

**RESUMEN DE LA REUNIÓN CONJUNTA DE LA VOCALÍA  
DE TRANSPORTES, PUERTOS Y AEROPUERTOS DE  
CEOE-TENERIFE y DEL CONSEJO DE USUARIOS DEL  
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CANARIAS**  
*Santa Cruz de Tenerife, 18 de diciembre de 2009*

**ASISTEN:**

En calidad de invitado asiste el Sr. D. Pedro Campos Albarrán, responsable del área de Transportes del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife.

D. Eduardo Bezares Carretero (Presidente Consejo de Usuarios).

D. Guillermo Rodríguez Boué (Ascanio Química).

D. Jesús María Rodríguez (Iltesa Danone).

D. Martín Febles Afonso (Cia cervecera Canarias).

D. José A. Honpliquez Noble (Titsa).

D. Juan Luis Bacallado Alonso. (ASEVITE).

D<sup>a</sup>. Gema Tur Díaz (FACCA).

D<sup>a</sup>. Celia Román Díaz (Mercadona S.A).

D. Mario Ramos González (Colegio de Agentes de Aduanas).

D. José María Pérez Tavío (ASOCAN - J. M. Pérez Ortega).

D. Jesús Feo Gómez Méndez (ADICAN).

D. Jesús Francisco Gómez Méndez (FACCA).

D<sup>a</sup>. Graciela Castañeyra (CEOE-Tenerife).

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Isabel Hernández Trujillo (CEOE-Tenerife).

D. Eduardo Bezares comienza agradeciendo a D. Pedro Campos su presencia e indica que el objeto de la reunión es informar sobre la obligatoriedad, a partir del 1 de enero de 2010, del uso del Tacógrafo.

D. Pedro Campos pone en situación a los presentes con una breve descripción de los antecedentes y la actualidad de la obligatoriedad del uso del Tacógrafo. Expone que esta medida permitirá, a partir del control del tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso, limitar el tiempo máximo de trabajo semanal de los trabajadores móviles, hecho que interesa a la Inspección de Trabajo.

Informa que los vehículos matriculados antes de mayo de 2006 cuentan con un Tacógrafo analógico mientras que los posteriores a esa fecha llevarán el Tacógrafo digital. El aparato de control digital registrará de forma electrónica los datos del conductor y del vehículo, a través de una tarjeta, que podrán ser evaluados electrónicamente en cualquier momento. El Ministerio de Fomento ha dejado programas para valorar esa información y garantizar su integridad.

Las cuestiones más importantes son:

- El uso del Tacógrafo será obligatorio a partir del 1 de enero de 2010.
- Desde 2007, el uso del Tacógrafo era obligatorio en las islas de Gran Canaria, Tenerife y Fuerteventura.
- La obligatoriedad del uso del Tacógrafo se ha aplicado a vehículos con masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, superior a 3,5 toneladas. Ello significa que afectará sólo al 31,17% de los vehículos de Canarias. El Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 recoge determinadas exenciones en el transporte de mercancías y viajeros.
- La obligatoriedad del uso del Tacógrafo en el transporte de viajeros es para aquellos que estén fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de 9 personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin, con determinadas excepciones como por ejemplo todos los servicios regulares en un radio de hasta 50 kms.
- El transporte escolar está exento.
- El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas, pudiéndose ampliar como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.
- El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas.
- El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.
- Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso. Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción.
- Los conductores deberán tomar períodos de descanso diarios y semanales.
- Los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior, dicho descanso estará comprendido entre 9 y 11 horas.
- El descanso semanal será de cómo mínimo 45 horas.

La normativa distingue entre el tiempo de conducción, de otros trabajos (carga/descarga, mantenimiento, limpieza, etc.), de disponibilidad y de descanso. Según D. Pedro Campos Albarrán, es importante distinguir entre los conceptos de "disponibilidad" y "jornada". La disponibilidad del conductor no se considera trabajo efectivo, salvo que el Convenio lo disponga así. Será la negociación

colectiva quien determine si la disponibilidad es trabajo efectivo (el Convenio Colectivo del Transporte de viajeros acepta 34 horas de disponibilidad).

El responsable del área de Transportes del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife informa que el Tacógrafo, además de ser un mecanismo de control, es un elemento probatorio; ello explica que la Inspección de Trabajo esté a favor de su implantación.

El empresario debe llevar un registro de las horas de trabajo que realizan sus empleados, siendo transmisible, dicha información, si el trabajador así lo pidiese. Además, la norma establece que los conductores que trabajen para varias empresas de transporte tienen que facilitar a cada una de ellas información adecuada que les permita cumplir sus responsabilidades con arreglo al Reglamento.

En lo que respecta al trabajo Autónomo, la norma no hace distinción, los tiempos de conducción y descanso son los mismos que en el caso del trabajador por cuenta ajena. La diferencia radica en el hecho de que al ser un trabajador por cuenta propia, si el trabajador cumple la norma es libre de seguir su jornada con otro trabajo.

D. Pedro Campos Albarrán detalla las posibles infracciones de la normativa del Tacógrafo (no recogemos dicha relación en este acta ya que se ha ofrecido a trasladarnos un Baremo sancionador con objeto de que lo circulemos). La Inspección de Trabajo se ocupará de comprobar el cumplimiento de los tiempos de trabajo.

Además de todo lo anterior, el responsable del área de Transportes del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife señala los siguientes aspectos de interés para el grupo empresarial:

- La empresa es responsable SIEMPRE. Ante esto, sugiere que lo más adecuado es incluir especificaciones en el Convenio o que se busque mecanismos alternativos que permitan minimizar riesgos. Además aconseja al empresario contratar, en la medida de lo posible, a trabajadores que sean formalmente legales (que tengan en regla la tarjeta de Transporte, la tarjeta de ITV, etc).
- Las empresas tienen la obligación de formar e informar a los trabajadores además de organizar el trabajo, sin que pueda ofrecer incentivos mediante primas a cambio de ampliar el tiempo de trabajo.

- El conductor puede conducir más de lo previsto si por razones de seguridad se puede justificar.
- En el caso de las conducciones mixtas (combinación de transporte exento con no exento), recomienda poner el tacógrafo en todos los tiempos, en lugar de hacer anotaciones manuales por resultar menos complicado y más seguro.
- La carencia y la manipulación del Tacógrafo se consideran infracciones graves.
- Se trabaja en un plan de actuación entre el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas.

Las reflexiones de D. Pedro Campos sobre la obligatoriedad del Uso del Tacógrafo son:

- Es importante completar la formación ya que la obligatoriedad se mantendrá.
- Hay que conciliar el uso del Tacógrafo en el ámbito de la Negociación Colectiva.
- Debemos aprovechar la información del Tacógrafo y la procedente de los diferentes programas de ayuda a la explotación para mejorar la situación económica.

### Ruegos y preguntas:

- ¿Hay responsabilidad subsidiaria cuando se contrata un transporte en el que el conductor comete una infracción?. No, el responsable es el transportista.
- ¿Se verán muy afectadas las empresas de transporte que incentivan las horas extras?. Afecta a la organización de la jornada de trabajo. Debido a la obligatoriedad del tiempo de conducción, la empresa acostumbrada a comprar descansos tendrá que contratar a otro conductor complementario.
- El tiempo de traslado entre islas, no es descanso, sino disponibilidad.
- D. Mario Ramos manifiesta que en Canarias es imposible la aplicación de la obligatoriedad del uso del Tacógrafo, en su opinión tal obligatoriedad no responde más que a un afán recaudatorio y no ve justo que la totalidad de la responsabilidad recaiga sobre la empresa. D. Pedro Campos responde que las empresas que mueven mercancías en puertos son las más

preparadas y competentes y, por tanto, las que menos problemas tendrán. No obstante, valora la posibilidad de hacer un análisis oficioso durante un tiempo con el fin de detectar alguna dificultad.

- D. José María Pérez Tavío declara que hay otros factores, ajenos al empresario, que podrían contribuir a incumplir la normativa como por ejemplo el retraso de la Aduana.
- D. Jesús Francisco Gómez expresa su preocupación por el hecho de que se pueda confundir con tiempo de conducción el efectuado por el transportista de regreso a casa tras su jornada laboral. D. Pedro Campo responde que no habrá problemas siempre y cuando el transportista justifique que el trayecto es una actividad privada.
- ¿Si un conductor autónomo de Cooperativa no cumple, quién es el responsable?. D. Pedro Campo entiende que sería el autónomo el responsable en este caso, pero que se trata de una consulta interesante sobre la que profundizarán.
- D. Jesús Francisco Gómez pregunta si existe la posibilidad de contar con un margen de tiempo en el que la inspección tenga más carácter informativo que sancionador. D. Pedro Campos considera factible que la tarea informativa se de en las infracciones leves.
- D. José María Pérez Tavío pregunta si existe algún estudio de siniestralidad vial que justifique la aplicación de esta obligatoriedad. D. Pedro Campos responde que se trata de una decisión política.
- D. Pedro Campos recomienda pedir la tarjeta de la ITV, puesto que en dicha inspección se comprueba el uso del tacógrafo.
- Tras la consulta de Ascanio Químicas, se informa por parte de D. Pedro Campos que no se ha pedido ninguna exención para el transporte de productos químicos.