de conflicto legislativo.

En este punto, estudiaremos las disposiciones en las que se establece la jornada del trabajador por carretera, y haremos una comparativa según se establezca por convenio, que en este caso combinaremos lo dispuesto en el II Acuerdo General Estatal para el Sector del Transporte de Mercancías, y también en el Convenio Colectivo de Trabajo del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la Provincia de Valencia, entre otros convenios, de los que haremos comparativa de sus disposiciones.

4.1.- Jornada de trabajo

Para poder comprender la labor del trabajador cuyo oficio es el transporte por carretera debemos observar la labor desde una perspectiva diferente al resto, pues la función de este sector no se desempeña en un centro específico como puede llegar a ser en parte la mayoría de puestos de trabajo. El transportista (o camionero), desempeñará sus funciones transportando mercaderías o encomiendas o materiales de algún tipo de un lugar determinado.

Como hemos comentado, este personal no desempeña sus funciones generales en un centro específico, más bien desempeña sus funciones fuera del centro de control e incluso de su vivienda, lo que se puede establecer como trabajo sin ejercer funciones con el vehículo se puede considerar tiempo de presencia, que en este caso consistiría en todo período distinto a la conducción durante el cual el trabajador está ejerciendo otras actividades, en particular la carga y descarga del vehículo, asistencia a los pasajeros, etc. Es por ello por el que este tipo de sector requiere una normativa más específica y concreta para que pueda llevarse a cabo la tarea de la manera más productiva posible, tanto por la parte que le corresponde al trabajador como por el empresario, los riesgos de seguridad e higiene que deben imponer, y los planes de conciliación que puedan implantarse.

Es importante tener en cuenta que cuando hablamos de la jornada en el transporte por carretera, sobre todo de aquellos trayectos que superan una jornada ordinaria de 8 horas (40 horas a la semana), o lo que establezca el convenio colectivo aplicable en cada caso, que este sector se regula por la normativa con una serie de modalidades de la jornada para realizar el transporte en el período estipulado sin alterar los periodos de descanso establecidos a la vez de que hablamos de la propia salud del trabajador, es lo que llamamos la dualidad de “tiempos de trabajo-tiempos de descanso”, se regularán por disposiciones legales especiales, pues un sistema de jornada tan

complejo como puede ser este, no basta que con que se regule con un reglamento, o una disposición, se complementarán con los reglamentos que veremos a continuación.

Con la aprobación de la Ley 16/1987, del 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres, derogando de esta manera a la ley reguladora del transporte por carretera, que data de 1947, y la del transporte ferroviario, que data de 1877, incide y concierne tanto trabajadores, veladores de su propia seguridad y de la correcta realización de su trabajo, como a empresarios, responsables de que los trabajadores realicen la tarea sin que ello perjudique su bienestar y conciliación con su vida privada fuera del horario de trabajo, de que se pone a disposición para su cumplimiento dicha ley, junto al Real Decreto 1211/1990 de 28 septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, pasando por distintas modificaciones que han sido consolidadas en la normativa para ajustarse, tanto por las nuevas tecnologías como para que la normativa sea acorde a la del Consejo Europeo.

En lo que respecta al tema de jornada de trabajo, el II Acuerdo General Estatal para el Sector del Transporte de Mercancías (que le denominaremos “Convenio Nacional) dedica dos artículos sobre la jornada. El artículo 27 nos habla de la jornada de trabajadores no móviles. El artículo 28 está dedicado a trabajadores móviles, especifica que la distribución de la jornada se ajustará a lo establecido en el Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo, y en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre, decretos de los que hablaremos en adelante. La duración de la jornada que establece, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores, no podrá superar las 48 horas semanales de promedio en cómputo semestral, sin que en ningún momento exceda las 60 horas semanales. La hora de presencia se compensará con tiempo de descanso retribuido, o abono al precio de hora ordinaria, según se establece en el artículo 28.3 a) del presente convenio³.

Lo establecido en el Convenio Colectivo de trabajo del sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la provincia de Valencia sobre jornada de trabajo lo podemos encontrar en el artículo 11, en el que se establece el cómputo anual de la jornada, que no podrá exceder de 1.761 horas anuales. Siendo trabajo efectivo aquellas que no excedan de 9 horas diarias, 40 semanales. Además, el presente convenio garantiza un mínimo diario de jornada de trabajo efectivo no inferior a 6 horas, donde nos incluye la fórmula para establecer el cálculo⁴:

$$\frac{(\text{Salario Base} \times 15 \text{ meses}) + \text{Ant. o Plus con.} \times 15}{\text{Jornada Anual de trabajo Efectivo}}$$

³ Todo ello según se establece en el artículo 28 del *II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera*.

⁴ Todo ello según lo establecido en el artículo 11 del *Convenio Colectivo de trabajo del sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la provincia de Valencia*.

Como ocurre con el Convenio Nacional, el Convenio Valenciano establece en el artículo 17 la jornada de trabajo establecida para el personal cuya actividad es prestada en carretera, que será la dispuesta en el Reglamento del la CEE nº 561/2006, como ocurre con el Convenio Nacional, además el Convenio Valenciano también se regirá por lo dispuesto en el II Acuerdo General Estatal para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera.

4.2.- Tiempos de conducción y pausas (Reglamento (CE) nº561-2006)

Una de las peculiaridades del transporte por carretera es la manera en que se regula el tiempo efectivo de trabajo, o más específico, el tiempo en el que el trabajador presta sus servicios en la carretera o cualquier tipo de actividad referente a este sector. En este apartado hablaremos de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº561-2006 del parlamento europeo y del consejo de 15 de marzo.

Este reglamento fue propuesto por iniciativa para poder asociar de una misma manera por parte de todos los Estados Miembros de la Unión Europea la complejidad que supone la aplicación legislativa, ejecución en la práctica, la interpretación por cada una de las partes, el control de su cumplimiento de las normas referentes al tiempo de conducción, el tiempo estimado para la pausa entre la jornada, y el periodo estipulado de descanso en el transporte por carretera.

La finalidad de este Reglamento es que exista una normativa unificada que pueda ser aplicada tanto a nivel nacional como a nivel internacional a través de la Unión Europea⁵, para que tenga la misma constancia y regulación de la normativa sin que exista ningún tipo de conflicto normativo.

Concretamente, este Reglamento rige sobre el sector del transporte, aunque la normativa establece una serie de requisitos referente al tipo de vehículo que se utilice para realizar el transporte. Se incluye en el Reglamento (CE) nº561-2006 del parlamento europeo y del consejo de 15 de marzo los vehículos utilizados para el transportes por carretera de mercancías **cuya M.M.A. (Máxima Masa Autorizada) sea superior a 3,5 toneladas**. Cuando el transporte se destine a el trasbordo de viajeros se estipula para que se tenga en cuenta la normativa de tiempo de conducción que el número de viajeros sea de nueve personas, incluido el conductor.

De la misma manera, el presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

⁵ **REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006:** "El presente Reglamento será aplicable al transporte por carretera que se realice sea exclusivamente dentro de la Comunidad sea entre la Comunidad, Suiza y los países que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo."

- Cuando el transporte de viajeros en servicios regulares no supere los 50 kilómetros.
- Vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 km/hora.
- Vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, defensa civil, cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propiamente encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad.
- Vehículos utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento.⁶

4.2.1.- Tiempos de pausa y periodo de descanso

El establecimiento de los tiempos de conducción, pausas y periodos de descansos estarán establecido en el Capítulo II del presente Reglamento (Reglamento (CE) nº561-2006).

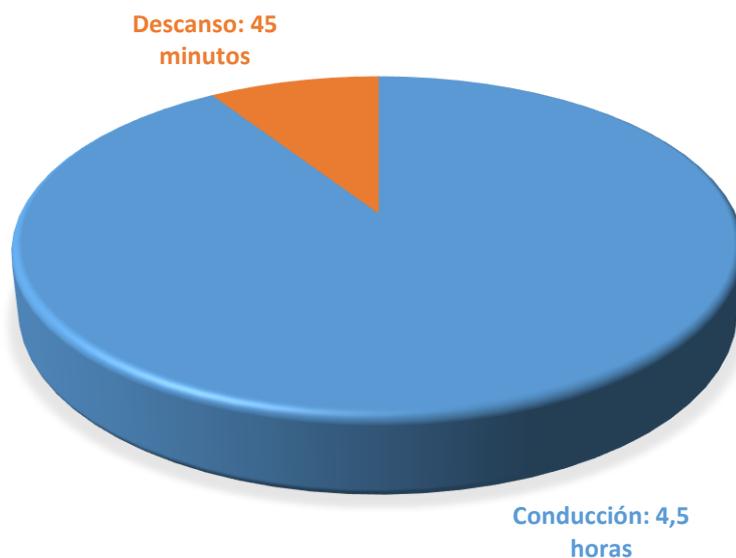
Para poder tratar este apartado, será preciso dividirlo en diferentes modalidades de tiempos de conducción con los descansos que le corresponda a cada uno, como puede ser conducción interrumpida, conducción diaria, conducción semanal y conducción bisemanal:

- Conducción ininterrumpida: Es la cual en la que el trabajador conducirá durante un periodo de 4 horas y media seguidas. En este caso, el conductor tendrá que realizar una pausa de al menos 45 minutos ininterrumpidamente, a menos que tome un periodo de descanso. Dicha pausa podrá fragmentarse por una pausa de al menos 15 minutos, y posteriormente de al menos 30 minutos, siempre desde el cómputo de conducción de 4 horas y media⁷.

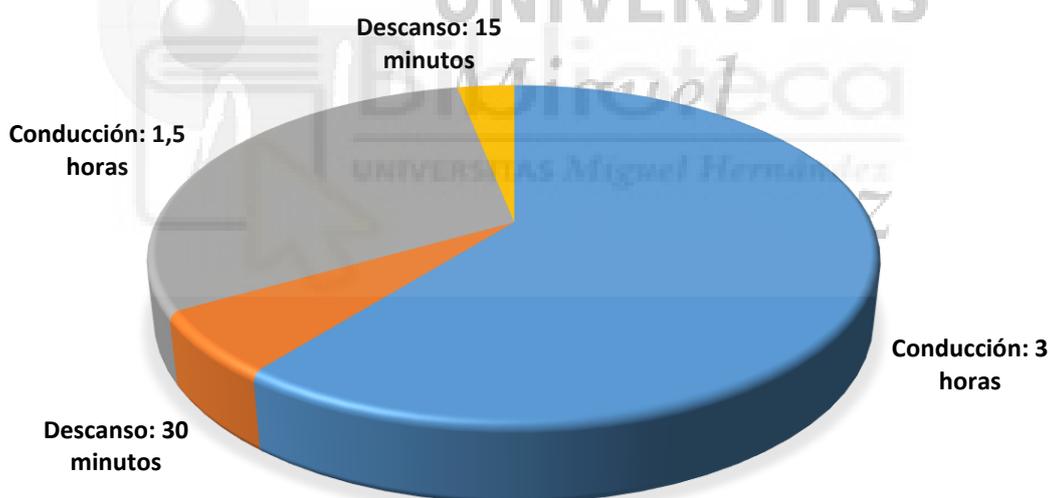
⁶ REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006: art.3.

⁷ REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006: Capitulo II

CONDUCCIÓN ININTERRUMPIDA: OPCIÓN A



CONDUCCIÓN ININTERRUMPIDA: OPCIÓN B



Como vemos en el segundo ejemplo de conducción ininterrumpida, siempre se respetará unan pausa de 45 minutos en una conducción de 4 horas y media, aunque esa pausa sea fraccionada.

- Conducción diaria: La conducción diaria varia con la establecida en el Estatuto de los Trabajadores⁸, es por ello que en este sector se establezca las

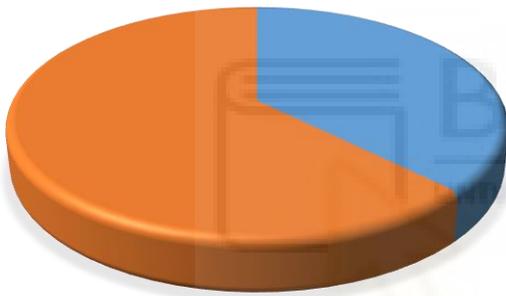
⁸ Estatuto de los Trabajadores: art.34.1: "La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo será de cuarenta horas semanales de trabajo efectivo de promedio en cómputo anual"

“jornadas especiales” propuesta en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y también, como bien especifica el Estatuto de los Trabajadores, las jornadas completas de trabajo será la pactada en los convenios colectivos.

Por lo tanto, y rigiéndonos a lo establecido en el Reglamento, el tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo dos veces a la semana en la que puede llegar a las 10 horas. Estaríamos hablando que en una jornada de trabajo semanal, en principio, el cómputo máximo será de 54 horas semanales (recordemos que hablamos de una conducción diaria). En el caso de que deba conducir 10 horas, sólo podrá dos días, por lo que la jornada sería de 56 horas.

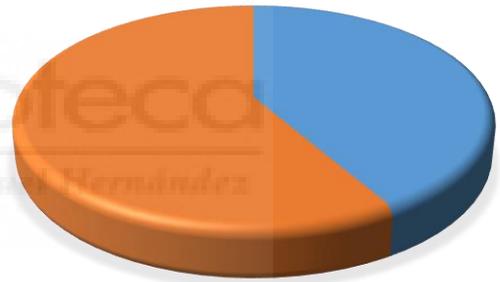
CONDUCCIÓN DIARIA

DÍA 1



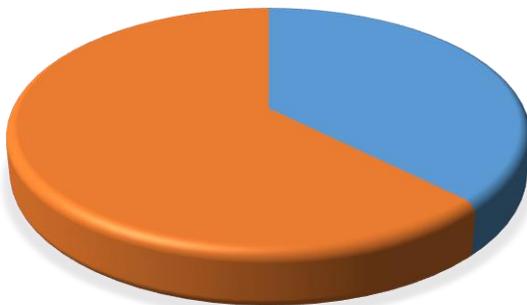
Conducción máxima diaria: 9 horas

DÍA 2



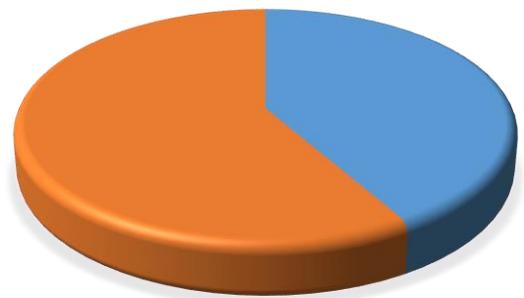
Conducción máxima diaria: 10 horas

DÍA 3



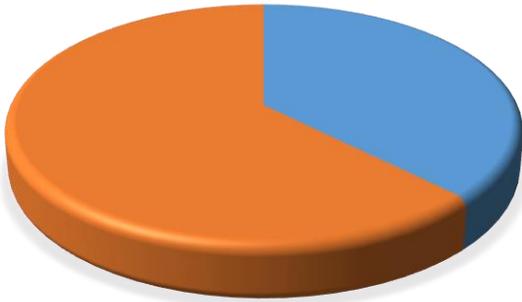
Conducción máxima diaria: 9 horas

DÍA 4



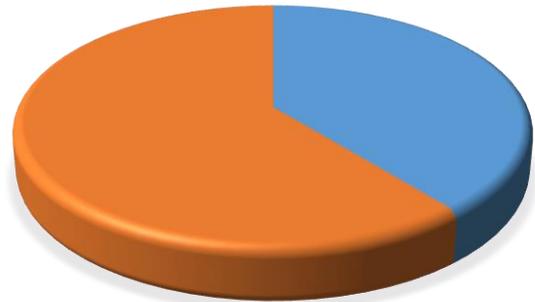
Conducción máxima diaria: 10 horas

DÍA 5



Conducción máxima diaria: 9 horas

DÍA 6

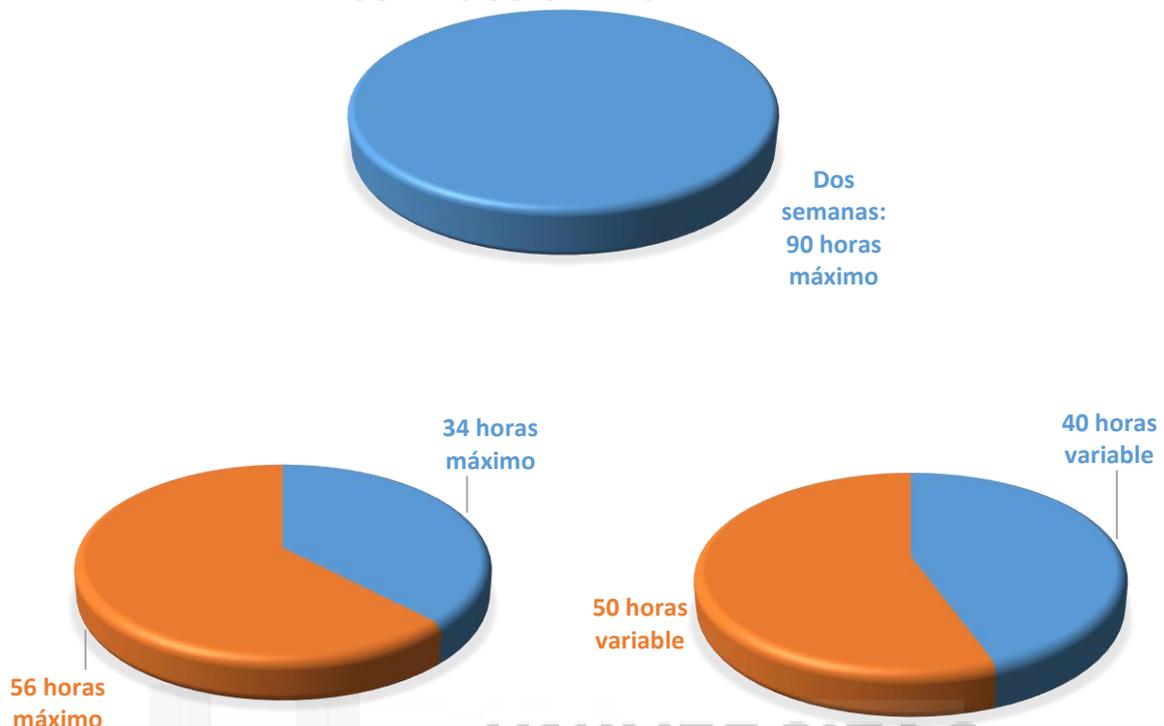


conducción máxima diaria: 9 horas

- Conducción semanal: En este caso, estaríamos hablando que en una jornada de trabajo semanal, comparándola con lo establecido en una conducción diaria, el cómputo máximo será de 54 horas semanales. En el caso de que deba conducir 10 horas, sólo podrá dos días, por lo que la jornada sería de 56 horas.
- Conducción bisemanal: Cuando hablamos de conducción bisemanal nos referimos al trabajo que el conductor ha realizado en el periodo de 2 semanas consecutivas. Por lo tanto, se establece que en este periodo, el trabajador no podrá exceder el tiempo de conducción de 90 horas.

Ahora bien, como hemos comentado en los diferentes tipos de conducción anteriores, hemos establecido que en un cómputo semanal no puede exceder de 56 horas, en el caso que sumáramos dichas horas en un cómputo bisemanal nos quedarían un total de 112 horas bisemanales. Por lo dispuesto anteriormente, este tiempo de trabajo de 112 horas no estaría permitido si hemos comentado que lo establecido sería 90 horas bisemanales, por lo tanto se establece la variable de que en una semana pueda trabajar 56 horas siendo la siguiente semana consecutiva un límite de 36 horas efectivas. O también la posibilidad de que en una semana se haya trabajado 50 horas, y en la siguiente semana tenga 40 horas como trabajo efectivo.

CONDUCCIÓN BISEMANAL



Una vez establecido el cómputo de tiempos de conducción y sus diferentes variables, se ha de establecer los tiempos de descanso correspondientes a la establecida legalmente, dependiendo del tiempo de conducción efectivo realizado y respetando el límite de descanso entre jornada y jornada.

- Descanso diario: Los trabajadores tendrán derecho a un día y medio de descanso a la semana, o un día entero debiendo recuperar el medio día perdido en un plazo de dos semanas. El tiempo de descanso diario normal establecido (salvo por convenio colectivo) es de 11 horas entre jornada y jornada. También existe la posibilidad de que el periodo de descanso normal pueda disfrutarse en dos periodos, pero debiendo respetarse que el primer descanso sea de al menos 3 horas ininterrumpidas y el segundo de 9 horas ininterrumpidas.

Se establece la posibilidad de que pueda imponerse un descanso diario reducido en un cómputo semanal, permitiendo que se pueda reducir el descanso quedándose a 9 horas diarias, pero inferior a 11 horas. En este tipo de descanso no puede regir el abuso, pues el trabajador tendrá limitado el cómputo de descanso diario de 9 horas a 3 días consecutivos por semana, quedando prohibido que esa reducción pueda hacerse efectiva más de 3 días consecutivos a la semana.

- Descanso semanal: Hablaremos de descanso semanal computando una jornada de trabajo de 6 días consecutivos. En este periodo se debe respetar un descanso de 24 horas, o lo que es lo mismo, un día entero. Al igual que el resto de fórmulas, este descanso semanal puede ser:
 - descanso semanal normal: Cualquier periodo de descanso de al menos 45 horas.
 - descanso semanal reducido: cualquier periodo de descanso inferior a 45 horas que se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas.

Siguiendo las modalidades de descanso estudiadas, el trabajador deberá respetar al menos en un periodo de dos semanas consecutivas dos periodos de descanso normal, o un periodo de descanso normal y un periodo de descanso reducido de al menos 24 horas seguidas.

Aun así, la reducción puesta en la segunda semana del ejemplo anterior se deberá compensar con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Los descansos disfrutados para compensar el descanso semanal reducido deberá tomarse junto con otro periodo de descanso de al menos 9 horas.

En el caso de que la actividad consista en que un conductor acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren podrá interrumpirse dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de un hora.

Hasta ahora hemos estado estudiando las modalidades de jornada y descanso de un conductor, pero es sabido que en trayectos de largo recorrido y que la carga debe estar presente en un destino, el vehículo no puede estar parado durante el tiempo requerido de descanso, pues la carga no llegaría a tiempo a su lugar de destino. Es por ello por lo que se acepta la modalidad de conducción por relevos, que consiste en *“la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria”*⁹. En este caso, los conductores deberán tomar un nuevo periodo de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas desde el final de su periodo de descanso diario o semanal anterior, lo que nos dejaría un tiempo de conducción de 21 horas.

El descanso para un conductor cuyo trayecto puede suponer estar semanas sin estar en su lugar de residencia, supone un quebradero de cabeza para la legislación.

⁹ **REGLAMENTO (CE) no 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006:** art.4 apartado o)

Obviamente, el tipo de vehículo para que este tipo de jornada sea efectiva debe estar adecuadamente equipado para el descanso del conductor, o en el caso de los conductores por equipos, deberá disponer de litera para el descanso para ambos, siempre y cuando el conductor elija hacerlo. Aunque se trate de lo dispuesto, está visto y presentado por parte del Consejo de la Unión que el conductor realice su descanso semanal de 24 horas en la cabina, debiendo proporcionar el empresario los medios necesarios para que realice su descanso en un lugar mejor acondicionado que una cabina. Países como Alemania, Bélgica y Francia se han unido con el objetivo de permitir una libre competencia y no un *dumping social*¹⁰, controlada a través de los tacógrafos electrónicos, tanto por el cumplimiento del horario de jornada establecido como por la documentación, hará de que se apliquen graves sanciones con multas que pueden ir de 1.800 Euros a 3000 Euros.

4.3.- Tiempo de trabajo (Directiva Comunitaria 2002-15 CE, de 11 de Marzo)

Esta directiva se aplica para regular el periodo semanal, el periodo nocturno y el trabajo nocturno.

La Directiva Comunitaria 2002-15 CE, de 11 de Marzo tiene como objeto “*establecer prescripciones mínimas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera, así como mejorar la seguridad vial y aproximar en mayor grado las condiciones de competencia*”.¹¹

Por tanto, el ámbito de aplicación de esta normativa se dirige “*a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera...*”.

Respecto con la normativa, se establece el ámbito de aplicación para poder definir la jornada, que son las siguientes:

- Semana: El periodo que comienza a las 00:00 horas del lunes y finaliza a las 24:00 horas del domingo.
- Periodo nocturno: Todo periodo de un mínimo de 4 horas, tal como esté definido en la legislación nacional, entre las 00:00 horas y las 07:00 horas.
- Trabajo nocturno: Todo trabajo realizado durante el periodo nocturno.

¹⁰ El **dumping social** es un tipo de delito económico consistente en la competencia desleal basada en la explotación y bajos salarios de los trabajadores, para conseguir rebajar los costes laborales de producción y así poder ofrecer unos precios más competitivos en el mercado para aumentar sus beneficios.

¹¹ **Directiva Comunitaria 2002/15/CE, de 11 de Marzo**: artículo 1: objeto

Se especifica en esta Directiva una problemática que ha puesto en duda numerosas sentencias. Hablamos del trabajador autónomo, que desde lo dispuesto en dicha Directiva se habla de su posible incorporación a partir del 23 de Marzo de 2009 una vez que la Comisión haya presentado un informe al Consejo y al Parlamento Europeo y la correspondiente propuesta normativa basada en el informe, para que el trabajador autónomo disponga la misma normativa como si de un trabajador móvil se tratase¹². Pero de ello hablaremos más adelante, en el apartado dedicado al trabajador autónomo por carretera.

4.4.- Tiempo de trabajo y tiempo de presencia (Real Decreto 902-2007, de 6 de Julio)

El presente Real Decreto viene a modificar a través de un único artículo el Real Decreto 1561/1995, de 21 de Septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. Este anterior “Decreto” venía rigiendo la disposición sobre regulación de transporte en materia de distribución de jornada efectiva y el correspondiente descanso del trabajador establecido hasta la unión corporativa en materia normativa con la Unión Europea.

El contenido del nuevo “Real Decreto de 2007”, establece nuevos términos sobre la regulación de los tiempos de trabajo para los trabajadores por carretera, es decir, *“cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte”*.

En el mismo escrito, se estipula que personal se le aplica este Decreto, en los que se especifica que *“serán trabajadores móviles en el transporte por carretera los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje...”*¹³

Debemos determinar que consideramos como tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia, pues en este oficio se dispone de que el trabajador realice su actividad en la carretera, pero también deberá abordar otras tareas que se determinarán hasta que punto son efectivas:

- **Tiempo de trabajo efectivo**: se denomina trabajo efectivo aquellos periodos durante los cuales el trabajador tiene que permanecer en el lugar de trabajo, ya sea para realizar su trabajo normal como para realizar las tareas relacionadas con el servicio: periodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.

Sobre los límites máximos¹⁴ que no deben superarse sobre los tiempos de trabajo efectivos, cabe destacar:

¹² Directiva Comunitaria 2002-15 CE, de 11 de Marzo: Artículo 2: Ambito de aplicación.

¹³ Real Decreto 902-2007, de 6 de Julio: Artículo 10.

¹⁴ Real Decreto 902-2007, de 6 de Julio: Artículo 10 bis.

- La duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores, no podrá exceder de 48 horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral, ni exceder en ningún caso de 60 horas semanales. Se podrá aumentar un periodo de 6 meses, mediante Convenio Colectivo sectorial o de ámbito estatal, siempre y cuando se justifique dicho incremento atendiendo a razones objetivas, técnicas o de organización del trabajo.
 - En aquellos casos en los que el trabajador realice trabajo nocturno, la jornada de trabajo diaria no podrá exceder nunca de 10 horas por cada periodo de 24 horas. En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno podrá poner en peligro la seguridad vial.
 - La jornada laboral continuada no podrá exceder de 6 horas consecutivas, y la pausa que se realice, en ningún caso será inferior a 30 minutos.
 - Cuando el cómputo total de trabajo sea superior a 9 horas diarias, la pausa no podrá ser inferior a 45 minutos.
 - Las fracciones en que, en su caso, se dividan estos períodos no podrán tener una duración inferior a quince minutos, salvo en aquellas rutas de transporte regular de viajeros cuyo recorrido no exceda de 50 kilómetros.
 - El empresario asume la responsabilidad de disponer de un registro del tiempo de trabajo del personal durante 3 años, que estarán a disposición de los mismos cuando así lo soliciten.
- **Tiempo de presencia:** se considerará tiempo de presencia todos aquellos periodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador no realiza el trabajo de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero debe estar disponible ante posibles instrucciones que reciba para iniciar o reanudar la conducción o realizar otros trabajos que se incluyen y consideran como tiempo de trabajo efectivo.

Serán considerados tiempo de presencia:

- Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.
- Los periodos de espera en fronteras o aquellos causados por las prohibiciones de circular, siempre y cuando el empresario comunique con carácter previo al inicio del desplazamiento, la duración prevista de dicho periodo; en caso contrario, en lugar de considerarse como tiempo de presencia, se considerará tiempo de trabajo efectivo.

- Las dos primeras horas de cada periodo de espera de carga o de descarga. Las horas siguientes se asimilarán a tiempo de trabajo efectivo, siempre y cuando se conozca con antelación la duración del periodo de carga y/o descarga.

4.5 Comparativa entre Convenios: II Acuerdo General Estatal para el Sector del Transporte de Mercancías y el Convenio Colectivo de Trabajo del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la Provincia de Valencia

Según hemos podido puntualizar anteriormente la comparativa de jornada entre convenios en apartados anteriores, dedicaremos este punto a analizar ambos convenios y de que manera establece su aplicación al sector del transporte por carretera.

4.5.1.- Contrataciones y Periodo de Prueba

En la contratación, según observamos en el capítulo IV, en el artículo 35 del Convenio de la Provincia de Valencia, se establece el periodo de prueba fijado para nuevas contrataciones, en la que se especifica que se establecerá un periodo de prueba de 6 meses para el personal cualificado, y de 2 meses para el resto de personal no cualificado. En contrataciones eventuales por circunstancias de la producción, dispuesto en el artículo 39, se establece que se puedan concertar contratos con una duración que no supere los 12 meses dentro de un periodo de 18 meses. Las contrataciones inferiores a 12 meses podrán prorrogarse sin que la duración total del contrato pueda exceder de 12 meses.

En el caso del Convenio Nacional, se establece, como indica el artículo 19, un periodo de prueba de 6 meses para técnicos titulados, 3 meses para el resto de personal del Grupo I del presente convenio¹⁵, y de 2 meses para el resto de trabajadores. Al igual que en el anterior convenio, se establece que en las contrataciones eventuales por circunstancias de la producción no sean superiores en un tiempo de 12 meses en un periodo de 18 meses, incluida la prórroga única en contrataciones inferiores a 12 meses.

¹⁵ Grupos Profesionales del "II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera" se encuentra establecido en el artículo 14.

4.5.2.- Remuneraciones

En el apartado de las condiciones económicas, el Convenio Valenciano refleja que el trabajador percibirá la remuneración que le corresponda a la categoría profesional que ostente. Las pagas extraordinarias establecidas en el presente convenio se distribuirán en 3 pagas extra anuales, según lo establecido en los artículos 23 y 24. Además, como dicta el artículo 26, se les concede un plus por transporte de mercancía peligrosa: *“Devengarán este Complemento salarial aquellos conductores que, teniendo en vigor el correspondiente carnet o permiso de conducir vehículos especiales de transporte de mercancías peligrosas, y se les haya exigido o exija el mismo por parte de la empresa, conduzcan vehículos de sus empresas que estén exclusiva y permanentemente dedicadas a dicho transporte.”* Se queda establecida una cantidad por día efectivo trabajado de 3,88€/día, o mensual de 85,66€. Se incluye en el artículo 29 el plus de frío, que remunerará a los *“trabajadores que realicen habitualmente su jornada de trabajo en cámaras frigoríficas o de congelación, según regulación fijada actualmente por el RD 1561 o disposición legal que en el futuro pueda sustituirla, percibirán un denominado plus de frío por día efectivo trabajado y que se corresponderá con el 8% del valor de la hora correspondiente al salario base”*.

En el caso del Convenio Nacional, la remuneración se establecerá según la categoría profesional que ostente el trabajador. El artículo 36 presenta los complementos salariales, de los que se encuentran:

- 36.1: Complementos personales: las derivadas según las condiciones personales del trabajador.
- 36.1.1: Complemento de antigüedad: la que le corresponda al trabajador, queda fijada en *“un cinco por ciento del salario base a los cinco años, un diez por ciento a los diez años, un quince por ciento a los quince años y un veinte por ciento a los veinte o más años de servicios computables”*.
- 36.2.1 Complemento salarial de nocturnidad: *“se abonará por cada hora o fracción de hora trabajada entre las 22 y las 6 de la mañana.”*

4.5.3.- Vacaciones

En lo referente al disfrute de vacaciones, el Convenio de Valencia establece un disfrute de 34 días naturales anuales de vacaciones recogido en el artículo 18, mientras que en el Convenio Nacional estará dispuesto en el artículo 30, y serán de 30 días naturales anuales.

El plan conciliatorio que recoge ambos convenios refleja la importancia del acercamiento legislativo a la vida familiar. El Convenio Valenciano dicta en el artículo 20 numerosas licencias, de las que se recoge licencias en caso de matrimonio,

nacimiento de hijo o fallecimiento, accidente o enfermedad grave de parientes hasta segundo grado de afinidad o consanguinidad, traslado de domicilio habitual, deber inexcusable, entre otros. Pero además dedica exclusivamente el artículo 21 a la conciliación entre vida laboral y familiar:

- Se permite una reducción de jornada en los casos de lactancia en hijos menores de nueve meses de una hora. También se permite reducción en caso de nacimiento de hijos prematuros. A la vez que de guarda legal en hijos menores de 12 años. Y para la realización de exámenes prenatales.
- Podrá suspenderse el contrato por maternidad en supuesto de parto, que será de 16 semanas. En los casos de parto prematuro con falta de peso o que se precise hospitalización a continuación al parto, por un periodo superior a 7 días, el período de suspensión podrá computarse, a instancia de la madre, o en su defecto, del otro progenitor, a partir de la fecha del alta hospitalaria. También se dispone de ayuda en los supuestos de adopción y acogimiento, de acuerdo con el artículo 45.1.d) del Estatuto de los Trabajadores.
- Se podrá suspender el contrato para acogerse a la paternidad en supuestos de nacimiento de hijo, en el que podrá reducir su jornada hasta un 50%.

En el caso del Convenio Nacional, se establece en el artículo 28.5 establece:

a) Los trabajadores móviles que realicen servicios de transporte nacionales tendrán derecho a disfrutar en su domicilio al menos siete de cada doce descansos semanales.

b) Los trabajadores móviles que realicen servicios de transporte internacional tendrán derecho a disfrutar en su domicilio al menos cinco de cada doce descansos semanales.

c) Al menos, la mitad de los descansos semanales en domicilio que se realicen a lo largo del año, según lo previsto en los dos apartados anteriores, serán descansos no reducidos.

Además, el Capítulo IX está dedicado a la conciliación de la vida laboral con la familiar. El artículo 50 recoge lo establecido en el artículo 37.4 del Estatuto de los Trabajadores sobre permiso por lactancia.

4.5.4.- Obligaciones del Trabajador

En lo que respecta a las obligaciones del trabajador, lo establecido en el Convenio de Valencia recogido en el artículo 47, dice: *“Cumplir las órdenes e instrucciones del empresario en el ejercicio regular de sus facultades directivas es obligación del trabajador/a, quien deberá ejecutar con interés y diligencia cuantos trabajos se le ordenen dentro del general cometido de su grupo y competencia profesionales. Entre tales trabajos están incluidas las tareas complementarias que sean indispensables para el correcto desempeño de su cometido principal.”*

Lo que establece el Convenio Nacional acerca de las obligaciones del trabajador se dicta en el artículo 10: *“El trabajador está obligado a cumplir las órdenes e instrucciones del empresario en el ejercicio regular de sus facultades directivas, y a ejecutar con interés y diligencia cuantos trabajos se le ordenen dentro del general cometido de su grupo y competencia profesionales. Entre tales trabajos están incluidas las tareas complementarias que sean indispensables para el correcto desempeño de su cometido principal.”*

4.6.- SALARIOS ENTRE CONVENIOS

A raíz de lo establecido en los convenios que hemos analizado, nos queda por comparar la tabla de salarios correspondiente en cada convenio, pero en este caso haremos una comparativa entre diversos convenios, como son los que rigen en la provincia de Valencia, Murcia, Madrid, Galicia y Sevilla.

En el caso de lo dispuesto en el Convenio Colectivo de Trabajo del Sector del Transporte de Mercancías por Carretera de la Provincia de Valencia, concretando las categorías ostentadas en el Grupo III, nos encontramos:

tabla salarios 2017	antigüedad					
Categoría	Salario Base	Hora Extra	5 años	10 años	15 años	20 años
Cond. Mecánico- Maq. Pesad-Grúas	1217,35	12,33	42,9	85,82	128,75	171,63
conductor	1201,75	12,11	42,13	84,27	126,39	168,49
Cond. Furgón y Veh. Lig. Mozo esp.	1159,4	11,84	40,48	80,98	121,5	161,98

En el caso de lo dispuesto en el Convenio Colectivo del Sector de Logística, Paquetería y Actividades Anexas al Transporte de Madrid, concretando las categorías ostentadas en el Grupo III, nos encontramos:

tabla salarios 2017			
Categoría	Salario Base	Bienio/mes	Horas extra
Cond. Mecánico	36,24/día	34,85	13,54
conductor	36,03/día	34,85	13,47
Conductor motocarro y furgonetas	35,78/día	34,85	13,47

En el caso de lo dispuesto en el Convenio Colectivo Acuerdo marco gallego del sector de transporte de viajeros por carretera de A Coruña, concretando las categorías ostentadas en el Grupo III, nos encontramos:

tabla salarios 2017	
Categoría	Salario Base
Conductor	31,04/día
Conductor-perceptor	31,04/día

En el caso de lo dispuesto en el convenio del Sector Transportes de Mercancías por Carretera de Murcia, concretando las categorías ostentadas en el Grupo III, nos encontramos:

tabla salarios 2018				
Categoría	Salario Base	Plus Asistencia	Plus transporte	Total anual
Conductor Mecánico	955,52	173,01	106,66	17.506,04
Conductor-perceptor	916,91	173,01	106,66	17.003,01
Conduc. Repartidor Veh. Ligeros	912,95	173,01	106,66	16.943,68

En el caso de lo dispuesto en el convenio del Convenio Colectivo para el sector de agencias de transportes - operadores de transportes de Sevilla, concretando las categorías ostentadas en el Grupo I, nos encontramos:

tabla salarios 2018		
Categoría	Salario Base	Horas Extra
Conductor de 1ª espacial	1.121,25	12,75
Conductor de 1ª	1.095,10	12,42
Conductor de 2ª	1.070,95	12,12

5.- CONDUCTOR AUTÓNOMO

El trabajador autónomo es definido como *“la persona física que realiza de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, con independencia de que dé o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena”*¹⁶. Este es el concepto de la autoridad que va a imponer las condiciones de trabajo al transportista o trabajador por cuenta ajena, lo que quiere decir que el trabajador autónomo interpondrá medios organizativos y de gestión para que el trabajador cumpla con las funciones productivas de la empresa.

Pero que ocurre cuando es el propio autónomo el que cumple las tareas organizativas y productivas, ¿se estaría hablando de un trabajador por cuenta ajena o seguiría siendo propia? ¿necesita el autónomo estar regulado por alguna normativa para ejercer las mismas funciones que un trabajador por cuenta ajena?. Iremos repasando estas preguntas a la vez que indagamos en esta figura y sus características.

5.1.- Transportista autónomo

El LETA (Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo) incluye en su legislación la figura de transportista al encontrarse excluida en el la legislación laboral (art. 1.3 g) ET), por lo tanto el LETA incluye al trabajador autónomo como *“las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador”*¹⁷, se referirá a los TRADE (Trabajadores Autónomos Económicamente Dependientes).

La figura de TRADE ha tenido mucha repercusión en los últimos años, debido a los requisitos para poder realizar la actividad de transporte autónomo, que a inicios de 1999 el Gobierno impuso por ley el requisito de tener una flota de al menos tres vehículos de transporte pesado para poder obtener la licencia y poder realizar funciones operativas en el transporte por carretera. Dicha medida fue denunciada al verse imposibilitados para poder ejercer la profesión si se debe de disponer un mínimo de vehículos, dando pie mediante Orden Ministerial dictada en 2007 modificar dicha normativa que por estadística dominaban los autónomos dejando a los TRADE con costes muy elevados para poder realizar las funciones de transporte. También se debe señalar que tales requisitos de flota eran correspondientes a que el vehículo tuviera un mínimo de tonelaje para que se pudiera implementar dicha disposición.

¹⁶ Ley 20/2007, de 11 de julio (RCL 2007, 1354)

¹⁷ D.A. 11ª LETA

Así pues, en este mismo año, las Cortes de Bruselas se ha pronunciado ante tal requisito declarando ilegal al que obliga tener una flota de tres camiones como mínimo para poder ejercer en el sector del transporte. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha dictaminado no admitir los argumentos del Gobierno Español y ha confirmado que cualquier empresa que disponga de, al menos, un vehículo tiene derecho a obtener la licencia y empezar a operar en el mercado.

El Tribunal ha fallado a favor de la Comisión Europea (CE) que ya denunció a España por un posible incumplimiento de la reglamentación sobre las normas de acceso a dicho sector en abril de 2017. Normativas que se ha intentado por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia implementar en España porque repercutía negativamente en los consumidores y los usuarios al instaurar barreras de acceso. Veremos el caso de “la Batalla de Bruselas” en otro apartado para valorar las contraposiciones que se realizaron.

La actividad del transporte por cuenta de otro puede desarrollarse mediante contrato de trabajo, pero también mediante contrato de transporte civil o mercantil. Como hemos comentado anteriormente se excluye de la legislación cuando el transportista cuenta con vehículo propio para ofrecer sus servicios, tal y como se estipula en el artículo 1.3 g) del Estatuto del Trabajador, en cuyo caso se presupone que no concurre la nota de subordinación a la empresa y que se actúa por cuenta propia, aunque se trabaje de forma continuada para un mismo cargador o comercializador¹⁸. Cuando no procedan esas condiciones podrá existir contrato de trabajo.

También se encuentran normas que tratan de erradicar prácticas ética o económicamente reprobables. Así sucede con la Orden FOM/238/2003 de 31 de enero (RCL 2003, 418), por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera, en cuya virtud se obliga a los transportistas a documentar los envíos de mercancías haciendo constar todos los datos relevantes para la identificación de las partes y del objeto del transporte.

5.2.- Normativa aplicable al Conductor Autónomo

En este punto ampliaremos la información que hemos dejado apartada de lo comentado de la Directiva Comunitaria 2002-15 CE, de 11 de Marzo, puesto que profundizaremos lo que la figura del trabajador autónomo en este sector significa.

La definición de un conductor autónomo está muy detallada: tiene una licencia comunitaria o cualquier otra habilitación de transporte profesional, puede trabajar por cuenta propia, no está relacionado con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, es libre para organizar sus las actividades laborales, sus ingresos dependen directamente de los beneficios realizados, puede cooperar con otros conductores autónomos y mantiene relaciones

¹⁸ TS 5-6-1996 (RJ 1996, 4994) y TC 227/1998, de 26 de noviembre (RTC 1998, 227)

comerciales con varios clientes. De lo contrario, el conductor se considera un trabajador móvil.

El “Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las consecuencias de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002 relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera detalla la resolución de la reunión respecto a la determinación de la inclusión normativa al trabajador autónomo.

Dicho informe se presentó en Bruselas el 23 de Mayo de 2007, en el que se detalló la propuesta que la Comisión dictaminó al Parlamento, en la que se estipuló:

- a) Fijar las modalidades de inclusión de los conductores autónomos que únicamente hacen transportes nacionales y que tienen una situación particular.
- b) No incluir los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

La inclusión de los conductores autónomos antes del 23 de marzo de 2009 tras el cumplimiento de las condiciones arriba mencionadas representó un cambio con respecto a la posición Consejo¹⁹ común del de exclusión temporal a la espera de otra posible propuesta de inclusión de la Comisión en una fase posterior. Ante la negativa por parte de varios países (España entre ellos) de la inclusión de los conductores autónomos del ámbito de la Directiva, la Comisión defendió la inclusión de los conductores autónomos por varias razones:

- por coherencia con el ámbito del Reglamento²⁰ en materia de normas sobre tiempo de conducción y periodos de descanso, que no hace tal distinción entre conductores.
- para evitar la posible fragmentación de una industria altamente competitiva a través de la designación de los empleados como conductores autónomos (denominados «falsos autónomos»)
- para garantizar que los objetivos de competencia leal, aumento de la seguridad vial y mejores condiciones laborales se aplicarían a todo el sector del transporte por carretera a través de la Directiva.

La abundante documentación de investigación al respecto sobre seguridad vial hacia conductores profesionales, así como el informe global elaborado por la Comisión²¹, pone de manifiesto que el exceso de horas de trabajo, que en el caso de conductores de transportes de mercancías implica también un elemento considerable de

¹⁹ DO L 142 de 15.5.2001, p. 24.

²⁰ DO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

²¹ Le lien entre la durée de travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union européenne, Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, junio de 1997

trabajo físico (carga y descarga), es un factor que contribuye en gran medida a la fatiga y, por tanto, a dormirse al volante. La fatiga y sus consecuencias para la seguridad vial pueden afectar a un conductor, independientemente de que sea autónomo o trabajador móvil.

El conductor autónomo, aquel que realiza una actividad económica, de forma habitual, personal y directa a título lucrativo, sin sujeción a contrato de trabajo y utiliza el servicio remunerado de otras personas para llevar a cabo su actividad, o figura de TRADE²², al no estar dispuestos a la orden de superiores que registren la actividad productiva de la empresa y al control del personal trabajan más horas que los trabajadores móviles del transporte por carretera y que ambas categorías trabajan más que los trabajadores de otros sectores. En caso de que el conductor autónomo hubiese quedado excluido de las normas sobre tiempo de trabajo, únicamente su tiempo de conducción, pausas y periodos de descanso estarían regulados a nivel comunitario por el Reglamento (CEE) n° 3820/85, que fue sustituido el 11 de abril de 2007, por el Reglamento (CE) n° 561/2006.

Uno de los principales objetivos de la Directiva y una importante razón por la cual la Comisión propuso inicialmente la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de la Directiva es evitar el falseamiento de la competencia y garantizar condiciones de equidad para todos los operadores del transporte por carretera. La Comisión temía que la exclusión de los conductores autónomos generara una fragmentación de la industria, dado que operaba en un entorno altamente competitivo. El fenómeno de que un operador incitara a sus conductores a convertirse teóricamente en autónomos, aunque trabajaran única y exclusivamente para él, conocidos como «falsos» autónomos, podría resultar más atractivo y más frecuente. Como resultado, dichos operadores y sus subcontratistas internos competirían sobre una base desigual.

La votación en el Parlamento Europeo de 16 de junio de 2010 en contra de la propuesta de modificación de la Directiva 2002/15/CE, para excluir a los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la misma, conllevó la decisión de la Comisión de que se aplicara una nueva Directiva de inmediata aplicación a los conductores autónomos, al haber transcurrido la fecha prevista para su aplicación, sin fijar plazo suplementario alguno de transposición.

El Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera, regulará el tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera a tenor del artículo 3 letra e) de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de personas que desempeñan actividades móviles de transporte por carretera. Será de aplicación para trabajadores autónomos incluidos en la Ley 20/2007, de 11 de junio, del Estatuto del trabajador Autónomo, y que por tanto, realicen la actividad en el sector del transporte por carretera.

²² Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente: Persona que presta sus servicios de forma habitual, personal y directa. Se considera que es económicamente dependiente cuando percibe de dicho cliente al menos el 75% de sus ingresos.

Dicho Decreto será de aplicación cuando su transporte sea:

- a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o
- b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

Por el contrario, no será de aplicación para:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros.
- b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.
- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad.
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento.
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos.
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación.
- g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación.
- h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías.
- i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

Ante la presencia del nuevo Real Decreto, se presenta la definición del Conductor Autónomo en el artículo 2 del presente: *“toda aquella persona prestadora del servicio del transporte de viajeros o de mercancías por carretera al amparo de autorizaciones administrativas de la que sea titular, realizado mediante el correspondiente precio con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostente, incluidos los casos en que dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador, en cuyo caso, serán trabajadores autónomos económicamente dependientes, si concurren las*

demás circunstancias previstas en el artículo 11 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, y siempre que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes”.

Respecto a los tiempos de trabajo, tiempos de descanso, pausas y registro del tiempo de trabajo corresponde con lo establecido en un conductor por cuenta ajena, con el mismo rango normativo. La diferencia es que el conductor autónomo será el responsable de que se cumpla lo establecido sin que una figura superior le imponga el funcionamiento de la realización de la tarea.

Por tanto, el conductor autónomo dispondrá de rango normativo personal y directo, aunque se estipule las mismas restricciones para realizar la tarea como si de un trabajador móvil por cuenta ajena se tratase, se tiene establecida la figura de conductor autónomo a nivel normativo y más vinculativo a la hora de proceder a establecimientos con impugnaciones normativas en lo que a judiciales se trata, al no tener un vacío normativo ni que tenga un conflicto de doble imposición como se venía apurando años atrás.

5.3.- El contrato de transporte

La actividad de transporte por parte de profesionales autónomos e independientes se lleva a cabo, naturalmente, mediante el correspondiente contrato. Ya sea por arrendamiento de obras y servicios, transporte de viajeros, etc., tal y como estipula el Código Civil, de los cuales se destaca que los transportistas responden de los bienes que transportan como depositarios de ellos que son, en concreto responden de los daños que sufran los efectos transportados, salvo que se trate de daños que se sufran como consecuencia de robo a mano armada o se trate de daños ocasionados por otro suceso de fuerza mayor (art. 1603 CC).

El contrato mercantil terrestre de mercancías, realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia (Ley 15/2009, de 11 de noviembre [RCL 2009, 2166]) se configura como un contrato bilateral y como tal surgen de él obligaciones para el porteador, que se obliga a transportar mercancías en unas determinadas condiciones, y para el cargador, que se obliga a pagar el precio fijado como contraprestación, el cual salvo pacto en contra, deberá hacerse efectivo una vez cumplida la obligación de transporte y puestas las mercancías a disposición del destinatario. También puede pactarse la entrega de mercancía contra reembolso en cuyo caso el destinatario recibirá la mercancía a cambio del pago de una cantidad de dinero en efectivo u otro medio de pago. La demora en el pago genera en estos casos un derecho de indemnización a favor del transportista²³. Para garantizar el cobro del servicio prestado, el transportista puede retener la mercancía si, una vez llegada a su destino, se produce el impago del precio estipulado. En este caso, el porteador podrá exigir la venta judicial de los géneros que

²³ Ley 3/2004, de 29 diciembre (RCL 2004, 2678)

condujo, en cantidad suficiente para cubrir el precio del transporte y los gastos que hubiese suplido en el plazo de diez días desde el que se produjo el impago.

Sin perjuicio de ese régimen jurídico, los autónomos del sector del transporte podrían merecer la condición de TRADE, con aplicación de las reglas correspondientes (Ley 20/2007 [RCL 2007, 1354] y RD 197/2009 [RCL 2009, 462]). Serán TRADE «aquellos que cumplan con lo dispuesto en el artículo 11.1 y 11.2.a » del Estatuto del Trabajo Autónomo, lo que supone una exención de requisitos, en la medida en que el cumplimiento del límite de ingresos y la ausencia de trabajadores asalariados a su servicio, o de subcontratación de la actividad, resultan suficientes. En el contrato que suscriba con el cliente o en los acuerdos de interés profesional deberá expresarse el tiempo de trabajo en el que va a realizar su actividad laboral. Además, deberá conocer de antemano los períodos de disponibilidad y su previsible duración y se respetarán los límites de jornada de actividad profesional establecidos en el art. 14 de la Ley 20/2007, esto responde a la diversidad de si la figura del TRADE transportista se regula por las legislaciones del trabajador por cuenta ajena.

5.4.- Requisitos del Transportista Autónomo

Hemos estado hablando de la regulación que persigue la figura del transportista autónomo, y del seguimiento que deja su figura de que exista una competencia y honestidad leal y al cabo de que pueda ejercer sus funciones sin requerimiento de que pueda perjudicar su depósito económico ya sea trabajador autónomo o trabajador autónomo económicamente dependiente.

Los requisitos²⁴ para poder realizar la actividad de transportista autónomo consta de:

- Es requisito darse de alta en Hacienda para registrar la actividad de transporte con el carácter adecuado. Para ello, será necesario acudir con la documentación del vehículo y el DNI, en formato original y fotocopia, y pasar a solicitar el alta como autónomo en la Seguridad Social. Como hemos comentado anteriormente, el transportista autónomo estará exento de poseer tarjeta de transporte si cumple el requisito de transportar vehículos con menos de 2000 kg de masa máxima autorizada, pero estará limitado en relación a la capacidad de carga y volumen. Existen dos tipos de tarjetas de transporte, entendiéndose como:
 - MDL o tarjeta de transporte público de mercancías de ligero, para vehículos con carga útil de hasta 3.500 kg.
 - MDP o tarjeta de transporte público de mercancías de pesado, para el caso de vehículos con carga útil superior de 3.500 kg.

²⁴ <https://www.serautonomo.net/dudas/cuales-son-los-requisitos-para-ser-transportista-autonomo>

- En primer lugar, es indispensable poseer la Autorización de Transporte Público de Mercancías. Ésta se obtiene cuando una persona física o jurídica, con nacionalidad de un estado de la UE (o, en su defecto, bajo convenio internacional firmado por España) logra la capacitación profesional para ejercer la actividad de transporte de mercancías. Se debe, asimismo, disponer de un capital de al menos 9.000 € en el caso de usar un solo vehículo (con 5.000 € más por cada vehículo adicional).
- El empresario debe también cumplir con las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social y disponer de un establecimiento. No es posible contar con autorizaciones de la misma clase en alta o de cualquier clase en baja recuperable.
- A esto hay que añadir el cumplimiento del requisito de honorabilidad (no haber sido inhabilitado o suspendido de la profesión, no haber sido sancionado de forma reiterada por infracciones muy graves y no incurrir en incumplimiento muy grave y reiterado de normas de Seguridad Social, seguridad vial, fiscales, laborales o de medio ambiente).

Y por último, se debe disponer de al menos tres vehículos en propiedad, arrendamiento o usufructo. Esto era hasta la denuncia por parte de las Cortes Europeas hacia España.

6.- INTRUSISMO

La realización de tareas sin el correspondiente grado de cualificación puede ser una imprudencia para quien ejerce dicho acto como un peligro en si mismo, por lo que en sentido laboral nos referimos, ciertas profesiones requieren un mínimo cualificativo para garantizar la realización de la tarea de la manera más segura y productiva posible. Es por ello por lo que nos referimos a la figura del intrusismo, concretamente en el sector del transporte por carretera.

El intrusismo es definido por la RAE (Real Academia Española) como *“ejercicio de actividades profesionales por persona no autorizada para ello, y que puede constituir en delito”*. Otra definición más específica es la que establece el propio Código Penal en el artículo 403, define el intrusismo como *“el que ejerciere actos propios de una profesión sin poseer el correspondiente título académico expedido o reconocido en España de acuerdo con la legislación vigente, incurrirá en la pena de multa de doce a veinticuatro meses”*.

Vamos a estudiar las dos variantes por las que los trabajadores practican este ejercicio teniendo constancia de que se trata de una práctica ilegal y que está penada, como hemos visto antes.

El intrusismo en un primer modelo, consiste en una practica desleal, pues se está ejerciendo una profesión en la que se necesitan unos requisitos mínimos para poder ejercer. En el caso del sector del transporte se requiere que el conductor disponga del correspondiente permiso y dentro de ellos, el que le corresponda, como en el caso de conducir un simple turismo se requiere un permiso “B” para conductores que tengan automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros, y el “C” que sirve para conductores cuyos automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg y no sobrepase los 7500 kg, estaríamos hablando de los transportistas.

Anteriormente podríamos incluir el permiso “BTP” conocido popularmente como el carnet para conductores profesionales, cuya funcionalidad era permitir poder tener licencia para conducir autobuses, taxis, ambulancias, etc..., en las que se incluía las condiciones que debía disponer el vehículo:

- Todos los vehículos cuya masa máxima autorizada (MMA) no fuera superior a 3.500 kilogramos y que el numero de asientos, incluido el del conductor, no excediera de nueve.
- Vehículos prioritarios como ambulancias, coches de policía o guardia civil cuando estén en servicio urgente.
- Coches destinados a transporte escolar, siempre y cuando no tengan más de 9 pasajeros.
- Coches destinados al transporte publico.

Este tipo de permiso sólo era válido en España, ya que ningún país estado miembro de la Unión Europea tenía implementado en su sistema dicho permiso o algún variante. La DGT (Dirección General de Tráfico) decidió eliminarlo en enero de 2016 para poder adaptarse a las categorías de permisos existentes en el Permiso Único Europeo de Conducción, ya que desde el año 1999 nuestro sistema de circulación empieza a adaptarse a la normativa europea. Por lo que a partir de ahora, cualquier conductor que tenga en vigor el permiso correspondiente a la normativa de tonelaje y ejes de su vehículo podrá acceder a él y ejercer la profesión.

A partir de la Orden Ministerial de 28 de mayo de 1999 en el que se desarrolla el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres se establece que los conductores que ejerzan la profesión de transporte de mercancías por carretera y transporte de viajeros por carretera deberán obtener el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) con validez en todos los estados de la Unión Europea.

Pero de aquí surge el dilema de por qué existe el intrusismo, ¿está justificado que ciertos conductores ejerzan su profesión si tener los correspondientes permisos? Evidentemente no, pero el motivo por el que justifican los trabajadores es el enorme coste que conlleva esta formación, a la que se le incluye el permiso de circulación y ya el nombrado “CAP” puede rondar entre los cuatro o cinco mil euros, lo que supone unas cantidades que la empresa no se encarga de pagar y debe ser una formación por cuenta del trabajador que debe asumir si desea realizar la tarea del transporte. Es por ello por el que deciden trabajar asumiendo el perjuicio que puede asumir, y sobre todo si es a cuenta de un empresario, por el que la diligencia pasa por su mano y por tanto la responsabilidad de contratar a un trabajador no cualificado para la tarea, y asume la gran cantidad de la sanción que puede conllevar²⁵. Por medio de ciertas asociaciones se han llevado propuestas al gobierno provincial para que se incentiven propuestas de formación para nuevos conductores, desempleados inscritos en el Servicio Público de Empleo Estatal.

Aunque bien es cierto que en España el intrusismo se suele observar más en el sector de los taxistas, donde el número de transportistas de viajeros no disponen de los permisos requeridos para llevar a cabo la tarea es elevado. En 2017 se ha efectuado en Sevilla un total de 4.234 actuaciones de control al transporte de personas, de las que 2.367 fueron de Vehículos de Transporte Concertado, que este tipo de servicios no están sujetos a una tarifa administrativa, pero a 132 transportistas de este servicio se les ha acusado de realizar su actividad como si de un taxista se tratase. En dicha localidad el número de taxistas que fueron interceptados sin permiso fueron 1.735, por lo que el recuento policial de Sevilla concluye con 702 denuncias, de las que 245 fueron a Vehículos de Transporte Concertado (VTC), 71 por intrusismo y 386 en materia de taxis. Según el estudio recogido por el Ministerio de Fomento, refleja que a inicios de

²⁵ **Código Penal. Art.403.1:** El que ejerciere actos propios de una profesión sin poseer el correspondiente título académico expedido o reconocido en España de acuerdo con la legislación vigente, incurrirá en la pena de multa de doce a veinticuatro meses. Si la actividad profesional desarrollada exigiere un título oficial que acredite la capacitación necesaria y habilite legalmente para su ejercicio, y no se estuviere en posesión de dicho título, se impondrá la pena de multa de seis a doce meses.

2018 en la provincia de Sevilla hay vigentes 163 licencias de “VTC” y 2.212 licencias de taxi.

En definitiva, el caso del intrusismo supone un problema a nivel múltiple: a niveles de cotización, de seguridad, de honestidad, de profesionalidad, y sobre todo de legalidad. Aunque la opinión popular juega un papel fundamental en lo que a mejorar la normativa conlleva, se puede implementar un plan de fomento de ayudas para la preparación al acceso a transportistas desempleados que no puedan disponer del “CAP” por cuestiones económicas. Un requerimiento como en otras ayudas disponen, como en personas mayores de 45 años e inscritos como demandante de empleo puedan tener cierta bonificación en dichos cursos, o el fomento a empleo joven, puesto que es requisito tener mínimo 21 años para poder obtener el permiso “C”, a partir de esa edad implementar un plan de ayuda para bonificar y que puedan realizar prácticas en empresas, donde las mismas empresas puedan disfrutar de bonificaciones a la seguridad social en la cotización del trabajador.



7.- SALUD Y CONCILIACIÓN

La salud y seguridad en el trabajo tiene un nivel de importancia tanto como la labor en si. Concretamente en el sector del Transporte de Mercancías por Carretera supone tener una especial atención debido a lo reflejado en el Plan Nacional de I+D+I 2004-2007, donde se justifica los índices de mortalidad como consecuencia de los accidentes de trabajo, a lo que hay que añadir otros problemas que se suman como puede ser la calidad de vida y salud del conductor como las dificultades de conciliación de la vida laboral y familiar y las especiales características de la actividad de conducción en lo que se refiere a tiempo de trabajo, lugar de trabajo, carga física, mental, etc.

A los riesgos para la salud derivados de las propias condiciones de trabajo se agregan los riesgos del entorno en el que se realiza la actividad de la conducción: los riesgos inherentes a la carretera, al tráfico, a la climatología, etc. Por ello, no cabe duda que la mejora de la salud y seguridad de los conductores tiene un doble efecto, la mejora de la eficiencia del propio sector y una contribución a una mayor seguridad en las carreteras.

El conductor debe velar porque el transporte sea preciso y llegue a tiempo la carga, pero ante todo se debe preocupar por su salud, pues no se trata de ninguna incompetencia el que el conductor haya perjudicado la carga para velar por su vida.

En este punto recopilaremos varios estudios que se han realizado en el sector de transporte en nuestro país para que podamos observar la importancia que requiere que el trabajador cumpla con la normativa para evitar percances fatales.

7.1.- Salud y seguridad en el trabajo

La vigilancia de la salud requiere un seguimiento muy específico debido a que cada puesto de trabajo no derivan a los mismos riesgos, pues el porcentaje de peligrosidad va en aumento cuanto más movimiento y esfuerzo haga el trabajador.

Estudiaremos la vigilancia de la salud en los transportistas, pues como hemos dicho, puede ser un trabajo donde el riesgo de accidente puede ser muy elevado si no se cumplen las normas establecidas. Es por ello por el que los periodos de descanso en este sector son tan específicos, y por lo que se tiene un seguimiento muy estricto por parte de las autoridades de seguridad, por el mero hecho de que el trabajador pueda cumplir sus funciones sin que el factor cansancio pueda alterar sus labores.

Destacamos la clara diferenciación entre el colectivo de profesionales del transporte, sea cual sea el tipo de vehículo que conduzcan y su radio de acción, con el resto de conductores. Mientras que lo habitual para un conductor de automóvil particular es realizar 15.000 kilómetros al año, sumando desplazamientos cortos en el mismo ámbito, entre casa y el trabajo lo más usual. En el otro extremo tenemos a conductores profesionales del transporte, hombres en un porcentaje superior al 80 por

ciento, de entre 30 y 40 años de edad que suelen realizar más de 100.000 kilómetros anuales. Realizan todo tipo de recorridos y lo hacen cumpliendo con estrictas limitaciones en cuanto a horarios e itinerarios por donde pueden circular, como de sobras sabéis.

Se consideran accidentes de tráfico con víctimas los que se producen, o tienen su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuentan con la implicación de al menos un vehículo en movimiento y a consecuencia de los mismos una o varias personas resultan muertas y/o heridas. El estudio estadístico realizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) nos recoge en las Tablas Estadísticas los datos relativos al número de accidentes que han tenido lugar en 2016 en España²⁶. Este estudio se desglosa por provincias en el que refleja el número de accidentes con víctimas, accidentes mortales, fallecidos y heridos hospitalizados:

- Accidentes con víctimas: El número total de accidentes con víctimas ha sido de 102.362 en total, siendo Barcelona la provincia con más víctimas con un total de 20.910
- Accidentes mortales: El número de accidentes con fallecidos ha ascendido en 1.663 en total, siendo Barcelona la provincia con más fallecidos con un total de 125 víctimas.
- Fallecidos: el total de fallecidos en España en 2016 en nuestras carreteras ha sido de 1.810 personas, siendo Barcelona la provincia con más fallecidos con un total de 131.
- Heridos hospitalizados y Heridos no hospitalizados: El número total de hospitalizados ha sido de 9.755 y de accidentados que no han necesitado ingreso en hospital ha sido de 130.635.

Estos datos estadísticos reflejan la totalidad de accidentes producidos con la totalidad de vehículos, siendo ciclomotores, bicicletas, motocicletas, vehículos turismo y vehículo de alto pesaje. Nos centraremos en los datos de vehículos de transporte por carretera, en los que el número de accidentes producidos por camiones de hasta 3.500 kg ha sido 917, el número de accidentes producidos por autobuses ha sido 284, y por último, el número de accidentes producido por camiones de más de 3.500 kg ha sido de 3.361.

Lo que recoge estos datos no refleja que los conductores de vehículos de alto pesaje sean más imprudentes que el resto de conductores, simplemente debemos comprobar en número de kilometraje que realiza un conductor que no se dedica al sector de transporte. Lo que se quiere decir es que un transportista, puede llegar a cometer errores de conducción debido a un exceso de cansancio equivalente a un exceso de conducción, lo cual nos lleva a centralizar la importancia de que se aplique medidas de

²⁶ Datos recogidos en "Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico".

seguridad que evite errores fatales para el trabajador y el resto de conductores que circulan por la carretera.

El reconocimiento laboral de salud es un requerimiento imprescindible en este sector, donde las capacidades motoras y perceptivas deben funcionar con precisión para no tener percances durante el trayecto. En España, es la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en su artículo 22, la normativa que regula los reconocimientos médicos. En la misma se establece que el empleador tiene obligación de proporcionar a sus trabajadores la vigilancia de su salud de manera periódica, variando según los riesgos que su trabajo conlleva. El empresario tiene la obligación de garantizar a sus trabajadores la vigilancia periódica de su estado de salud. El Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, que aprueba el Reglamento de Servicios de Prevención de Riesgos Laborales, se establece que la vigilancia de la salud se llevará a cabo en varios momentos:

- Al inicio de la relación laboral, cuando el trabajador se incorpora a sus labores donde en dicho puesto puede conllevar riesgos para la salud. Esta prueba puede ser determinante en procesos de selección de personal sin perjuicio de que pueda haber discriminación por ello.
- Cuando se reanuda el trabajo, donde el trabajador ha estado de baja de larga duración por motivos de salud, la empresa puede imponer al trabajador un nuevo reconocimiento médico.
- Y se realizarán de manera periódica, según la peligrosidad del sector.

El artículo 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece la obligatoriedad del empresario de garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. La formación se podrá impartir por la empresa mediante medios propios o concertándola con servicios ajenos, y su coste no recaerá en ningún caso sobre los trabajadores.

En los casos en los que el reconocimiento médico sea obligatorio, el trabajador estará obligado a someterse a las pruebas médicas. La negativa puede acarrearle sanciones que vienen contempladas por ley, pudiendo llegar a despido procedente.

Según los estudios realizados, solamente tres cuartas partes de los trabajadores de la muestra realizada se han realizado un reconocimiento laboral de salud en el último año (un 76,0%)²⁷. Del total encuestados, un 62,9% valora positivamente dicho examen de salud, considerando que dichas pruebas son específicas para los riesgos existentes en el trabajo. El resto considera que no son específicas y por tanto no son relevantes para realizar las tareas.

Para valorar el estado de salud es preciso hacer una comparativa entre los trabajadores durante el periodo de doce meses, que nos permita realizar una

²⁷ Estudio realizado por el Dr. Daniel Vilchez Medina. Médico Especialista del Trabajo. Área de Vigilancia de la Salud SGS TECNOS, S.A.

comparativa entre la media de la población española ocupada²⁸ con la muestra de conductores.

En la muestra realizada por SGS TECNOS, el 38,3% de los trabajadores consideran que tienen un estado de salud bueno o muy bueno, mientras que la media de los datos reflejados en la ENS (Encuesta Nacional de Salud) muestra un 78,0%, es decir, se duplica la frecuencia. Por otra parte, el 13,2% de los conductores afirma que su estado de salud es malo o muy malo, frente al 3,8% de la ENS. Por tanto, se puede observar que la muestra de SGS TECNOS se observa que entre conductores es más desfavorable que la que ofrece el ENS.

El sedentarismo puede ser el principal factor clave en nuestro estudio, pues gran parte de la actividad que van a realizar los conductores será sentados. Se define sedentarismo como la carencia de actividad física habitual. La conducción ininterrumpida puede suponer una sobrecarga lumbar y limitar nuestros movimientos corporales. Es sabido que los estudios muestran que los conductores no realizan actividades físicas, debido a la inactividad que implica la conducción.

Las consecuencias que pasan los trabajadores en el sector del transporte se observan por el hábito de vida que llevan. Las consecuencias de un conductor profesional durante jornadas largas de trabajo puede suponer que en trabajo a turnos el ritmo de sueño se vea afectado, la pernoctación fuera de casa dificulte la conciliación de la vida familiar, la alimentación fuera del hogar conlleve a un mal hábito y no proceda a ingerir alimentos fundamentales para el funcionamiento correcto humano.

El resultado puede acarrear a trastornos circulatorios, trastornos musculares, obesidad y alteraciones digestivas, lo cual en un diagnóstico médico se considere un estado de salud malo. Por otra parte, el empobrecimiento de las relaciones sociales, el estrés y la conciliación familiar puede conllevar a un empeoramiento de la salud mental.

7.2.- Conciliación familiar

Uno de los aspectos que más inciden sobre la percepción de la salud, es la influencia del trabajo en la vida diaria de los trabajadores a la hora de compatibilizar el trabajo con la vida familiar y social.

Se define la conciliación como el desarrollo pleno de las personas en el ámbito del trabajo, afectivo, familiar, personal de ocio, estudio e investigación, y a disponer de tiempo para sí²⁹. Por ello, conciliar significa mantener el equilibrio en las diferentes dimensiones de la vida con el fin de mejorar el bienestar, la salud y la capacidad de trabajo personal. Los beneficios que se obtienen por la aplicación de las medidas de conciliación son muchos, entre otros, se podrían enumerar los siguientes:

- el aumento de la productividad

²⁸ Estudio realizado por la Encuesta Nacional de Salud 2006.

²⁹ Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social: Corresponsabilidad y conciliación de la vida personal, familiar y laboral

- la retención y captación del talento
- la reducción del absentismo laboral
- la mejora del ambiente del trabajo
- el aumento de la implicación de la plantilla
- la reducción de la rotación de los trabajos y los costes de reincorporación
- la obtención de bonificaciones derivadas de su aplicación
- mejora de la imagen de las empresas ante su plantilla, los proveedores, la clientela y la sociedad en general (lo que en el ámbito de la responsabilidad social corporativa puede conllevar a su denominación como "empresa familiarmente responsable"), de manera que la imagen de la empresa repercutirá positivamente en los resultados comerciales de la misma.
- promoción de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres

La vida familiar se puede apreciar como atender a la pareja, a los hijos, la convivencia entre ellos y disfrutar de actividades conjuntamente. Existe una dimensión social por la que las personas establecemos relaciones con amistades y el entorno cercano a la familia. Estas relaciones son fundamentales para entender un estado de salud pleno y satisfactorio a todos los niveles.

En la parte que nos corresponde comentar, en el sector del transporte por carretera, nos encontramos ante trabajadores que viven literalmente en el camión, pues, a pesar de que la normativa establece ciertos aspectos para regular el trabajo del conductor, en lo que a descanso y jornada laboral se refiere, no compensa el que el trabajador no realice su descanso en su hogar, durante semanas y que el paso por casa sea breve, estamos hablando de que en otros sectores laborales una vez finalizada la jornada los trabajadores se dirigen a sus hogares, el transportista que tiene que transportar un cargamento hacia Alemania realizará sus horas de descanso en la cabina, durante unas semanas si el reparto incluye más trayectos.

Lo que nos vamos a referir es en el escaso interés normativo y la carencia en cuanto a medidas de conciliación familiar existe en el sector del transporte, tanto a nivel legislativo como a nivel sindical.

Desde el portal web “*Transportealdia.es*” encontramos en su sección de editorial un artículo que nos habla de la conciliación familiar de un camionero titulado “**Del retorno a casa y la conciliación familiar**”, en la que incluye las palabras de un transportista reflejando su día a día en esta profesión:

“Imagínense que ustedes cumplen con su semana laboral, fuera de su casa, lejos de su familia, de sus amigos, lejos de su cama, lejos de su hogar. Y ahora imaginen un poco más fuerte e imaginen que el día que terminan su jornada laboral hay un agente de las fuerzas de seguridad del estado que les imposibilitan la posibilidad de volver a sus casas, que les imposibilita el ver a su familia, el sentarse en su sofá, comer bien y descansar agusto para el siguiente día volver al trabajo. Y encima imagínense que por querer volver a sus casas encima el estado les pusiera una multa que podría hasta

provocar que se quedasen sin su preciado empleo. Pues dejen de imaginar porque eso es lo que está ocurriendo a diario con los transportistas de este país, profesionales que durante 6 días consecutivos trabajan hasta 9 horas conduciendo y cuando llega su último día de trabajo semanal y se disponen a disfrutar de las 45 horas de descanso que tienen que hacer por ley, si no han llegado a sus casas tienen que descansar fuera de ellas. Pero eso no es lo peor, lo peor es el abandono que sufren los profesionales cuando tienen que hacer su descanso en las estaciones habilitadas para ello que el gobierno de nuestro país en ningún momento tienen ni vigiladas ni acondicionadas para que las personas que ellos obligan a que estén allí puedan estar seguros, personas que “duermen y descansan” con un ojo abierto, sabiendo que en cualquier momento cualquiera podría robarles o malograrles tanto la carga que puedan llevar como el vehículo que llevan entre manos que al fin y al cabo es lo que les hace que puedan vivir”.

La medida propuesta al cabo de este portal sobre la conciliación familiar lo hace resaltando el [Reglamento 361/2006](#) en el que regula que los conductores de autobuses “podrán trasladar su día de descanso del día 6 al 12 trabajado y ese día una vez que el conductor llegue a su descanso deberá obligatoriamente hacer dos descansos unidos”.

El motivo por el que el gobierno aplica esta excepción a los conductores de autobuses se basa en que es interés potenciar el turismo, es por ello por el que se establece para que pueda solventar el sector turismo, es por más motivo, que el que su carga sean personas lo que hace que su labor requiera un descanso previo adecuado.

A raíz de esta medida, se podría establecer que todos los trabajadores empleados en el sector transporte de mercancías pudieran disfrutar de más descanso, ya que una persona que ha trabajado o conducido 6 días no sería motivo por el que no pudiese trabajar 7 u 8 días, lo que conllevaría a que el trabajador pudiera llegar a casa y descansar más tiempo, con el resultado de que, finalizado su tiempo de descanso, el conductor estuviese más descansado y por tanto sus capacidades motoras estén más activas.

Existe la posibilidad de que el trabajador que por ley deba descansar 48 horas no significa que el trabajador deba mantener la carga parada durante 48 horas. A esta situación se le suele aplicar la solución de que el conductor que por ley deba estar parado estacione el vehículo a la espera de otro conductor de la misma empresa que recoja el relevo y pueda mantener la carga en movimiento sin perjuicio de la salud del trabajador. El problema surge de esta manera:

- Imaginemos que el conductor “A” ha cumplido con el límite horario semanal establecido y se ve obligado a estacionar. En tal caso, la empresa asignará a el conductor “B” a que se dirija hacia donde el conductor “A” ha estacionado por medio del vehículo de la empresa. Imaginemos que el conductor “A” ha estacionado en un área de servicio de Madrid, y que la empresa se ubica en Orihuela (Alicante), la distancia entre las dos ubicaciones es de 420 kilómetros que serán 4 horas al volante, ¿Se considera como conducción efectiva el trayecto realizado por el conductor “B” para llegar hasta Madrid? La respuesta es si, el trayecto en si ha sido conducción y el objeto del trabajo en si es la realización de transporte y conducción, por lo tanto el trabajador

deberá respetar el límite de descanso de 45 minutos tras 4 horas y media de conducción. Si nos situamos en el supuesto, el conductor “B” una vez llegado a Madrid habrá conducido 4 horas, y por tanto deberá descansar 45 minutos para poder conducir el camión del conductor “A”. ¿Y como se refleja ese tiempo de conducción por parte del trabajador “B”? El trabajador “B” deberá escribir a mano en el disco de diagrama o el justificante de conducción que facilita el tacógrafo digital el nombre y D.N.I. del conductor, la matrícula del vehículo con el que ha realizado el trayecto, anotar el número de kilómetros recorridos y la hora de inicio de conducción.

Una de las medidas que un servidor fomentaría, pues la experiencia de tener familiares dedicados a dicho sector, me ha hecho reflexionar durante este tiempo, y al tiempo que realizaba dicho Trabajo de Fin de Grado.

- Establecer que el conductor en el que se encuentre próximo a la paternidad, y en el que su mujer se encuentre próxima a dar a luz, se establecería que durante la semana clave en que pueda dar a luz el conductor no realice trayectos de largo recorrido o simplemente se encuentre en tiempo de disponibilidad para que llegado el momento, pueda auxiliar y acompañar a su mujer.
- En caso de familiares de hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad, en el que se encuentren en una situación de extrema delicadeza, el trabajador pueda estar disponible realizando trayectos de corto recorrido para que en el caso de requerir su ayuda pueda asistir lo antes posible.

8.- REGULACIÓN DEL TACÓGRAFO EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE

Regular la normativa laboral y de conducción en trabajadores que no desempeñan sus tareas en el centro de trabajo la mayor parte de la jornada supone un problema a la hora de poder validar sus competencias y si realmente ha realizado el transporte cumpliendo la normativa establecida.

Hablaremos pues del tacógrafo, que se define como *“aparato instalado en los vehículos que indica y registra datos acerca de la marcha del vehículo y de determinadas actividades de los conductores”*³⁰.

Es por ello por lo que se establece el Reglamento (CE) No 2135/98 de 24 de septiembre de 1998 por el que se modifica el Reglamento (CEE) no 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, puesto que en un primer momento se había implementado el uso del tacógrafo en los vehículos cuyas especificaciones cumplieran con los requisitos para su uso obligatorio en 1985, pero debido al avance tecnológico, dicha normativa establecida en el Reglamento no 3821/85 había quedado obsoletas. En el reglamento publicado en 1998 se establece una versión actualizada de lo que es el tacógrafo analógico, teniendo el empresario la obligación de instalar el aparato de control siempre y cuando esa instalación la realicen talleres autorizados para autentificar la eficacia y que cumpla con la normativa. Aunque también es tarea del conductor el que cumpla con el mantenimiento y buen funcionamiento del aparato de control.

Dicho Reglamento incide en caso de avería de dicho aparato en el artículo 16: *“Durante el período de avería o de mal funcionamiento del aparato de control, los conductores deberán indicar los datos relativos a los bloques de tiempos, en la medida en que el aparato de control ya no los registre o imprima correctamente en la hoja u hojas de registro o en una hoja ad hoc que deberá adjuntarse bien a la hoja de registro, bien a la tarjeta de conductor y en la que incluya los elementos que permitan identificarle”* lo que quiere decir que durante el trayecto el aparato deje de funcionar no excusa al conductor a que deje de prestar atención a lo que establece la normativa, y deberá anotar todo en un informe que cumpla con los datos que el conductor ha realizado.

El aparato deberá ser capaz de registrar, almacenar, visualizar e imprimir los elementos siguientes:

a) Registro y almacenamiento en la memoria:

- distancia recorrida por el vehículo con margen de error de 1 km.
- velocidad del vehículo.

³⁰MANUAL: *“El tacógrafo y los tiempos de conducción y el descanso en el transporte por carretera”*
Dirección general de transportes por carretera, subdirección general de inspección de transportes por carretera. MINISTERIO DE FOMENTO.

- tiempo de conducción.
- tiempo de disponibilidad.
- interrupciones de trabajo.
- tiempo de descanso diarios.
- El número de expedición de la tarjeta de conductor con fechas y horas de inserción y extracción de la tarjeta.
- Por cada tarjeta de conductor que se inserte por vez primera después de haber sido utilizada en otro aparato de control:
 - el tiempo de conducción actualizado desde la última interrupción o el último tiempo de descanso.
 - el tiempo de conducción total del día después del último tiempo de descanso de al menos 8 horas.
 - los tiempos de conducción del día entre dos tiempos de descanso de al menos 8 horas durante los 27 días civiles anteriores con fecha, hora y duración.
 - el total de los tiempos de conducción de la semana en curso y de la semana anterior y el total de los tiempos de conducción de las dos semanas anteriores completas.
 - los tiempos de descanso de al menos 8 horas de duración correspondientes al día y a los 27 días civiles precedentes, en cada caso con fecha, hora y duración.
 - identificación (VRN) de los vehículos conducidos.

b) Almacenamiento en la tarjeta de conductor:

Donde se establezcan los datos esenciales de los tiempos de conducción, acontecimientos y fallos del aparato, fecha y hora de inserción y extracción de la tarjeta de conductor y la distancia recorrida.

El Reglamento (CE) No 1360/2002 de la Comisión de 13 de junio de 2002 supone una última actualización al progreso técnico que supone el aparato de control implementado en el Reglamento de 1985, pues como hemos dicho, este aparato requiere ser actualizado para ser más preciso y por ello requiere ser implementado en el Reglamento conforme al de las Comisiones Europeas, todo ello antes de que se ponga en funcionamiento el tacógrafo digital.

El tacógrafo digital surge con la implantación a nuestro sistema de control de conducción vial a través de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital. A partir del 1 de enero de 2006 los vehículos obligados a llevar instalado un tacógrafo serán los matriculados por primera vez, y utilizarán el denominado tacógrafo digital, que además de indicar y registrar, almacena los datos anteriormente señalados. Por tanto, no es preciso que los vehículos que ya vinieran incorporando el tacógrafo analógico, cuyo funcionamiento consiste en colocar un disco de diagrama, que son discos de material ligero y resistente, en una ranura que suele estar justo detrás del cuentakilómetros del vehículo. Habiendo

rellenado de manera manual y legible en dicho disco el nombre y apellidos del trabajador, fecha y lugar de inicio del trayecto, matrícula del vehículo y kilómetros que figuran en la lectura del cuentakilómetros para que quede reflejado en el disco. Una vez introducido, el disco irá registrando la actividad mediante la escritura del tacógrafo en el disco, haciendo constatar la velocidad en la que circula en dicho momento y el descanso que ha realizado. Estos discos diagrama tienen una duración de 24 horas.

En el tacógrafo digital se trata de un dispositivo que suele estar junto a los dispositivos de radio y comunicación del vehículo, y de similares dimensiones. En él se introducirá la tarjeta del conductor, que dichas tarjetas son personales, eso quiere decir que dicha tarjeta acompaña al conductor, no al vehículo. Una vez insertada la tarjeta, en el visor del aparato aparecerán la hora local y la hora UTC (hora del meridiano cero). Después el aparato examinará los datos de la tarjeta de conductor y mostrará la hora en la que aquella se extrajo por última vez. Es en ese momento cuando el conductor debe registrar, de forma manual, las actividades que hay realizado desde el momento en que extrajo por última vez su tarjeta hasta el momento en que se extrajo por última vez su tarjeta hasta el momento en que vuelva a insertar. A continuación el tacógrafo solicitará que el conductor introduzca el país donde comienza el periodo de trabajo diario, debiendo indicar la Comunidad Autónoma en caso de comenzar la actividad en España. El tacógrafo digital almacenará datos de, al menos, los últimos 28 días de actividad de su titular.

Tanto si es analógico como digital deberán indicar la actividad que están realizando, ya sea: tiempo de conducción, otros tiempos de trabajo, tiempo de disponibilidad o tiempo de pausas y periodo de descanso diario.

En el caso de que el conductor realice la actividad con otro vehículo habiendo circulado con el disco diagrama o la tarjeta en otro vehículo, corresponderá por cada modelo las actuaciones que deberá hacer el conductor:

- En el caso de que haya iniciado la actividad con un tacógrafo analógico y seguidamente inicie la actividad pero con otro vehículo, deberá retirar el disco diagrama del vehículo con el que hubiere circulado e introducirá en el nuevo vehículo el disco que hubiera venido usando, anotando claramente en el reverso la matrícula del nuevo vehículo, los kilómetros que marca la lectura del cuentakilómetros del nuevo vehículo y la hora en que se efectúa el cambio del vehículo, todo ello previo a introducir el disco en el nuevo vehículo.
- En el tacógrafo digital, antes de la extracción de la tarjeta, el conductor tiene que introducir manualmente, el país donde finaliza el periodo de trabajo (también de la Comunidad Autónoma si nos encontramos en territorio español).

Para el año 2018 se ha implementado el Plan de Inspección de Transporte por Carretera donde se modificarán aspectos legales y tecnológicos, como hemos visto, pues el que aparezca disposiciones consolidadas del reglamento hacia la misma materia no sugiere que la normativa tenga lagunas, la normativa evoluciona para lograr una

precisión a la hora de poder controlar las labores del conductor y facilitar el seguimiento a las inspecciones. Reflejarán temas sobre las actuaciones inspectoras sobre el control del servicio de transporte público o de otros medios, control de tiempo de conducción y descanso, sobre las infracciones en la manipulación del tacógrafo y del limitador de velocidad, sobre la cualificación y formación requerida por los conductores, y sobre todo en normativa en control y seguimiento en transporte internacional.



9.- RESPONSABILIDAD EMPRESARIO-TRABAJADOR

Ante una relación laboral, el trabajador por cuenta ajena debe realizar sus tareas de forma productiva y eficaz por el buen funcionamiento de la actividad económica que ofrece el empresario, que este a la vez, debe procurar el funcionamiento adecuado en su centro para que el trabajador pueda realizar la tarea que le es encomendada.

Estamos hablando de la responsabilidad que ostenta la dualidad empresario-trabajador en el sector del transporte por carretera, que como consecuencia, determinará el cumplimiento de la normativa aplicada a su actividad y por tanto el funcionamiento de la producción.

Concretamente en este sector, la responsabilidad de ambos estará marcada por ciertos factores como veremos a continuación, por la parte que le corresponde al empresario debiendo facilitar lo necesario al trabajador para cumplir la tarea, como por parte del trabajador que consistirá en transportar la carga lo más eficaz posible.

Además, la Ley de Prevención de Riesgos laborales impone al empresario y al trabajador una serie de obligaciones a fin de garantizar la seguridad y la salud en el trabajo, y, como veremos a continuación, enunciaremos las responsabilidades que les competen a ambos en la medida que sus acciones u omisiones impliquen un incumplimiento de la normativa.

Vamos a analizar cada aspecto y responsabilidad que le corresponde a cada parte y compararemos las funcionalidades ante su labor unida a las obligaciones que le corresponden.

9.1.- EMPRESARIO

“Se considera empresario, a toda persona natural o jurídica que, por sí o por medio de representante, ejercita en nombre propio, una actividad económica de producción o distribución de bienes o servicios en el mercado, adquiriendo la titularidad y las obligaciones derivadas de dicha actividad”³¹, ésta en sí es la definición del empresario, aunque requiere mucho más como veremos, y desde un punto de vista siendo sujeto principal la actividad del transporte por carretera.

Las principales responsabilidades del empleador será, como primer requisito, mantener al trabajador de alta en la Seguridad Social y cumplir con sus obligaciones de pago tanto de salario del trabajador como de costes en la Seguridad Social que devengan los trabajadores. En lo que corresponde a la cotización en Seguridad social, los autónomos deben cotizar durante el mes en curso.

³¹ <https://www.iberley.es/temás/concepto-empresario-43861>

En lo que respecta a la prevención de riesgos laborales, se le impone al empresario una serie de obligaciones a fin de garantizar la seguridad y la salud en el trabajo, reconociendo al trabajador el derecho a una protección eficaz en esta materia³². En tal caso, el incumplimiento por parte del empresario de sus obligaciones en materia preventiva dará lugar a responsabilidades administrativas, penales y civiles por daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento, según lo establecido en el artículo 42 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

En el caso de este sector, en el que el trabajador prestará sus servicios viajando durante días o semanas, el empresario está obligado a remunerar las cantidades de comidas, transporte, alojamiento, etc, según viene recogido en el artículo 40 del Estatuto de los Trabajadores: *“Por razones económicas, técnicas, organizativas o de producción, o bien por contrataciones referidas a la actividad empresarial, la empresa podrá efectuar desplazamientos temporales de sus trabajadores que exijan que estos residan en población distinta de la de su domicilio habitual, abonando, además de los salarios, los gastos de viaje y las dietas”*. Se tendrá derecho a la dieta según venga establecido en el Convenio Colectivo o la normativa interna de la empresa. Según lo establecido en el artículo 38 del II Acuerdo General Estatal para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, consta que el trabajador tendrá derecho de percibir dieta para subsanar gastos de almuerzo, cena y pernoctar. Quedarán exoneradas del pago de pernoctación las empresas que hayan facilitado ya al trabajador un lugar donde pernoctar. Lo establecido en el Convenio Colectivo de la Comunidad de Madrid del Sector Transporte de Viajeros por Carretera refleja que las percepciones serán de 10,19 Euros por alojamiento y desayuno, mientras que de 11,19 Euros por comida y cena.

Las dietas no se reflejan en el salario mensual, aunque lo correcto sería que se incluyan en la nómina del mes siguiente, en la sección de devengos y concretamente como percepciones no salariales. La empresa puede pagar por adelantado al trabajador, quien al finalizar su desplazamiento deberá entregar los correspondientes tickets para justificar sus gastos. Aunque puede ser a la viceversa, en el que el trabajador cubra los gastos inicialmente, otorgando los tickets para su posterior reembolso.

Siguiendo con la parte de responsabilidades, puntualizaremos el tipo de responsabilidad que tienen los trabajadores frente a daños que han producido. En este punto hablaremos acerca de las acciones y límites que ostenta el empresario. La acción que puede actuar el empresario se refleja en el artículo 50 del Estatuto de los Trabajadores, en el que nos habla de las modalidades de despido y de que manera actuar frente a ellos. Y también nos queda reflejado en el artículo 58 del mismo Estatuto, en el

³² **Art. 14 Ley de Prevención de Riesgos Laborales:** “Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo...el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, con las especialidades que se recogen en los artículos siguientes en materia de plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de riesgos, información, consulta y participación y formación de los trabajadores, actuación en casos de emergencia y de riesgo grave e inminente, vigilancia de la salud, y mediante la constitución de una organización y de los medios necesarios...”

que nos habla de las faltas y sanciones hacia los trabajadores³³. La responsabilidad por daños causados por el trabajador a su empresario puede derivar de la responsabilidad contractual consagrada en el Art. 1101 del Código Civil, que establece que “*quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquéllas.*” Hablamos en el supuesto de que el trabajador haya estropeado o deteriorado la carga debido a no ajustar la temperatura del frigorífico del camión, lo que ha conllevado a pérdidas de la carga. En caso negligente, el empresario podría tomar represalias al respecto, pero si se tratase de una imprudencia, en lo contemplado en los convenios estatales y provinciales, no se establece de que exista sanción en tales situaciones.

Estas son alguna de las responsabilidades reflejadas en la revista “Transporte Profesional”³⁴ establece según lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 561/2006.

- Prohibidas las primas por productividad : Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores mediante primas en función de la distancia recorrida o del volumen de las mercancías transportadas.
- Obligación de organizar el trabajo de los conductores: Las empresas de transporte son responsables de organizar el trabajo de sus conductores, de forma que puedan respetar los tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso que establece el Reglamento (CE) n° 561/2006.
- Obligación de realizar controles: Las empresas de transporte darán instrucciones a sus conductores, y realizarán controles regulares, para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 561/2006.
- Responden por las infracciones: Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por sus conductores al Reglamento (CE) n° 561/2006.
- Responsabilidad en los horarios del transporte: Las empresas de transportes, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y las agencias de colocación de conductores deberán garantizar que los horarios de transporte acordados respetan el Reglamento (CE) n° 561/2006.

En el sector del transporte también se establece la posibilidad de seguimiento a través del GPS de los trabajadores en ruta. De esta manera, el empresario puede visualizar el recorrido que realiza el trabajador y poder observar si se dirige por la ruta adecuada, o por el contrario, si ha circulado por alguna ruta no justificada. Además, también es útil en el caso de que el camión del trabajador haya quedado inmovilizado o haya tenido una rotura. Siempre será consentida la vigilancia del trabajador cuando

³³ Art 58 del Estatuto de los Trabajadores: “*Los trabajadores podrán ser sancionados por la dirección de las empresas en virtud de incumplimientos laborales, de acuerdo con la graduación de faltas y sanciones que se establezcan en las disposiciones legales o en el convenio colectivo que sea aplicable*”.

³⁴ REVISTA: “Transporte Profesional” separata especial/monográficos del transporte.

tenga un carácter laboral, y nunca personal, debiendo informar el empresario de la actividad de vigilancia que realiza, y su finalidad.

9.2.- TRABAJADOR

Por la parte que le corresponde al trabajador, este deberá realizar las tareas encomendadas por el empresario por el bien productivo de la empresa. En el caso del transporte por carretera, será responsabilidad del trabajador la realización del trabajador de portar el material hasta su destino en óptimas condiciones. Aun no siendo responsabilidad suya en el caso de depreciación de la mercancía como hemos comentado anteriormente.

En el momento del transporte, el trabajador recibirá un documento en el que especifique la hoja de ruta, el número de carga que portará el camión, el horario cuando el trabajador debe personarse, y por el bien y cuidado de la mercancía, en el documento se establece los grados de temperatura (o las condiciones) en que debe ir la carga, para no ocasionar una depreciación de la carga, no siendo responsabilidad del trabajador la imprudencia en tal caso. Sería una falta muy grave la negligencia o dolo en actos de manipulación de la mercancía.

De conformidad con el art. 29 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales:
"corresponde a cada trabajador velar, según sus posibilidades y mediante el cumplimiento de las medidas de prevención que en cada caso sean adoptadas, por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional, a causa de sus actos y omisiones en el trabajo, de conformidad con su formación y las instrucciones del empresario."

Los trabajadores, con arreglo a su formación y siguiendo las instrucciones del empresario, deberán en particular:

- Usar adecuadamente, de acuerdo con su naturaleza y los riesgos previsibles, las máquinas, aparatos, herramientas, sustancias peligrosas, equipos de transporte y, en general, cualesquiera otros medios con los que desarrollen su actividad.
- Utilizar correctamente los medios y equipos de protección facilitados por el empresario, de acuerdo con las instrucciones recibidas de éste.
- No poner fuera de funcionamiento y utilizar correctamente los dispositivos de seguridad existentes o que se instalen en los medios relacionados con su actividad o en los lugares de trabajo en los que ésta tenga lugar.
- Informar de inmediato a su superior jerárquico directo, y a los trabajadores designados para realizar actividades de protección y de prevención o, en su caso, al servicio de prevención, acerca de cualquier situación que, a su juicio, entrañe, por motivos razonables, un riesgo para la seguridad y la salud de los trabajadores.

- Contribuir al cumplimiento de las obligaciones establecidas por la autoridad competente con el fin de proteger la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo.
- Cooperar con el empresario para que éste pueda garantizar unas condiciones de trabajo que sean seguras y no entrañen riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores.

El incumplimiento por los trabajadores de las obligaciones en materia de prevención de riesgos a que se refieren los apartados anteriores tendrá la consideración de incumplimiento laboral a los efectos previstos en el artículo 58.1 del Estatuto de los Trabajadores.

En conclusión, será responsabilidad del trabajador la potestad de decidir si la actividad que va a realizar no es perjudicial por su bien, pudiendo desistir ante el empresario la negativa de realizar la actividad debido a la peligrosidad que conlleva, y todo ello con los medios justificativos que lo demuestren en todo momento. El empresario no podrá tomar medidas sancionadoras ante tal caso, debiendo en todo momento intentar subsanar la causa de tal peligrosidad o cualquier motivo que afecte la realización de la actividad.

9.3.- ANEXO JUDICIAL

Ante las posibles pertinencias que puede ocasionar un trabajador en la empresa, como hemos podido observar, ciertos casos tienen que resolverse ante el Tribunal como rechazo conciliatorio de ambas partes. Aunque no todos los casos derivan del empresario-trabajador, es cierto que la parte denunciadora provenga de un tercero, la mayoría de las veces del proveedor.

A continuación detallaremos sentencias en las que se ha visto comprometido la confianza de ambas partes y la cuestión de responsabilidad sobre los hechos acontecidos.

TSJ Santa Cruz de Tenerife. Sala de lo Social. Sección 1ª, 591/2017, de 20 de Junio de 2017. Recurso 1194/2016.

-MARGINAL: STSJ ICAN 1407/2017

-RESOLUCIÓN: SENTENCIA DE 20-06-2017, núm. 591/2017, Recurso núm. 1194/2016

-JURISDICCIÓN: TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA, Sala de lo Social.

-RESUMEN:

D. Cornelio presta servicios para CANARY INTERNATIONAL FORWARDING S.L. desde el 17 de septiembre de 2012, con la categoría profesional de chófer repartidor, con un contrato de duración determinada, convirtiéndose con posterioridad en indefinido y a jornada completa. Los hechos constatados ocurren el día 17-04-2015 cuando el trabajador comenzó su jornada laboral con un furgón con rampa que bloquea las puertas traseras para descargar del vehículo y dos candados de seguridad. El trabajador es consciente y tiene conocimientos de como funciona dicha rampa, y cada vez que baja del camión para hacer una entrega de mercancía, tiene la obligación de dejar la rampa plegada, desconectar la batería que la controla, poner los dos candados de seguridad y dejar el camión totalmente cerrado. En el día de los sucesos, el trabajador llama a la empresa a las 10:45 horas para notificar que le han robado dos cajas de tabaco, cuyo coste aproximado es de 2000 Euros. Dichas cajas se cargaron esa misma mañana en el almacén de la empresa. La presunción en un primer momento era que aquel día el trabajador conducía un camión que no era el suyo habitual, y por tanto, se había olvidado de desconectar la batería de la rampa, así como poner los candados de seguridad de la misma. Estos hechos supone un incumplimiento de una obligación inexcusable de sus funciones y una negligencia grave que ha ocasionado un perjuicio grave a la empresa, ya que el coste de esas cajas robadas es de aproximadamente 2000 Euros, además de las implicaciones negativas en la relación con los clientes de la empresa. Por tanto, y al parecer, no resulta excusa que el trabajador llevara aquel día un camión distinto al habitual, porque la tarea es la misma que con cualquier camión. Por otra parte, se duda de la versión ofrecida por el trabajador, puesto que no es creíble que unos ladrones accedan al camión a la vista de todo el mundo fueren dos candados de seguridad, bajen una rampa, y abran el camión para sacar la mercancía, seguidamente que vuelvan a subir la rampa y cierren el camión como si nada hubiese pasado. Además, la empresa tiene un protocolo con el cliente para estos casos, que consiste en caso de hurto se requiere que el conductor vuelva de inmediato al almacén y así fue como se le ordenó una vez conocidos los hechos. El trabajador volvió a las 14:00 horas, casi 4 horas después de lo ocurrido. Por lo tanto se le entrega la carta de despido.

En la fundamentación de derecho en este caso, nos encontramos ante una negligencia grave y por tanto se procedió al despido disciplinario. Aun así, se estima que se considera despido improcedente al no constar si la batería de la rampa estaba desconectada o si los candados de seguridad estaban colocados, ni tampoco que se le dijera al actor que tenía que regresar de inmediato a la base; que en otras sustracciones, cuando el vehículo ha sido forzado, los conductores no han sido despedidos en otras ocasiones.

-FALLO:

Se desestima íntegramente el recurso de suplicación presentado por "Canary International Forwarding, Sociedad Limitada", frente a la Sentencia 423/2015, de 31 de julio, del Juzgado de lo Social nº. 1 de Santa Cruz de Tenerife en sus Autos 433/2015, sobre despido disciplinario, la cual se confirma en todos sus extremos. Al no haber cabida a otras pruebas concluyentes, el Tribunal dictamina que el trabajador no ostente su despido como disciplinario, a la carencia de pruebas que fue negligencia del trabajador que dicha carga fuese robada, como se ha constatado, y todo ello ante la falta

de conocimientos que el trabajador carecía respecto al camión que no era habitual su conducción.



10.- NORMATIVA INTERNACIONAL

El sector del transporte por carretera es una de las ocupaciones que más encabeza en la economía de un país, pues la distribución de productos, personas o cualquier otro tipo de transporte es fundamental para la facilidad y conformidad de los servicios.

Para este estudio, he seleccionado países en los que el sector del transporte por carretera son totalmente distintos a lo establecido en territorio español, pero muy similares entre ellos. Hablamos de Estados Unidos y Australia, son países con ciertas similitudes y como observaremos a continuación, similares en lo que a transporte por carretera se habla. Aunque la normativa sea más estricta en una localización que en otra, ambas buscan una uniformidad para que la seguridad en carretera sea más precisa y evitar el número de fallecidos en las mismas.

A continuación, haremos una comparación con la normativa del sector del transporte en países no comunitarios, países en los que la normativa en dicho sector varía en función de las leyes que ostentan dependiendo del sistema organizativo nacional.

10.1.- NORMATIVA DEL TRANSPORTE EN ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos (EEUU en adelante) cuenta con una de las redes de carreteras interestatales más amplias del mundo, puesto que cuenta con un sistema de autopistas gratuitas y administradas por el Gobierno Federal, cuya longitud alcanza alrededor de 75.376 km y por ello los transportes se dividen de corto recorrido a largo recorrido.

En los últimos años, y debido al deseo o insistencia de los convenios del sector a la mejora de las condiciones laborales en el país, en 2004 se decretó una nueva normativa para limitar las horas de conducción. La Administración Federal de Seguridad de Conductores Profesionales (*Federal Motor Carrier Safety Administration*) interpuso el cambio normativo de la legislación americana sobre el tiempo de conducción y el descanso de los conductores, de manera que la modificación ha limitado su actividad y ha alargado los periodos de descanso obligatorios. La modificación ha sido tomada debido al numeroso número de accidentes producidos por fatiga.

Para el “Departamento de Transporte de Estados Unidos” un accidente producido por camión se considera cuando el vehículo pesa más de 10.000 libras (unos 4.500 kg). En Estados Unidos se producen unos 500.000 accidentes de camión, de los que el número de fallecidos es de casi 5.000 víctimas, esto significa que casi 1 de cada 8 accidentes de automóvil son producidos por camiones. Según la estadística proporcionada por el “Departamento de Transporte de Estados Unidos”, el 34% de los accidentes de camión con víctimas fatales ocurrieron durante la noche y que el 66%

ocurrieron durante el día. También nos facilita que el número de accidentes ocurridos entre semana son del 22% y que el 78% son ocurridos durante el fin de semana. El número de accidentes ocurridos en ciudades son del 32%, donde el 68% tuvieron lugar en áreas rurales o suburbanas. Lo que demuestra que el lugar, día, hora son fundamentales para determinar el momento más propenso de que pueda ocurrir un accidente.

Aunque se asume que la conducción en estado de ebriedad causa la mayoría de accidentes de camión, este no es el caso. En 2003, el porcentaje que representaba el número de accidentes de conducción por camiones era del 1%. Por otro lado, 30% de los accidentes de camión con víctimas fatales suceden porque el conductor del camión está fatigado debido a no tener el suficiente tiempo de descanso cuando está en la carretera.

Siguiendo con la legislación modificada en 2004, la anterior ley se ha visto comprometida al tratarse de una normativa datada en 1939, en la que se regulaban inicialmente las horas de servicio para los conductores profesionales. Pero como hemos visto, los avances tecnológicos afectan de una forma significativa a la legislación que venía regulando su control, y por ello, han requerido que se formulen normativas que facilite los dictámenes en caso de contingencia. De tal manera, que la nueva legislación aplicada permite a los conductores conducir una jornada diaria de hasta 11 horas en lugar de 10 como venía siendo en la anterior normativa, pero el periodo de descanso obligado se amplía de 8 a 10 horas. El límite total diario, incluyendo el tiempo requerido para comer y recargar combustible, se reduce de 15 a 14 horas, al que dicho tope no podrá superarse a no ser que se disponga de un sitio adecuado para dormir, y deberá ir seguido de un descanso obligado de 10 horas. El cómputo semanal de trabajo será de 60 horas en 7 días consecutivos, o 70 horas en 8 días consecutivos, pero los conductores deberán realizar un descanso de 34 horas seguidas antes de iniciar nuevos periodos de 7 u 8 días.

Como suele ocurrir, EEUU dispone de ciertos materiales de cierta peligrosidad, de los que los conductores de camiones, experimentan ofertas de trabajo de empresas de transporte por carretera que no se siguen las reglas y regulaciones de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). Ante esta situación, un conductor de camión tiene el derecho a negarse a conducir un equipo inseguro³⁵. Ante este derecho, se prohíbe el castigo y cualquier tipo de recriminación o discriminación a los conductores por parte de las compañías de transporte. Ante lo expuesto y lo registrado en el STAA, el conductor podrá negarse a transportar una carga cuando observe que las condiciones no son favorecedoras, incluido el tiempo meteorológico.

Los conductores pueden dirigir quejas oficiales o demandas legales gracias al desarrollo de la *Assistance Committee* (DAC), cuyas quejas presentadas deberán ser informadas a la *Equality Employment Opportunity Comisión* (EEOC), de los que dicho informe serán registrados y notificados al empleado con datos y cifras.

Además, los conductores de camiones pueden aprovechar el “Plan Legal para los Conductores de Camiones”, publicado en 1991, y en el que representa un bufete

³⁵ Dicho derecho queda reflejado en la “Ley de Asistencia de Transporte de Superficie” (STAA)

nacional real. Gracias a este Plan Legal los transportistas están protegidos en el aspecto legal. El motivo por el que necesitan dicho plan es porque los dichos conductores están dirigidos por fuerzas que han establecido diferentes medidas estándar para los otros conductores de camiones.

En materia de conciliación familiar, como hemos comentado anteriormente, los transportistas pueden pasar semanas fuera de casa debido a las exigencias en el transporte. Es por ello, por el que dicha profesión requiere tiempo, tiempo en carretera lejos de su vida familiar, pudiendo estar fuera durante semanas o meses. Así pues, los conductores de largas distancias pueden estar entre 5 y 6 semanas fuera de casa. En el caso de conductores locales disponen de mayor tiempo disfrutado en casa debido al corto recorrido. Es por ello por el que la normativa establece una compensación de descanso determinada por el tiempo recorrido.

En el caso de discriminación e igualdad de derecho de las mujeres al volante, se ha visto resultante que el 47% de los puestos de trabajo en la industria del transporte son ocupados por mujeres, siendo el 6% mujeres al volante. Aunque se ha determinado que las mujeres requieren menor tiempo que los hombres para conseguir el certificado de Clase A CLD³⁶. La discriminación y la igualdad de derechos de la mujer camionera es lo esencial entre todos los derechos camionero. Hoy en día los conductores de camiones femeninos están tratando de romper los estereotipos, y van en la dirección correcta. La conducción de un camión no es una cosa fácil de hacer, ni que alguna vez será, pero el esfuerzo que los conductores de camiones femeninos están dando es enorme, y hacerse valer merece la pena.

En lo que respecta al salario, se estima un sueldo de 39.260 Dólares (unos 33.390 Euros), siendo un salario promedio por hora de 18.87 Dólares (16 Euros). Lo que respecta que el sueldo suele ser superior al español, aunque hay que destacar que el EEUU se establece el cobro dependiendo de la distancia recorrida.

Como hemos podido comprobar, si hacemos una comparativa respecto a la legislación española, el tiempo empleado a la conducción se ve incrementado, siendo la nuestra de 9 horas con el límite de 10 horas, al llegar a la legislación estadounidense que alcanza 11 horas diarias. La jornada semanal por tanto también se ha visto incrementada, pasando de 56 horas la nuestra a 60 horas en un cómputo de 7 días consecutivos. La normativa puede verse incrementada en sentido horario debido a que la conducción en EE UU requiere mayor recorrido, sobre todo dependiendo de si el conductor se dedica a trayectos largos o cortos. Por tanto, ello quiere decir que la demanda de transporte en EEUU es mayor, según datos recogidos, y la necesidad de personal en el transporte en dicho país va en creciente, es debido a la globalización y el crecimiento del país el por que de tal necesidad de empleabilidad.

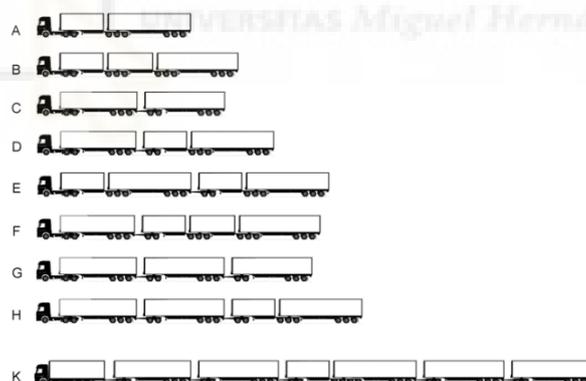
³⁶ CLD equivale a las siglas en ingles "*Commercial Driver's License*" requerida en EEUU para poder conducir. En el caso para poder conducir camiones, deberá aprobar el permiso Clase A, que le permite conducir cualquier combinación de vehiculos con una Clasificación de Peso Bruto del Vehiculo de 26.001 libras o 11.790 kilos.

10.2.- NORMATIVA DEL TRANSPORTE EN AUSTRALIA

Se ha visto reflejado que en Australia, un país que, aunque cuenta con 7.692 millones km², únicamente cuenta con 25 millones de habitantes, es debido a que la mayoría de la población reside en la costa, en los alrededores del país. Es por ello que el abastecimiento se transporta por camión, y que para ello debe seguir largos trayectos en carreteras en muy mal estado, incluso en caminos que no están hechos para el paso de este tipo de vehículo. Por tanto, hablaremos de las condiciones laborales en Australia, puesto que se trata de un país que se ha “americanizado” con el paso de los años, y que se pueden ver ciertas similitudes en sus transportes.

Como hemos comentado, la similitud entre Australia y EEUU se observa desde un primer momento en sus remolques, denominados “Road Train” (tren de carretera) que puede transportar hasta 200 toneladas y usar hasta 1000 caballos de potencia.

El tipo de licencia en este país es denominada *MC (Multi-Combination)*, existiendo diferentes clases de *Multi-Combination* siendo cada uno diferente dependiendo del número de remolques o semi-remolque que lleve.



(En la imagen observamos los diferentes tipos de permisos Multi-Combination. En el caso del tipo “A” podrá circular por la mayoría de las ciudades, mientras que el resto no podrá hacerlo. En el caso del permiso “K” solo existe en territorio privado)

Para el control de horas de descanso y conducción, en Australia se rellena una libretilla llamada “log book”. Según es sabido, este documento no genera fiabilidad sobre los datos que recoge, pues es fácil manipularla si se hace un reparto regional o local. En Australia no existe tacógrafos de ninguna clase.

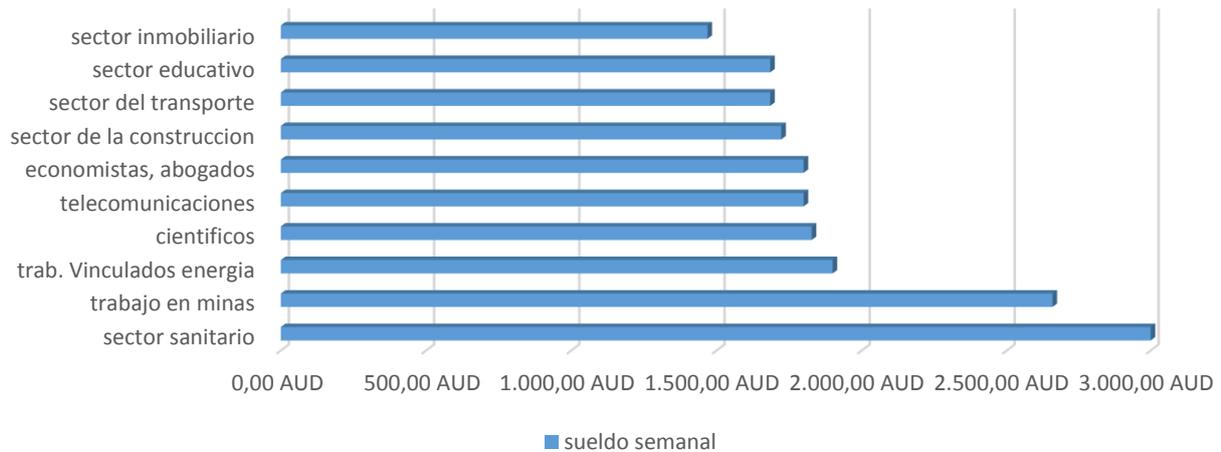
The image shows a 'NATIONAL DRIVER WORK DIARY DAILY SHEET'. It consists of two main parts. The upper part is a grid with columns for hours of the day (00 to 24) and rows for different activities: 'Driving (including loading and unloading)', 'Rest', 'Sleeping', 'Waiting', 'Other', and 'Total'. The lower part is a table titled 'Record of Daytime Driving Hours' with columns for Date, Time, Location, and other details. The form includes fields for driver name, license number, and vehicle details.

(En la imagen observamos el “log book”, en el que se muestra el documento para rellenar las horas de conducción, el descanso realizado y el total de kilómetros recorridos)

La jornada laboral de un transportista corresponde a las horas de conducción, a la vez que de trabajos como es la carga, la descarga, el enganche que también se considera tiempo de trabajo efectivo, son de hasta 14 horas, repartiéndose en tramos de hasta 5 horas para hacer una pausa de 30 minutos. Un ejemplo de jornada sería: el trabajador conduce 5 horas, descansará 30 minutos, luego conducirá otras 5 horas, y descansará 30 minutos, luego solo podrá conducir 3 horas y el descanso diario de 10 horas. El descanso por día laboral debe de ser de al menos 10 horas. El cómputo semanal será de 72 horas en una jornada semanal de 7 días, siendo su descanso una vez cumplida esas 72 horas de un día completo de descanso, haciendo hincapié en que el descanso diario no podrá hacerse en el vehículo, siempre en el hogar o si fuera preciso en un hotel o similares.

En la remuneración, se divide en jornada salarial por horas, que ronda entre 22 y 30 Dólares (entre 18 y 25 Euros), el salario se suele fijar anual en los casos de que la ruta sea de larga distancia. El sector del transporte está considerado como uno de los oficios mejores pagados de Australia.

sueldo semanal



(En el gráfico observamos los sectores mejores remunerados de Australia. Encontramos el sector del transporte en el puesto n°8)

En Australia, las leyes destinadas a la seguridad en el trabajo son muchos más estrictas ya que en el pasado tenían un alto porcentaje de accidentes. Está totalmente prohibido el consumo de alcohol, el porcentaje debe ser siempre 0% de alcohol en sangre.

Como hemos podido observar, las condiciones en el transporte de mercancías en Australia es de un nivel superior en exigencias a las ofrecidas en EEUU, y por tanto, de las que disponemos en España. La normativa en tiempos de conducción y descansos supera a la de EEUU, debido al constante recorrido por desiertos que el conductor debe circular, ello justifica el exceso de tiempo en carretera para que el trabajador pueda estar en casa lo antes posible. Tal y como se aprecia, la normativa de regular los tiempos de conducción y descansos son fáciles de manipular, lo que nos dice que el sistema de control de conducción no juega un papel fundamental, o al menos la sensación que plasman al respecto. En el tema de prevención son más estrictos debido a la preocupación del número de accidentados en dicho país.

11.- CONCLUSIONES

Una vez analizado en profundidad el sector del transporte por carretera, concretamente de la labor realizada por los trabajadores al mando de camiones, es momento de exponer las conclusiones a las que he llegado a lo largo de la elaboración del presente trabajo.

Según lo expuesto en el estudio, el transporte por carretera representa un papel fundamental en el sector económico del país, a la vez que mejora la competitividad y apoyo tanto al resto de sectores económicos como a la propia contratación de personal.

La importancia resultante del servicio ofrecido del transporte de mercancía por carretera queda justificada por el hecho de que ningún sector económico podría producir bienes que son demandados por la sociedad si no se efectuaran transportes para el abastecimiento.

Durante el proceso de búsqueda de información, he podido observar las numerosas derogaciones y entrada de disposiciones para modificar la normativa laboral del trabajador dedicado al transporte. A mi juicio personal me resulta escasa y mejorable, en ciertos aspectos que resultan primordiales en cuanto a la calidad de la labor realizada se trata. El Consejo Europeo trata de que la normativa sea armoniosa en todos los estados miembros de la Unión Europea, pero en ciertos aspectos, y como no podía ser de otra manera, resulta difícil complacer el carácter normativo que se propone, de ahí que la votación se realice de manera democrática.

La normativa laboral española en dicho sector ofrece al trabajador un límite de conducción para el descanso de sus funciones para la posterior incorporación de la tarea. A la vez que la distinción de tiempo efectivo, tiempo de descanso, y tiempo de disponibilidad se encuentra regulado a la hora de posibles incongruencias normativas en cuanto a la realización de sus labores profesionales.

Las diferentes figuras estudiadas, como puede ser la del transportista autónomo, como también la parte que le corresponde al empresario, nos ha podido llevar a observar como la normativa se ajusta para la indiscriminación de las partes.

Hemos podido observar, que por medio del avance tecnológico es capaz de controlar la distancia recorrida y el tiempo en carretera que ha cumplido el trabajador, tanto a registro laboral como por seguridad vial. No resulta factible tener al volante un conductor con horas de recorrido por carretera y que pueda ocasionar una colisión con un destino fatal.

La normativa se ha visto forzada en ese aspecto, combinándola y comparándola a nivel internacional, donde dependiendo del rincón geográfico podemos observar que la normativa se ve modificada a causa de la distancia que debe recorrer el transportista es mayor debido a las inmensas carreteras que ostentan en dichos países.

La propuesta por hacer este estudio, la manera en que la normativa actúa ante el sector del transporte por carretera, ha sido tanto por una parte personal como por perspectiva actual.

La labor de transportista no está bien contemplada ante la sociedad, según el estudio de campo realizado mediante una encuesta elaborada ante un grupo determinado de personas, formado entre mujeres y hombres con una media de edad de 38 años, les expuse a que anotaran en un papel anónimo qué opinaban de la labor del transportista. De los más destacados encontramos: *“es una profesión dura, no podría vivir sin saber de mi marido durante semanas...”*, *“los camioneros son gente sucia, insultan y son un estorbo en la carretera...”*, *“son gente muy poco cuidadosa, no limpian sus camiones y no se duchan...”*. Son alguno de los textos facilitados en los que nos encontramos ante una discriminación por su labor, en el sentido de que el grupo seleccionado confesó no saber mucho de la profesión, simplemente la idea que tienen hacia ellos. Ello me cabe a pensar que la figura del transportista está estereotipada por lo que la gente percibe en la carretera o en la televisión. La labor del conductor de camiones debe de ser respetada como cualquier otra.

Según en publicaciones que he podido leer durante el estudio, tanto a nivel nacional como internacional, el transportista sufre la presión del hurto, aquellos que desean apropiarse de la mercancía y que la labor del camionero no contempla dicha vigilancia con medios de protección debido a que su labor consiste en el transporte de mercancía y la conservación de la misma, no en la vigilancia a base de la fuerza para evitar imprevistos que en ocasiones puede acabar con la vida del transportista.

La otra parte del motivo de este estudio es que conozco esta profesión desde que tengo uso de razón. Mi familia posee una empresa dedicada al transporte de mercancías a través de camiones desde hace dos generaciones. Mi madre, ante tanta insistencia por mi parte, permitió que fuera de viaje con mi abuelo, con tan sólo 5 años. La emoción que pude vivir aquel día, al ver tantos paisajes, poder preguntar a mi abuelo como conocía tantas carreteras, como sabía manejar un trasto tan grande, por que hacia tanto frio en aquella cabina donde unos señores con maquinaria especializada para el transporte de palets habían dejado cientos y cientos de cajas de frutas, y el por qué aquel señor que regentaba aquella fábrica me regaló una caja con una selección de fruta. Realmente fue una de las mejores experiencias de mi vida. Más tarde, mi padre comenzó en el mundo del transporte y solía ir a menudo con él los fines de semana. Era joven y tenía tiempo, el suficiente por pasar el fin de semana durmiendo en aquella cabina con los auriculares puestos. Han pasado 10 años de aquella situación, y mi perspectiva ha modificado. El trayecto que hacia con mi padre solía hacerlo con los auriculares, estaba entretenido y descansado. Mi padre había estado trabajando toda la semana sin parar, pero había semanas en los que debía cumplir el pedido y debía trabajar fines de semana incluido. Desde mi punto de vista actual, he podido observar que quizá debía haberme quitado esos auriculares y entablar conversación con mi padre, porque estoy seguro de que es lo que más deseaba, después de toda la semana en el camión solo, que digo semana, todas sus jornadas laborales en solitario, lo que más desearía él es alguien que le hiciera compañía, pues como he podido comprobar, no realizando este estudio, sino durante toda mi vida, es que es una profesión solitaria, y que también se ha visto afectada en el entorno familiar, echando en falta a mi padre cuando en momentos especiales de mi vida, cuando tenia previsto venir pero la carga se ha retrasado. Los días en solitario de mi madre, de mi hermana y mías han quedado marcadas, y es tiempo que por desgracia no podrá recuperarse, pero mi padre está realizando una labor necesaria e imprescindible.

Es por ello por el que decidí realizar este estudio, poder comprender la normativa que regula este sector, de que manera permite la regulación de la jornada laboral, la facilidad que otorga el sector para la conciliación familiar, y poder comprender el régimen jurídico legal que enmarca esta profesión.

Para concluir, me gustaría continuar con el seguimiento de dicho sector, pues como hemos podido comprobar, se encuentra en constante movimiento. Con el paso del tiempo la normativa se irá adaptando a las nuevas tecnologías y a las variables disposiciones laborables en lo que se refiere. Otro punto en el que me gustaría seguir es la lucha sobre una conciliación digna de un trabajador, de un ser humano, que dedica su tiempo a una labor que le obliga a estar lejos de su hogar. Y como hemos podido observar en dicho estudio, no existe mucha información acerca de planes conciliatorios en dicho sector que pueda facilitar al trabajador. Por tanto, la legislación contempla al trabajador por carretera como una figura con un régimen especial que debe adaptarse a su propia normativa, y que por tanto, el cometido de las interposiciones debe ser la búsqueda del bienestar y el acorde con el resto de profesiones.



12.- BIBLIOGRAFÍA

- **PLIEGO VEGA, D. (2003):** “EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS Y VIAJEROS EN ESPAÑA”
- **PONS FONT, N. (2014):** “HISTORIA DEL AUTOMOVIL. UN REGLAMENTO PARA CIRCULAR. UNAS CONDICIONES TECNICAS QUE CUMPLIR”.
- **FRAX Y SANTOS MADRAZO, E. (UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID):** “EL TRANSPORTE POR CARRETERA, SIGLOS XVIII-XX”.
- **PASCUAL QUIRÓS, C. Y HERBADA ESTEBAN, A. (2017):** “HISTORIA GRÁFICA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA”.
- **MANUAL: MINISTERIO DE FOMENTO** “El tacógrafo y los tiempo de conducción y el descanso en el transporte por carretera” Dirección general de transportes por carretera, subdirección general de inspección de transportes por carretera.
- **DR. VILCHEZ MEDINA, D. (2009):** “Estudio sobre la salud del transportista: SGS TECNOS, S.A..”
- **LECTURA: GIRÓN TOMÁS, C. (2011):** “Legislación española en materia de transporte por carretera, ley de ordenación del transporte terrestre y reglamentos que la desarrollan. Las autorizaciones para el transporte, competencia sancionadora por infracciones a la normativa de los transportes por carretera, su tramitación y recursos”.
- **MINISTERIO DE FOMENTO (2018):** “Observatorio del transporte de mercancías por carretera: oferta y demanda”.
- **MINISTERIO DE FOMENTO (2006)** “El tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera”.
- **ARROYO ABAD, C. (2016):** “El transporte terrestre por carretera: su regulación jurídica en el derecho laboral”
- **ESCUELA NACIONAL DE MEDICINA DEL TRABAJO INSTITUTO DE SALUD CARLOS III (2007):** “Salud y condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera.”
- **MINISTERIO DE FOMENTO (2018):** “PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA 2018”.
- **INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO (2002), sobre las consecuencias de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo**
- **SECRETARÍA DE ESTADO DE EMPLEO (2017):** “Trabajadores autónomos, personas físicas, en alta en la seguridad social, resumen de resultados a 31 de marzo de 2017”
- **SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE (2014):** “instrucción circular 01/2014 sobre tacógrafo y tiempos de conducción y descanso”
- **LUJÁN ALCARAZ, J.:** “LOS TRANSPORTISTAS EN LAS FRONTERAS DEL CONTRATO DE TRABAJO: CALIFICACIÓN JURÍDICO-LABORAL DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE”

- **REVISTA:** “Transporte Profesional Separata especial • Monográficos del Transporte”. Pág: 9-36.

12.1- WEBGRAFÍA

- https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIU DADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/Transporte/EPTMC/default.htm
- http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Historia_de_las_carreteras_esp%C3%B1olas_en_el_siglo_XX
- https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Esp%C3%B1a
- <http://debates.coches.net/forum/general/64889-historia-del-cami%C3%B3n-historia-de-pegaso-santana-avia-etc>
- <https://www.meneame.net/m/Art%C3%ADculos/asi-nacio-reglamento-circulacion-espana>
- <http://www.eleconomista.es/premium/pdf.php?idPDF=8397&proc=bol>
- <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/8926588/02/18/Bruselas-tumba-el-requisito-espanol-de-los-tres-camiones-para-tener-licencia.html>
- <https://www.serautonomo.net/dudas/cuales-son-los-requisitos-para-ser-transportista-autonomo>
- <https://ontruck.com/es/blog/2017/04/11/como-montar-una-empresa-de-transporte-de-mercancias-como-autonomo/>
- <https://diariodetransporte.com/2018/02/etf-quiere-reglas-mas-estrictas-conduccion-descanso-los-conductores/>
- <https://www.iberley.es/temas/jornada-laboral-actividades-moviles-transporte-carretera-6781>
- <https://www.cerem.es/blog/reconocimiento-medico-laboral-derecho-u-obligacion-del-trabajador>
- <http://www.transportaldia.es/disculpe-senor-dormir-casa/>
- <https://enrutatodosauna.wordpress.com/tag/conciliacion-familiar/>
- <https://ontruck.com/es/blog/2018/01/30/los-transportistas-de-mercancia-y-su-lucha-contr-el-estres-como-enfermedad-laboral/>
- http://www.diariodeleon.es/noticias/leon/transportistas-reclaman-flexibilidad-conciliacion_1130585.html
- https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/SERVICIOS_TRANSPORTISTA/COMPETENCIA_PROFESIONAL/
- <http://www.forotransporteprofesional.es/preocupa-la-alarante-falta-de-conductores-profesionales-a-la-la-federacion-empresarial-balear-de-transportes/>
- <http://www.europapress.es/economia/noticia-camioneros-tachan-competencia-desleal-ayudas-fomento-tren-mercancias-20171214175724.html>
- https://porticolegal.eleconomista.es/pa_articulo.php?ref=302
- <https://www.iberley.es/temas/concepto-empresario-43861>
- <https://tugesto.com/blog/que-son-las-dietas/>
- <http://cuantogana.xyz/un-camionero/>

- <https://www.autonomosenruta.com/transporte-mercancias/sector/4963-normativa-carga-camiones-responsabiliza-conductores>
- <https://www.camionactualidad.es/noticias-transporte-carretera/legislacion-normativa-transporte/item/4656-la-picaresca-espaniola-en-el-transporte>
- <https://www.conductorserio.com/conductor-serio/permisos-como-conductor-profesional-carnets/>
- <http://www.transporteldia.es/transportista-profesional-la-vida-en-la-carretera-como-forma-de-vida/>
- <https://buscadortransportes.com/tiempo-de-trabajo-efectivo-tiempo-presencia/>
- <https://www.iberley.es/temás/regimen-juridico-contratacion-transportistas-vehiculo-propio-14611>
- <http://www.relacioneslaborales.net/RelacionesLaborales/convenios5RL.asp?id=696&t=TRANSPORTE+DE+MERCANC%CDAS+POR+CARRETERA+DE+ALICANTE++Cod.+0300665%2C+03000665011981&Opcion=Documento>
- <http://www.laopiniondemurcia.es/comunidad/2017/02/16/comunidad-endurece-control-jornada-descansos/806337.html>
- <https://www.camionactualidad.es/noticias-transporte-carretera/legislacion-normativa-transporte/item/1989-condiciones-laborales-conductores-profesionales>
- <https://www.camionactualidad.es/noticias-transporte-carretera/reportajes/item/4712-negociacion-colectiva-marania-de-convenios>
- <https://diariodetransporte.com/2017/11/los-principales-problemás-sociales-del-transporte-por-carretera-en-europa/>
- http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/IGT/
- <http://www.eleconomista.es/gestion-empresarial/noticias/4629699/02/13/Los-transportistas-autonomos-deberan-trabajar-un-maximo-de-48-horas-semanales.html>
- <https://diariodetransporte.com/2018/03/ayudas-al-abandono-la-actividad-2018-transportistas-autonomos/>
- <http://www.eleconomista.es/transportes/noticias/8936862/02/18/Los-autonomos-volveran-a-subirse-al-camion-en-Espana.html>
- <http://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/documentacion-transporte-internacional-mercancias-carretera/>
- <https://www.wonder.legal/es/modele/contrato-transporte-mercancias-carretera>
- <http://www.porexperiencia.com/artículo.asp?num=23&pag=13&titulo=Una-nueva-normativa-limita-las-horas-de-conduccion-en-los-Estados-Unidos>
- <https://diariodetransporte.com/2017/04/los-derechos-de-los-camioneros-en-estados-unidos/>
- http://www.ehowenespanol.com/cuanto-gana-camionero-recorrido-info_434807/
- <http://www.mcordova.com/spanish/abogado-estadisticas-accidentes-camion-grande-phoenix/>
- <http://www.enlacarretera.pro/2015/08/tiempos-de-conduccion-y-descan-5.html>
- <https://dingoos.com/trabajos-mejor-pagados-en-australia/>

12.2.- LEGISLACIÓN

- Reglamento Para La Circulación De Vehículos Automóviles Por Las Vías Públicas De España de 1918.
- Estatuto de los Trabajadores
- Reglamento (Ce) No 561/2006 Del Parlamento Europeo Y Del Consejo De 15 De Marzo De 2006
- Directiva Comunitaria 2002/15/CE, de 11 de Marzo
- Ley 20/2007, de 11 de julio
- Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo
- Código Civil
- Ley 3/2004, de 29 diciembre
- Real Decreto 197/2009
- Real Decreto 1561/1995, de 21 de Septiembre
- Reglamento (CE) No 2135/98 de 24 de septiembre de 1998
- Reglamento (CEE) no 3821/85
- Reglamento (CE) No 1360/2002 de la Comisión de 13 de junio de 2002
- Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.
- Orden Ministerial de 28 de mayo de 1999
- Código Penal
- Legislación Española En Materia De Carreteras Y Transportes. Lott Y Reglamento Que La Desarrolla. Leyes De Carreteras Del Estado Y De Las Cc.Aa. Visión Desde La Normativa De Tráfico Y Seguridad Vial
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales
- Real Decreto 39/1997, de 17 de enero
- Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre
- Encuesta Nacional de Salud 2016
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Directiva 2003/88/Ce Del Parlamento Europeo Y Del Consejo de 4 de noviembre de 2003
- Real Decreto 425/2005, de 15 de abril
- Orden ITC/69/2010, de 18 de enero
- Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero
- Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero
- Estatuto del trabajo autónomo
- REAL DECRETO 640/2007, de 18 de mayo
- REAL DECRETO 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio

- ORDEN de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional
- Ley sobre Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877. Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, para su ejecución. Disposiciones complementarias y Artículos del Código de Comercio referentes al contrato de transporte terrestre
- DECRETO DEL «MOPU» DE 9-XII-49 («B.O.E.» 12-1-50) POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO SOBRE LA ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES MECÁNICOS POR CARRETERA

12.3.- CONVENIOS COLECTIVOS

- Convenio Colect. Transporte Mercancías Por Carretera 2015-2018 Alicante 08/03/2018
- Acuerdo marco gallego del sector de transporte de viajeros por Carretera.RESOLUCIÓN de 14 de diciembre de 2017
- Convenio Colectivo del Sector de Logística, Paquetería y Actividades Anexas al Transporte de Mercancías. RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2016
- Convenio Colectivo Del Sector De Logística, Paquetería Y Actividades Anexas Al Transporte. RESOLUCIÓN de 19 de febrero de 2018
- II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera. RESOLUCIÓN de 13 de marzo de 2012
- Convenio Del Sector Transportes De Mercancías Por Carretera De Murcia. RESOLUCION de 13 de mayo de 2017
- Convenio Colectivo De Trabajo Del Sector Del Transporte De Mercancías Por Carretera De La Provincia De Valencia. RESOLUCION de 26 de mayo de 2017
- Convenio Colectivo Para El Sector De Agencias De Transportes - Operadores De Transportes De Sevilla. RESOLUCION de 1 de enero de 2016 a 31 de diciembre de 2018