



**EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS
COMITÉ EUROPÉEN DES DROITS SOCIAUX**

1 September 2023

Case Document No. 1

Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras Región de Murcia (FSC-CCOO) v. Spain
Complaint No. 229/2023

**COMPLAINT
(original in Spanish)**

Registered at the Secretariat on 31 July 2023



RECLAMACION COLECTIVA (COMPLAINT)

Executiva Secretary of The European Committee of social Rights

Department of the European Social Charter

Directorate General of Human Rights and rule of Law

Council of Europe

F-67075 Strasbourg Cedex

social.charter@coe.int

Federación de Servicios a la Ciudadanía
Región de Murcia (CCOO)

Calle Corbalán, 4, 30002, Murcia

Dirección electrónica: murcia@fsc.ccoo.es, salvadorsoto@fsc.ccoo.es

OBJETO

Reclamación colectiva de CCOO por violación, por parte del Convenio Colectivo de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia, del artículo 4.2 de la Carta Social Europea Revisada

Sumario:

I. ANTECEDENTES DE LA RECLAMACIÓN

1. APLICABILIDAD DE LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA Y DEL PROTOCOLO ADICIONAL DE 1995 EN ESPAÑA
2. EL DERECHO DE COMISIONES OBRERAS A PRESENTAR RECLAMACIONES COLECTIVAS

II. LA NORMA DE LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA CUYA INFRACCIÓN SE DENUNCIA: ARTÍCULO 4.2 EL DERECHO A UN INCREMENTO DE REMUNERACIÓN PARA LAS HORAS EXTRAORDINARIAS, SALVO EN DETERMINADOS CASOS PARTICULARES, FIJADO POR EL COMITÉ EUROPEO DE DERECHOS SOCIALES Y SU ALCANCE EFECTIVO

1. LA REGULACIÓN DEL DERECHO DE LOS TRABAJADORES A UN INCREMENTO DE REMUNERACIÓN PARA LAS HORAS EXTRAORDINARIAS, SALVO EN DETERMINADOS CASOS PARTICULARES; EN LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA HECHA EN ESTRASBURGO EL 3 DE MAYO DE 1996.
2. PRECEDENTES EN LA DOCTRINA ESTABLECIDA POR EL COMITÉ EUROPEO DE DERECHOS SOCIALES, SOBRE LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DEL ART. 4.2 DE LA CARTA EN LOS PROCESOS DE RECLAMACIÓN COLECTIVA
3. RECAPITULACIÓN DE LA DOCTRINA DEL CEDS SOBRE EL DERECHO DE LOS TRABAJADORES A UN INCREMENTO DE REMUNERACIÓN PARA LAS HORAS EXTRAORDINARIAS, SALVO EN DETERMINADOS CASOS PARTICULARES

III. LA REVISIÓN DE LOS CONVENIOS COLECTIVOS SEGÚN LA CARTA SOCIAL EUROPEA

IV. LA REGULACIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DE LAS HORAS EXTRAORDINARIAS REALIZADAS POR LOS CONDUCTORES EN EL CONVENIO COLECTIVO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERAS DE LA REGIÓN DE MURCIA.

1. LA REGULACIÓN DE LA JORNADA Y DE LAS HORAS EXTRAORDINARIAS COMO REGLA GENERAL DEL CONVENIO COLECTIVO
2. LA EXCEPCIÓN DE LOS CONDUCTORES DENTRO DEL CONVENIO COLECTIVO

V. LAS DENUNCIAS DEL INCUMPLIMIENTO DEL ART 4.2 DE LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA

1. IMPACTO DE LA REGULACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO SOBRE EL DERECHO A QUE EL PAGO POR DICHAS HORAS SEA SUPERIOR AL PAGO POR LA JORNADA ORDINARIA
2. IMPACTO DE LA REGULACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO SOBRE EL DERECHO A QUE EL PAGO POR DICHAS HORAS DEPENDA REALMENTE DEL NUMERO DE HORAS TRABAJADAS

VI. LA PRETENSIÓN DE CCOO

I. ANTECEDENTES DE LA RECLAMACIÓN.

1. APLICABILIDAD DE LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA Y DEL PROTOCOLO ADICIONAL DE 1995 EN ESPAÑA.

El 23 de octubre de 2000, España firmó la Carta Social Europea (revisada) –en adelante, LA CARTA O CSER-, hecha en Estrasburgo el 3 de mayo de 1996. El instrumento de ratificación fue otorgado en fecha 29 de abril de 2021, y publicado en el BOE del día 11 de junio 2021. El instrumento de ratificación fue depositado el 17 de mayo de 2021, aceptando la totalidad de sus 98 párrafos. En aplicación del art. K.3 de la Carta, entró en vigor el 1 de julio 2021.

España aceptó el procedimiento de quejas colectivas mediante una declaración realizada en el momento de la ratificación de la Carta revisada el 19 de mayo de 2021 y este procedimiento entró en vigor respecto de España el 1 de julio de 2021. En su instrumento de ratificación, se incluyó la declaración de que – «En relación a la parte IV, artículo D, párrafo 2, de la Carta Social Europea (revisada), España declara que acepta la supervisión de sus obligaciones contraídas en la Carta según lo que establece el procedimiento recogido en el Protocolo Adicional a la Carta Social Europea que desarrolla un sistema de reclamaciones colectivas, hecho en Estrasburgo, el 9 de noviembre de 1995.

Por tanto, el citado Protocolo se aplica por España desde el 1 de julio de 2021, fecha de entrada en vigor de la Carta Social Europea (revisada).

Estas consideraciones ya han sido apreciadas por el Comité en relación con España, en la decisión de admisibilidad de 14 de septiembre de 2022, en relación con la reclamación colectiva núm. 207/2022, en la que se recoge lo siguiente:

3. *El Comité observa que España aceptó el procedimiento de quejas colectivas mediante una declaración realizada en el momento de la ratificación de la Carta revisada el 19 de mayo de 2021 y que este procedimiento entró en vigor respecto de España el 1 de julio de 2021. De conformidad con el artículo 4 de la Protocolo, la denuncia ha sido presentada por escrito y se refiere al artículo 24 de la Carta, disposición aceptada por España al ratificar este tratado el 19 de mayo de 2021.*

España está obligada por esta disposición desde la entrada en vigor del tratado a su respecto el 1 julio de 2021.

De conformidad con el artículo 4 de la Protocolo, la denuncia ha sido presentada por escrito y se refiere al artículo 24 de la Carta, disposición aceptada por España al ratificar este tratado el 19 de mayo de 2021. España está obligada por esta disposición desde la entrada en vigor del tratado como es el 1 julio de 2021.

2. EL DERECHO DE COMISIONES OBRERAS A PRESENTAR RECLAMACIONES COLECTIVAS.

El artículo 1 del Protocolo reconoce legitimación para formular reclamaciones colectivas, en la letra c), a “las organizaciones nacionales representativas de empleadores y de trabajadores sometidas a la jurisdicción de la Parte Contratante contra la que se dirige la reclamación”.

La Confederación Sindical de CCOO es la organización sindical con la mayor representatividad en España, que cuenta con un millón de personas afiliadas y un total de 97.684 delegados y delegadas elegidos en elecciones sindicales que representan un 35,6 % de los representantes elegidos entre el conjunto de las personas trabajadoras, tanto en el sector privado como en el público; ostentando, por tanto, la condición de sindicato más representativo a nivel estatal por reunir los requisitos establecidos en el artículo 6 de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical, lo que

determina, entre otros, el derecho a la participación institucional así como al ejercicio del derecho a la negociación colectiva.

En concreto, CCOO ha participado en la negociación de más de 854 convenios colectivos firmados en el año 2021, afectando a un 98,5% de las personas trabajadoras.

La Confederación Sindical de CCOO está integrada en organizaciones internacionales con Estatuto de participación ante el Consejo de Europa.

De forma sistemática, el Comité Europeo de Derechos Sociales viene admitiendo las alegaciones presentadas por CCOO en relación con los informes de cumplimiento de la Carta Social Europea y sus Protocolos, y de hecho, venimos formulando alegaciones de forma sistemática en relación con el cumplimiento de dichos instrumentos.

Tras la entrada en vigor de la Carta Social Europea Revisada, tiene legitimación para formular las reclamaciones colectivas en relación con su cumplimiento en nuestro país.

La reclamación la interpone su FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA la firma la persona que tiene capacidad procesal para interponer la presente reclamación sobre la denuncia de Convenio Colectivo de ámbito territorial Regional, como es SALVADOR MIGUEL SOTO FERNANDEZ, en calidad de SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

Entre las facultades conferidas en los Estatutos y en el anexo a los mismos se encuentra la de comparecer ante cualquier organismo para instar, seguir y terminar como actor o cualquier otro concepto, toda clase de expedientes, juicios, trámites y procedimientos, entre ellos cualquier tipo de denuncia o medida de conflicto colectivo.

La reclamación cumple lo establecido en el artículo 4 del Protocolo, dado que se presenta por escrito, se refiere a una disposición de la Carta aceptada por España, como es el artículo 4.2, y se especifica en qué medida España no ha garantizado la aplicación satisfactoria de dicha disposición, mediante los razonamientos que se detallan en este escrito bajo el epígrafe de motivos de la reclamación.

La reclamación se dirige, como establece el artículo 5 del Protocolo, al Secretario General del Comité Europeo de Derechos Sociales.

II. LA NORMA DE LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA CUYA INFRACCIÓN SE DENUNCIA: ARTÍCULO 4.2 EL DERECHO A UN INCREMENTO DE REMUNERACIÓN PARA LAS HORAS EXTRAORDINARIAS, SALVO EN DETERMINADOS CASOS PARTICULARES, FIJADO POR EL COMITÉ EUROPEO DE DERECHOS SOCIALES Y SU ALCANCE EFECTIVO

1. LA REGULACIÓN DEL DERECHO DE LOS TRABAJADORES A UN INCREMENTO DE REMUNERACIÓN PARA LAS HORAS EXTRAORDINARIAS, SALVO EN DETERMINADOS CASOS PARTICULARES, EN LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA HECHA EN ESTRASBURGO EL 3 DE MAYO DE 1996.

Según el artículo 4.2 la Carta Social Europea Revisada para garantizar el ejercicio efectivo del derecho a una remuneración equitativa, las Partes se comprometen a reconocer el derecho de los trabajadores a un incremento de remuneración para las horas extraordinarias, salvo en determinados casos particulares.

El artículo 4.2 está indisolublemente ligado al artículo 2.1, que garantiza el derecho a un tiempo de trabajo diario y semanal razonable.

Las horas extraordinarias son trabajos realizados más allá o por encima de las horas normales de trabajo.

El principio de esta disposición es que el trabajo realizado fuera del horario normal de trabajo requiere un mayor esfuerzo por parte del trabajador, a quien se le debe pagar a una tasa superior al salario normal.

El Comité sólo está obligado a determinar, de conformidad con el artículo 4.2 de la Carta revisada, si los interesados reciben una remuneración por las horas extraordinarias trabajadas y, sobre todo, si esto es a una tarifa o precio más alto que su salario normal.

Es posible tener excepciones al derecho de los trabajadores a una mayor tasa de remuneración por horas extras trabajo en determinados casos concretos. Estos “casos especiales” han sido definidos como “empleados estatales y ejecutivos del sector privado”.

2. PRECEDENTES EN LA DOCTRINA ESTABLECIDA POR EL COMITÉ EUROPEO DE DERECHOS SOCIALES, SOBRE LA INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DEL ART. 4.2 DE LA CARTA EN LOS PROCESOS DE RECLAMACIÓN COLECTIVA

Han sido muchas las Decisiones sobre el Fondo que se han dictado por el Comité Europeo de Derechos Sociales sobre la interpretación y vulneración del art. 4.2 de la Carta Europea de Derechos Sociales: Reclamaciones 149/2017, 154/2017, 68/2011, 60/2011, 57/2009, 56/2009, 55/2009, 38/2006, 9/2000, 16/2003, ...

De todas ellas, y en lo referente a la presente denuncia, venimos a recuperar:

1.- Decisión sobre el Fondo de 28 de octubre de 2012 de la Reclamación 68/2011: “86. *no sólo el trabajador debe recibir pago por horas extraordinarias, por lo tanto, sino que la tasa de dicho pago debe ser superior a la tasa de salario normal*”

2.- Decisión sobre el Fondo de 26 de julio de 2010 de la Reclamación 56/2009: “77. *El Comité considera que el número de horas de trabajo realizadas por los empleados que se acogen al sistema de jornadas anuales y que, en virtud de este sistema de*

flexibilidad horaria, no se benefician de una tarifa superior por horas extraordinarias es anormalmente elevado. El hecho de que ahora se establezca una retribución incrementada para los días trabajados que corresponden a los días de vacaciones a los que ha renunciado el trabajador en régimen de días laborables anuales no puede considerarse suficiente con arreglo al apartado 2 del artículo 4. En tales circunstancias, un período de referencia de un año es excesivo.”

3.- Decisión sobre el Fondo de 3 de diciembre de 2007 de la Reclamación 38/2006:

“18. La CESP indica que el pago de las horas extraordinarias de los policías se realiza a base de una tarifa única de conformidad con el Decreto Nº 2000-194 de 3 de marzo de 2000, independientemente del grado o punto salarial de los policías, y sin tener en cuenta el Decreto Nº 2002-60 de 14 de enero de 2002 sobre el pago de horas extraordinarias, que se aplica a todos los empleados civiles del Estado.”

“19. La CESP también alega que, en virtud del artículo 2 de este último decreto, el pago de horas extraordinarias se aplica únicamente a ciertas categorías de empleados civiles del Estado, a saber, funcionarios de categoría C y categoría B, y no a los miembros del cuerpo de mando de la policía nacional, que se clasifica como categoría A del servicio público nacional.”

“20. Según el Gobierno, el pago de las horas extraordinarias trabajadas por los agentes de la policía nacional está contemplado en el artículo 22 del Decreto núm. 95-654 de 9 de mayo de 1995, que prevé períodos de descanso compensatorios o, en las condiciones establecidas por decreto, un sistema adecuado de pago de horas extraordinarias. Las condiciones se especifican en el Decreto Nº 2000-194, de 3 de marzo de 2000, que establece que podrán efectuarse pagos a todos los agentes de la policía nacional distintos de los del cuerpo superior de planificación y dirección (artículo 1) y establece la base para el cálculo de la tarifa horaria de este pago, que adopta la forma de pago a tanto alzado (artículo 3).”

“22. El Comité considera que el sistema de pago único por horas extraordinarias establecido por el artículo 3 del decreto núm. 2000-194 - resulta del hecho de que,

*para los agentes de la policía nacional, toda esta remuneración se determina con referencia única al punto salarial 342 – **tiene el efecto de negar el aumento adecuado requerido por el Artículo 4.2 de la Carta Revisada** a los funcionarios que no pueden ser excluidos del derecho a una mayor remuneración debido a la naturaleza de sus funciones. En particular, las funciones de los oficiales superiores y comandantes no siempre equivalen a tareas de planificación y gestión.”*

“23.Por lo tanto, el Comité considera que el sistema francés para el pago de las horas extraordinarias trabajadas por los agentes de la policía nacional infringe el artículo 4.2 de la Carta revisada.”

3. RECAPITULACIÓN DE LA DOCTRINA DEL CEDS SOBRE EL DERECHO DE LOS TRABAJADORES A UN INCREMENTO DE REMUNERACIÓN PARA LAS HORAS EXTRAORDINARIAS, SALVO EN DETERMINADOS CASOS PARTICULARES

Por tanto, podemos concluir que, a los efectos de la presente reclamación, el artículo 4.2 de la Carta Europea de Derechos Sociales, en su exigencia de se otorgue un incremento de remuneración para las horas extraordinarias a los trabajadores, salvo en determinados casos particulares, contiene:

- El mínimo necesario de que el valor o precio que se le abone a cada trabajador por ese tiempo sea superior al que se abona por el tiempo de trabajo ordinario o normal (el que se desarrolla dentro de la jornada habitual u ordinaria del trabajador).
- El mínimo necesario de que el cálculo del pago por dichas horas dependa directamente del número de horas trabajadas, excluyendo sistemas de pago a tanto alzado o de pago único que no valoren la cantidad de horas que el trabajador extiende su jornada por encima de lo previsto.
- El mínimo necesario de que las excepciones que prevé el artículo 4.2 quedan relegadas a determinados casos de altos funcionarios y altos ejecutivos de la empresa privada, dándole especial importancia al número de trabajadores afectados por cada excepción.

III. LA REVISIÓN DE LOS CONVENIOS COLECTIVOS SEGÚN LA CARTA SOCIAL EUROPEA

La Parte II del Anexo a la Carta Social Europea Revisada, artículos 21 y 22, punto 2, establece que la expresión «la legislación y la práctica nacionales» abarca, según el caso, además de las leyes y los reglamentos, los convenios colectivos, otros acuerdos entre los empleadores y los representantes de los trabajadores, los usos y las resoluciones judiciales pertinentes.

IV. LA REGULACIÓN DE LA RETRIBUCIÓN DE LAS HORAS EXTRAORDINARIAS REALIZADAS POR LOS CONDUCTORES EN EL CONVENIO COLECTIVO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERAS DE LA REGIÓN DE MURCIA.

1. LA REGULACIÓN DE LA JORNADA Y DE LAS HORAS EXTRAORDINARIAS COMO REGLA GENERAL DEL CONVENIO COLECTIVO

La jornada de trabajo del sector de transporte de mercancías por carretera viene regulada por el artículo 26 del Convenio Colectivo de transporte de mercancías por carretera.

Prevé un total anual de 1.826 horas y 27 minutos distribuido de forma irregular, sin que puedan superarse las diez horas diarias de trabajo efectivo, salvo que por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores se fije un límite superior o inferior a la jornada ordinaria diaria de trabajo siempre que se respeten los descansos diario y semanal previstos en este convenio colectivo o en normas legales o reglamentarias de obligada observancia.

Esto es:

- Su artículo 26 prevé una jornada de 1.826 horas y 27 minutos al año que se distribuye de forma irregular.
- La jornada diaria no puede superar las 10 horas salvo que la empresa haya llegado a un acuerdo con los representantes de los trabajadores.
- En caso de dicho acuerdo, se deberán respetar los descansos obligatorios que se hayan previsto en la legislación o en el Convenio Colectivo.

Este Convenio colectivo, en su artículo 27 define las horas extraordinarias de la siguiente manera:

Tendrán la consideración de horas extraordinarias las horas de trabajo que excedan de la jornada ordinaria, diaria o semanal, fijada en este Convenio o en acuerdos de empresa según lo dispuesto en artículo 26.

Con excepción de los conductores cuya cuantía y sistema de devengo se establece en el Artículo 42 de este convenio, el valor de la hora extraordinaria de cada categoría profesional será el resultado de dividir el importe de la suma de los siguientes conceptos, en cómputo anual, salario base (SB) + gratificaciones extraordinarias de marzo, julio y diciembre (GE) + plus de asistencia (PA) + complemento personal de antigüedad (CA) en su caso / entre la jornada laboral (JL) en cómputo anual, incrementando este resultado en el 0,50 por ciento.

Así, para el convenio, todas las horas que excedan de los máximos establecidos en el artículo 26, son horas extraordinarias, y ofrece un método de cálculo para concretar su precio o valor:

- Se toma el salario base de la categoría profesional del trabajador, más las pagas extras de marzo, julio y diciembre, mas determinados pluses, y todo ello se divide entre la jornada anual (1.826 horas y 27 minutos).
- Eso da como resultado el precio de cada una hora de esas 1.826 horas y 27 minutos de trabajo.
- Y a ello se debe incrementar el 0,50%, y este resultado será el precio que se le pagara a cada trabajador por cada hora extraordinaria realizada.

Como se puede comprobar, este sistema contiene la garantía de que:

- el valor o precio que se le abone a cada trabajador por ese tiempo sea superior al precio de las horas ordinarias de trabajo,
- el cálculo del pago por dichas horas dependa directamente del número de horas trabajadas, evitando sistemas de pago a tanto alzado o de pago único que no valoren la cantidad de horas que el trabajador extiende su jornada

2. LA EXCEPCIÓN DE LOS CONDUCTORES DENTRO DEL CONVENIO COLECTIVO

Según el método de cálculo del apartado anterior (artículo 26 del Convenio colectivo) parte de un primer paso que es el salario base, regulado en su artículo 39 y fijado para cada categoría profesional en su Anexo I, y que a su vez condiciona la cuantía de las pagas extraordinarias, puesto que el art. 43 del Convenio utiliza el salario base para calcularlas, ya que establece que debe ser equivalentes al salario base más el complemento personal de antigüedad si lo hubiere.

Es decir: la categoría profesional de cada trabajador determina su salario base, lo que a su vez condiciona sus pagas extraordinarias, y todo ello condiciona el valor de la hora de trabajo, tanto ordinaria como extraordinaria.

No obstante lo anterior, advierte el Convenio Colectivo que los trabajadores que tengan la condición de conductor, se regularán por lo previsto en su artículo 43.

Según el Convenio colectivo, existen 3 categorías de conductor: Conductor Mecánico, Conductor, y Conductor-repartidor.

Como puede observarse en su artículo 20, puntos 4, 5 y 7, cada una de esas categorías tienen una definición propia de sus funciones y su puesto de trabajo.

Y como puede observarse en su Anexo I, el salario base de los Conductores Mecánicos es superior al de los Conductores, que a su vez es superior al de los Conductores-repartidores.

Por el contrario, el sistema alternativo de retribución de las horas extraordinarias que contiene el artículo 43 es:

“Ante las dificultades que entraña para el empresario el control de la actividad de los conductores, resultando imposible en muchos casos, determinar la realización de actividades distintas a la específica de conducción y ésta solo en aquellos vehículos dotados de tacógrafo, con el fin de compensar las horas de presencia y extraordinarias que puedan realizar, así como el posible plus de nocturnidad, percibirán, además de las retribuciones fijas a las que se refiere el artículo 39 de este convenio cuyas cuantías se señalan en el Anexo 1, las cantidades que se reflejan en el Anexo 2, dependiendo del ámbito del transporte, kilómetros mensuales recorridos, número de viajes realizados y tipo de vehículo conducido.”

Y el anexo II prevé un sistema que, diferenciando entre conductores que conduzcan vehículos de más de 26 Toneladas de Mercancía o de menos de 26 Toneladas de Mercancía, crea una tabla escalonada exclusivamente según los kilómetros recorridos cada mes, que genera un plus salarial, un complemento, denominado plus de kilometraje.

“Artículo 43. Plus de kilometraje.

43.1. *Largo recorrido: Aquellos conductores cuyo recorrido diario supere un radio de acción de 100 kilómetros desde el centro de trabajo y realicen más de 7.000 kilómetros mensuales:*

a) *Conductores de vehículos de hasta de 26 TM de MMA:*

- I.- *Hasta 10.000 Km. recorridos por mes percibirán 0,0153 €/Km.*
- II.- *A partir de 10.000 Km. recorridos por mes percibirán 0,0294 €/Km.*

b) *Conductores de vehículos de más de 26 TM de MMA:*

- I.- *Hasta 10.000 Km. recorridos por mes percibirán 0,0175 €/Km.*
- II.- *A partir de 10.000 Km. recorridos por mes percibirán 0,0312 €/Km.*

[...]

43.2 *Corto recorrido: Aquellos conductores cuyo recorrido diario no supere un radio de acción de 100 kilómetros desde el centro de trabajo ni realicen más de 7.000 kilómetros mensuales:*

I.- *Transportes de materiales de construcción y obras públicas:*

a) *Conductores de camiones hormigoneras. Hasta 80 viajes de ida y vuelta realizados por mes percibirán 1,4309 € por viaje realizado y a partir de los 80 viajes de ida y vuelta realizados en un mes percibirán 2,8617 € por viaje realizado.*

Además percibirán 0,1472 € por Km. hasta los 1.900 Km. recorridos en un mes y 0,2945 € por Km. a partir de los 1.900 Km. recorridos en un mes.

b) *Conductores de camiones cisternas de cemento. Hasta 55 viajes de ida y vuelta realizados por mes percibirán 0,7198 € por viaje realizado y a partir de los 55 viajes de ida y vuelta realizados en un mes percibirán 1,4396 € por viaje realizado.*

Además percibirán 0,0382 € por Km. recorrido hasta los 7.000 Km. recorridos en un mes y 0,0765 € por Km. a partir de los 7.000 Km. recorridos en un mes.

c) *Conductores de camiones bañeras-volquetes. Hasta 105 viajes de ida y vuelta realizados por mes percibirán 0,7198 € por viaje realizado y a partir de los 105 viajes de ida y vuelta realizados en un mes percibirán 1,4396 € por viaje realizado.*

Además percibirán 0,0382 € por Km. recorrido hasta los 5.000 Km. recorridos en un mes y 0,0765 € por Km. a partir de los 5.000 Km. recorridos en un mes.

II.- *Transporte portuario y similares (radio de acción 25 Km. desde el puerto):*

Percibirán al mes 1,1849 € por viaje realizado de ida y vuelta y 0,0952 € por Km. recorrido.

III.- *Otros tipos de transporte: los conductores de camiones de más de 26 TM. MMA, no comprendidos en los anteriores percibirán una prima por kilómetro recorrido al mes de 0,0478 €.*

3.- *Distribución: La percepción total mensual por plus de kilometraje se distribuirá de la siguiente forma y se reflejará así en el recibo de salarios:*

- *El 50% del total para cubrir las posibles horas extraordinarias.*
- *El 40% del total para cubrir las posibles horas de presencia.*
- *El 10% del total para cubrir el posible plus de nocturnidad."*

V. LAS DENUNCIAS DEL INCUMPLIMIENTO DEL ART 4.2 DE LA CARTA SOCIAL EUROPEA REVISADA SOBRE LOS CONDUCTORES

Este sistema sólo computa los kilómetros conducidos; no computa las labores que no sean de conducción presentes en las 3 definiciones de las 3 categorías de conductores:

- Artículo 20.4: conductor mecánico: *"...**ayudando** si se le indica a las **reparaciones** del mismo, siendo el responsable del vehículo y de la carga durante el servicio, estando obligado a **cumplimentar**, cuando proceda, la **documentación** del vehículo y la del transporte realizado y a dirigir, si se le exigiere, la **carga** de la mercancía. Le corresponde realizar las **labores necesarias** para el correcto funcionamiento, **conservación** y **acondicionamiento** del vehículo, así como las que resulten precisas para la **protección y manipulación** de la mercancía..."*
- Artículo 20.5: conductor: *"...con la obligación de dirigir, si así se le ordena, el acondicionamiento de la **carga, participando activamente en ésta y en la descarga**" ..., "corresponde realizar las labores complementarias necesarias para el correcto funcionamiento, **conservación** y **acondicionamiento** del vehículo, así como las que resulten precisas para la **protección y manipulación** de la mercancía..."*
- Artículo 20.7: conductor-repartidor: *"...de las labores complementarias necesarias para el correcto funcionamiento, mantenimiento, **conservación y acondicionamiento** del vehículo y protección de éste y de la carga, teniendo obligación de **cargar y descargar** su vehículo y de recoger y **repartir o entregar la mercancía**..."*

Es importante recordar que el artículo 4.e) del Reglamento 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, define como «otro trabajo» cualquier actividad de los conductores definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, que no sea la conducción.

Las labores que acabamos de enumerar de los apartados 20.4, 20.5 y 20.7 del Convenio colectivo, que no son labores de conducción pero si son obligaciones de los conductores, son precisamente los “otros trabajos” definidos por el artículo 4.e) de dicho Reglamento.

Por tanto, este sistema pretende dar por pagadas las horas extraordinarias, el tiempo de presencia y el plus de nocturnidad empleando un cálculo a tanto alzado, en base a los kilómetros que cada conductor demuestre haber recorrido cada mes, y estableciendo una estimación de cuánto tiempo puede haber trabajado en base a estos kilómetros, tanto en lo que respecta a l tiempo de conducción como de “otros trabajos”.

Pero se trata de una estimación imaginaria, hipotética, y sin ninguna garantía de aproximarse a las horas verdaderamente trabajadas.

1. IMPACTO DE LA REGULACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO SOBRE EL DERECHO DE LOS CONDUCTORES A QUE EL PAGO POR DICHAS HORAS DEPENDA REALMENTE DEL NUMERO DE HORAS TRABAJADAS

En **primer lugar** debemos denunciar que el sistema que se aplica ofrece una fórmula que no contempla ninguna garantía de que la retribución que reciban los conductores por las horas extraordinarias guarde relación con el número de horas trabajadas.

Un trabajador que ha conducido 9.000 kilómetros en un mes pero que sólo ha empleado en “otros trabajos” un total de 40 horas, podrías ser mejor retribuido que otro trabajador que habiendo conducido 8.100 kilómetros hubiese empleado en “otros trabajos” un total de 200 horas.

Porque el sistema que ofrece el Convenio colectivo no prevé computar las horas realmente trabajadas sino tan solo los kilómetros recorridos. Se trata de una estimación incompleta, que puede dar valores superiores o inferiores a las horas realmente trabajadas.

Entendemos que esto atenta contra el contenido esencial del artículo 4.2 de la Carta Social Europea Revisada, ya que como decíamos al principio, en términos de la Decisión de Fondo de 3 de diciembre de 2007, Reclamación 38/2006, niega el **derecho a un aumento adecuado** requerido por el artículo 4.2.

2. IMPACTO DE LA REGULACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO SOBRE EL DERECHO A QUE EL PAGO POR DICHAS HORAS SEA SUPERIOR AL PAGO POR LA JORNADA ORDINARIA

El sistema del artículo 43 del Convenio Colectivo no puede garantizar que se estén retribuyendo las horas extraordinarias de los conductores por encima del valor de una hora ordinaria.

Al establecer un sistema que solo contempla los kilómetros realizados, se establece un sistema que como ya hemos dicho, no tiene en cuenta las horas realmente trabajadas.

Al no tener en cuenta las horas realmente trabajadas, se ignora cuantas de esas horas son ordinarias y cuantas extraordinarias. Su número real se desatiende. Se pagan en bloque, a tanto alzado.

Al retribuir a los trabajadores, en pago por dichas horas extraordinarias en bloque un precio preestablecido, no se tiene ninguna garantía de a qué precio se está pagando realmente cada hora extraordinaria.

Dependiendo de los kilómetros recorridos cada mes –que si se computan según este sistema y que dan lugar al Plus de Kilometraje-, y del número de horas que se hayan tenido que dedicar a esos “otros trabajos” que ya hemos explicado –y que no se computan-, la ratio [plus de kilometraje / horas realmente trabajadas] ofrecerá un valor por hora extraordinaria que será oscilante, unas veces por encima del precio o salario/hora ordinario, y otras veces por debajo.

A nuestro criterio, lo anterior va en contra del principio –ya explicado más arriba- de que el valor o precio que se le abone a cada trabajador por ese tiempo extra sea superior al que se abona por el tiempo de trabajo ordinario o normal (el que se desarrolla dentro de la jornada habitual u ordinaria del trabajador), sencillamente porque no puede garantizarlo.

A ello hay que añadir que este sistema, cuando fija el previo o valor que da a esos kilómetros recorridos (ese Plus de kilometraje) no tiene en cuenta la categoría profesional ni el salario base de cada trabajador: es el mismo plus para los conductores mecánicos, para los conductores y para los conductores-repartidores, de forma que si bien el régimen general de pago de horas extraordinarias para el resto de la plantilla (artículo 26 del convenio colectivo) sí parte del precio del salario base –que a su vez depende de la categoría profesional) el régimen del artículo 43 previsto para los conductores no lo hace, abaratando más aún la retribución que las categorías más altas de conductores reciben por su tiempo extra.

LA PRETENSIÓN DE CCOO.

Por todo lo anterior,

SE SOLICITA AL COMITÉ, que una vez admitida la reclamación, y seguidos los trámites oportunos, se dicte una decisión de fondo, en la que se constate el incumplimiento del artículo 4.2 de la Carta Social Europea (revisada) en estos extremos:

- a) Declaración de no conformidad por no garantizar EL DERECHO DE LOS CONDUCTORES SOMETIDOS AL CONVENIO COLECTIVO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA A QUE EL PAGO POR DICHAS HORAS DEPENDA REALMENTE DEL NUMERO DE HORAS TRABAJADAS
- b) Declaración de no conformidad por no garantizar EL DERECHO DE LOS CONDUCTORES SOMETIDOS AL CONVENIO COLECTIVO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA DE LA REGIÓN DE MURCIA A QUE EL PAGO POR DICHAS HORAS SEA SUPERIOR AL PAGO POR LA JORNADA ORDINARIA

Documentación que se adjunta a la presente reclamación:

- Convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia
- Prorroga de vigencia de Convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia
- Estatutos de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO
- Poder Notarial de Salvador Miguel Soto Fernandez

En Murcia a 31 de julio de 2023