
CONTENIDO

- EXIGENCIA DE POSEER BACHILLERTO O FP-----1
- MEDIDAS COLAPSO FRONTERA IRUN-----2
- CRITERIO REGISTRO DE JORNADA-----3

Se aclara que la exigencia de poseer bachillerato o FP para ser empresario transportista viene impuesta por la regulación europea de acceso al sector.

- En los últimos días en diferentes medios de comunicación se han publicado noticias confusas sobre la falsa exigencia de nivel académico a los 500.000 conductores profesionales que trabajan en la actualidad o pretendan trabajar en el sector del transporte en España.
- En todo caso la nueva exigencia de nivel académico tampoco afectará a los más de 100.000 empresarios transportistas que ya venían desarrollando su actividad en dicho sector.

En relación a la noticia confusa aparecida en los últimos días en algunos medios de comunicación sobre la exigencia prevista en el nuevo Reglamento español de Ordenación del Transporte Terrestre de tener el bachillerato para ejercer como conductor profesional en el sector del transporte por carretera, se desea aclarar públicamente dicha información a fin de no inducir a error sobre los profesionales tanto presentes como futuros que pretendan acceder a dicho sector.

En nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (coloquialmente denominado ROTT), aprobado por el Gobierno el pasado mes de Febrero, establece la nueva regulación de acceso a la actividad del transporte por carretera ajustándose a la reglamentación europea. Así, el Reglamento Europeo 1071/2009 en su Anexo I exige que para aquellos que pretendan ser nuevos empresarios transportistas, a fin de poder gestionar adecuadamente su empresa, deberán acreditar un nivel académico previo equivalente a formación enseñanza secundaria (esto es, bachillerato) o formación profesional. Tal requisito sólo será exigible a los nuevos empresarios que pretendan acceder desde el pasado mes de Febrero, estando exentos de acreditarlo los aproximadamente cien mil empresarios transportistas que actualmente operan en el sector del transporte de mercancías por carretera en España.



En todo caso, dicha cualificación formativa no es exigible para los conductores profesionales que en el futuro pretendan trabajar en el sector del transporte por carretera, para los cuales se mantienen los mismos requisitos que se venían exigiendo con anterioridad, esto es, poseer el permiso de conducción de la clase que corresponda y el correspondiente certificado de aptitud profesional.

Se calcula que en España en la actualidad son más de 500.000 conductores profesionales los que ejercen su actividad en el sector del transporte por carretera, teniendo en cuenta que se trata de un sector con una alta demanda de nuevos profesionales por las altas tasas de crecimiento continuado que en los últimos años viene manteniendo el sector, estimándose en más de 15.000 nuevos conductores profesionales que serían necesarios para cubrir los puestos de trabajo vacantes en las empresas de transporte españolas.

La Comisión Europea informa a las asociaciones de transportistas de la adopción de medidas para paliar el colapso permanente en la frontera de Irún-Biriatou provocado por la gendarmería francesa.

- La Comisaria Europea de Transportes reconoce que la congestión del tráfico en la frontera ocasiona daños económicos y sociales a los transportistas, cargadores y a la economía en general.
- Asimismo confirma su disposición a tomar medidas para garantizar la libre circulación de mercancías en la UE.

Como se ha venido denunciando reiteradamente, en los últimos años la frontera francesa de Biriatou con Irún, por la que diariamente circulan más de 11.000 camiones con destino al resto de Europa, viene soportando diariamente colas kilométricas de camiones en la autopista AP-8 en territorio español como consecuencia de la actuación injustificada de las autoridades francesas, que someten a los vehículos de transporte a unos controles exhaustivos en carretera, incompatibles con el acuerdo Schengen de libre tránsito.

Esta situación insostenible ha motivado la intervención del Ministerio de Fomento ante las autoridades francesas, habiéndose promovido la creación de un Observatorio de seguimiento para reforzar la información con datos oficiales sobre las retenciones que se producen, con la colaboración de la policía nacional y la guardia civil.

En este sentido, por parte de la empresa VINCI, concesionaria francesa de la autopista, se ha comprometido ante el Gobierno francés a abrir todas las cabinas de peaje, así como a la



apertura de un tercer carril por sentido entre Biriou y Biarritz, el cual fue puesto en servicio el pasado 19 de Junio.

Asimismo, y como consecuencia de la denuncia realizada por las asociaciones españolas de transportistas, la Comisión Europea ha confirmado que intervendrá en este asunto ante las autoridades francesas. Así, en la carta remitida por la Comisaria Europea de Transportes, D^a Violeta Bulc, dirigida esta semana al Comité Nacional de Transporte por Carretera, ha confirmado la actuación de seguimiento que su organismo va a llevar a cabo para controlar *“cualquier acción que pueda obstaculizar la libre circulación de las mercancías, que es principio básico de los Tratados de la Unión”*.

En relación con dicha situación, la Comisaria manifiesta ser plenamente *“consciente de los daños económicos y sociales que esta congestión puede causar a expedidores, transportistas y la economía en general”*, por lo que *“no dudaremos en tomar medidas cuando la acción esté justificada”*.

En todo caso, como se ha podido constatar todas estas actuaciones que se están llevando a cabo están contribuyendo a mejorar la situación en la frontera de Irún, habiéndose detectado en las últimas semanas una disminución significativa de las retenciones diarias que venían soportando los camiones al paso por dicha frontera.

La Inspección de Trabajo establece el Criterio Técnico de actuación en materia de registro de jornada.

- El Criterio Técnico declara vigente el registro de horas de trabajo y descanso establecido en 2007 para el sector del transporte por carretera.
- En el caso de los conductores profesionales, el tacógrafo es aceptable y suficiente como registro de la jornada de trabajo.

Como se recordará, mediante el Real Decreto-Ley 8/2019, el Gobierno introdujo una modificación en el Estatuto de los Trabajadores, en lo relativo a la jornada de trabajo, estableciendo desde el pasado 12 de mayo la obligación para los empresarios de realizar el registro diario de la jornada de sus trabajadores asalariados, incluyendo el horario concreto de inicio y finalización de la jornada de trabajo, así como la obligación de conservar dicho registro durante un plazo de 4 años.

El principal objetivo que persiguió el Gobierno con esta norma es poner fin a las horas extras que realizan algunos trabajadores sin ser cobradas, lo que es especialmente significativo en algunos sectores económicos, como la hostelería, la restauración o la alimentación.

Asimismo, con posterioridad, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea resolvió en su sentencia de 14 de mayo de 2019 en favor de la obligatoriedad en todos los Estados miembros

de establecer un registro de la jornada de trabajo, a fin de poder determinar objetivamente y de manera fiable el número de horas extraordinarias realizadas por el trabajador y su distribución en el tiempo. Así el Tribunal europeo señala expresamente que la necesidad de implantar *"un sistema objetivo, fiable y accesible que permita computar la jornada laboral diaria realizada por cada trabajador forma parte de la obligación general que incumbe a los Estados miembros y los empresarios"*.

A fin de establecer el criterio de actuación de la Inspección de Trabajo ha establecido recientemente el Criterio Técnico 101/2019, con el objeto de fijar los criterios para la realización de las actuaciones inspectoras que se efectúen.

El referido Criterio Técnico señala claramente que debe ser objeto de registro exclusivamente la jornada de trabajo realizada diariamente, sin exigirse expresamente el registro de las interrupciones o pausas entre el inicio y la finalización de la jornada diaria, que no tengan carácter de tiempo de trabajo efectivo.

Asimismo, el Criterio Técnico establece que el sistema implantado ha de ser objetivo y fiable, de manera que permita computar la jornada laboral diaria realizada por cada trabajador. En caso contrario podría presumirse que lo es toda aquella que transcurre entre la hora de inicio y finalización de la jornada de trabajo registrada, y es el empresario al que correspondería la acreditación de que ello no es así.

Por lo que se refiere al sector del transporte por carretera, el Criterio Técnico de la Inspección de Trabajo declara plenamente vigente la regulación establecida en su día para el registro de jornada de los trabajadores móviles, es decir, de los conductores profesionales asalariados.

Tal obligación de registro de la jornada diaria de trabajo para el sector del transporte por carretera fue establecida en el año 2007 en virtud de la modificación del Real Decreto 1561/95 sobre regulación de las jornadas de trabajo en el sector del transporte. A este respecto, debe recordarse que conforme a la consulta planteada en su día a la Dirección General de Inspección del Trabajo, el uso del tacógrafo es *"aceptable y suficiente"* como registro de la jornada de trabajo de los conductores profesionales, ya que dicho aparato garantiza la fiabilidad e inviolabilidad de los datos registrados, debiendo conservarse los datos del tacógrafo durante 4 años, a fin de poder comprobar la correcta cotización a la Seguridad Social de los conductores asalariados. En consecuencia, para el resto de empleados que trabajen en la empresa de transporte será necesario establecer un sistema o mecanismo de registro de su jornada diaria, que puede realizarse mediante formato electrónico con un sistema de fichajes, o bien manualmente en un documento con la firma del trabajador.

En cuanto a la localización y conservación de los registros horarios, el Criterio Técnico señala que deben ser accesibles en cualquier momento cuando así sea solicitado por la Inspección de Trabajo, y permanecer en el centro de trabajo, pudiendo conservarse en formato papel o en soporte informático.

Finalmente, en cuanto al régimen sancionador, el Criterio Técnico de la Inspección de Trabajo señala que el registro de la jornada no constituye un fin en sí mismo, sino un instrumento para el control de la normativa en materia de tiempo de trabajo, por lo que *"si hubiera certeza de que se*

ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS DE ANIMALES

C / Huertas 47 bis

28014 Madrid



cumple la normativa en materia de tiempo de trabajo o de que no se realizan horas extraordinarias, aunque no se lleve a cabo el registro de la jornada de trabajo, tras la valoración del inspector actuante en cada caso, podría sustituirse el inicio del procedimiento sancionador por la formulación de un requerimiento para que se dé cumplimiento a la obligación legal de garantizar el registro diario de la jornada de trabajo"