



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

2 November 2023

**Case Document No. 2**

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

**OBSERVATIONS BY THE GOVERNMENT  
ON ADMISSIBILITY  
(original in Spanish)**

**Registered at the Secretariat on 13 October 2023**



MINISTERIO  
DE JUSTICIA

ABOGACÍA GENERAL DEL ESTADO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS  
CONSTITUCIONALES Y DERECHOS HUMANOS

ÁREA DE DERECHOS HUMANOS

**AL COMITÉ EUROPEO DE DERECHOS SOCIALES**

---

**OBSERVACIONES SOBRE ADMISIBILIDAD**

---

**RECLAMACIÓN COLECTIVA**  
**nº 229/2023**

**Federación de Servicios a la  
Ciudadanía de Comisiones Obreras Región de Murcia (FSC-CCOO)  
c. el Reino de España**

CORREO ELECTRÓNICO:  
aetedh@mjusticia.es

C/ SAN BERNARDO, 45  
28015 MADRID  
TEL.: 91 390.45.11

1. Mediante carta de 31/08/2023 se ha comunicado al Reino de España, al amparo del Artículo 5 del **Protocolo** Adicional a la Carta Social Europea Revisada relativo al establecimiento de un sistema de reclamaciones colectivas, la Reclamación Colectiva presentada por la Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras Región de Murcia (FSC-CCOO), a la que se ha asignado el número 229/2023. Asimismo, se nos ha emplazado de conformidad con el Artículo 6 del Protocolo Adicional citado para presentar observaciones escritas sobre admisibilidad de la Reclamación por los Reclamantes antes del 13/10/2023.
  
2. De acuerdo con ello, mediante el presente escrito procedemos, en nombre del Reino de España, a formular Observaciones sobre la procedencia de inadmitir la presente reclamación

### Índice

A. Hechos relevantes. ....	3
B. Causas que han de determinar la inadmisión de la reclamación colectiva. ....	10
1. Falta manifiesta de fundamento y falta de verdadero carácter colectivo de la reclamación. ....	10
a) Normativa y doctrina del Comité relevante. ....	10
b) Aplicación al presente caso. ....	12
2. Abuso de derecho o, en todo caso, falta de fundamento, por ocultación de datos relevantes al Comité. ....	14
a) Sobre el la Carta Social Europea y la doctrina del Comité en este punto. ....	14
b) Aplicación al presente caso. ....	16
3. Falta de competencia <i>ratione temporis</i> . ....	17
SUPLICO. ....	19
ANEXOS. ....	19

### **A. Hechos relevantes.**

3. El Sindicato reclamante plantea una disconformidad entre el art. 4.2 de la Carta Social Europea (revisada), hecha en Estrasburgo el 3 de mayo de 1996, y el artículo 43 del Convenio Colectivo para las empresas de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia 2013-2015<sup>1</sup>.
4. Dicho Convenio suscrito por la comisión negociadora con la intervención de sindicatos y organizaciones empresariales representativas, prevé:
5. En el artículo 39, las retribuciones fijas a percibir por los trabajadores a que se aplica el Convenio:

***Artículo 39 Retribuciones fijas***

*39.1.- Conceptos retributivos:*

*Las retribuciones fijas de los trabajadores estarán constituidas por los siguientes conceptos:*

*a) Salario base por categorías.*

*b) Plus de asistencia.*

*c) Plus de transporte.*

*(...)*

6. Y para el caso de conductores, se prevé además que percibirán un plus de kilometraje que prevé el art. 43 con la siguiente justificación:

*“Artículo 43. Plus de kilometraje.*

*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*

---

<sup>1</sup> <https://www.carm.es/cef/PDF/LEGISLACION/borm14863-2013.pdf> . Se adjunta igualmente como Anexo 1.

*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.***”

7. La patronal FROET (Federación Regional de Organizaciones de Empresas del Transporte y los Sindicatos U.G.T. y U.S.O. suscribieron el Convenio Colectivo de Transporte de Mercancías por carretera de la Región de Murcia para el período 2013-2015.
8. El Sindicato CC.OO., que fue parte en la Comisión Negociadora, no firmó el referido Convenio Colectivo al considerar que existían determinadas situaciones que debían ser subsanadas antes de la publicación del mismo en el BORM al vulnerarse diferentes preceptos legales, lo que se puso en conocimiento de la Dirección General de Trabajo en escrito de 12 de agosto de 2013, concretamente respecto de las dietas por pernoctación y régimen disciplinario; por lo que, con fecha 25 de septiembre de 2013, la Comisión Negociadora del Convenio mantuvo una reunión el 3 de octubre de 2013, a la que asistieron la representación empresarial y la social, en este caso U.G.T., U.S.O. y CC.OO., y acordaron, con la excepción de este último Sindicato, modificar determinadas cuestiones, algunas de ellas a requerimiento de la Dirección General de Trabajo<sup>2</sup>.
9. El referido Convenio Colectivo fue publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia en 23 de octubre de 2013 y vigente para los años 2013, 2014 y 2015
10. **(Hecho omitido por el Sindicato reclamante)**. Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras impugnó varios artículos del citado Convenio Colectivo, entre ellos, el art. 43 que aquí vuelve a discutir.

---

<sup>2</sup> Tal y como refleja, como Hecho probado nº 1 y 2, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, Sala de lo Social, nº 772/2014 de 29 de septiembre, a que luego aludiremos.

<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/6d793a093ae15468/20141211>

11. **(Hecho omitido por el Sindicato reclamante)**. En dicho procedimiento se personaron como partes demandadas, defendiendo la conformidad a Derecho del Convenio Colectivo fruto de la negociación colectiva, tanto la organización representativa de los intereses empresariales, Federación de Empresarios, como los sindicatos U.G.T. y U.S.O; y tras oír los argumentos de todas las partes implicadas, el tribunal Superior de Justicia de Murcia, mediante Sentencia nº 772/2014, de 29 de septiembre del 2014, desestimó el recurso del sindicato FCS-COOO.

12. En particular respecto del art. 43 del Convenio, concluyó que se trata de un plus que se adiciona al salario base y demás conceptos del art. 39, y que su fijación responde a criterios objetivos que no suponen un perjuicio al trabajador<sup>3</sup>:

*El artículo 43 del Convenio Colectivo de Transporte de Mercancías por carretera de la Región de Murcia 2013-2015 dispone que "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 de transporte, kilómetros mensuales recorridos, número de viajes realizados y tipo de vehículo conducido"; dicho precepto pone de relieve dos cuestiones fundamentales, una, la dificultad de controlar la realización de las horas extras y de presencia efectuadas por el conductor y su determinación, y otra, **la admisión de que se llevan a cabo tales horas y que se deben remunerar**, a cuyo efecto se fija un sistema a tal efecto; por lo tanto la intención de las partes queda perfectamente constatada y no es otra más que establecer un sistema alternativo para el abono de las expresadas horas por las razones expuestas, con indudable repercusión en las áreas de Seguridad Social y fiscal, y es que mediante el tacógrafo se puede establecer el tiempo en que el vehículo ha estado parado o en*

---

<sup>3</sup> FJ Tercero de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, Sala de lo Social, nº 772/2014 de 29 de septiembre.

<https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/6d793a093ae15468/20141211> . Se adjunta igualmente como Anexo 2.

*movimiento, así como mediante el GPS se puede fijar la ubicación del vehículo, pero en modo alguno la actividad que se desarrolla por el conductor, por lo que el criterio pactado en convenio no puede calificarse de arbitrario, sino basado en un criterio objetivo, siempre cuestionable; sin que, por otro lado, ello venga a vulnerar el artículo 10.1 del Reglamento CE num. 561/2006 del Parlamento (EDL 2006/31237) y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del transporte por carretera, que modifica los Reglamentos (CEE) num. 3821/85 y (CE) num. 2135/98, del Consejo y deroga el Reglamento (CEE) num. 3820/85, del Consejo (EDL 1985/10007), el cual prohíbe expresamente que las empresas de transporte remuneren a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento; y tal supuesto no sucede en el caso de autos, **ya que la remuneración del trabajador se efectúa mediante una retribución fija, tal como se establece en el artículo 39.1 del Convenio cuestionado, que se compone de salario base por categorías, plus de asistencia y plus de transporte, lo que cubre la mayor parte de la remuneración;***

*lo que ocurre es que, ante las dificultades indicadas en el control de la actividad de los conductores y con la finalidad de **compensar las horas de presencia y extraordinarias que se puedan realizar**, el Convenio fija el modo en que se han retribuir dichas horas, lo que viene autorizado por el Convenio Estatal para las empresa de transporte de mercancías por carretera en su artículo 36.3, párrafo cuarto, cuando dispone que el importe de las horas extraordinarias será el que se fije en convenio colectivo, sin que este modo de determinación del importe de tales horas pueda calificarse de arbitrario ni comprometa la seguridad en carretera, pues es el propio trabajador el que debe controlar sus horas de descanso y sus horas ordinarias de trabajo; y, **además, el plus de kilometraje se está pagando desde el primer kilómetro, por lo que de eliminarse se perjudicaría al trabajador, y la redacción del precepto no provoca perjuicio.***

13. **(Hecho omitido por el Sindicato reclamante).** El sindicato FSC-CCOO interpuso recurso de casación contra la referida Sentencia, en la que además amplió los argumentos contra el art. 43 del Convenio, llegando a plantear también la hipótesis contraria de que podría dar lugar a abusos por parte de los trabajadores (como recoge el Tribunal Supremo “Sostiene la parte recurrente, (...), el convenio instaura unas condiciones abusivas de contratación y que la dejadez y negligencia de la empleadora

*en la verificación de los tiempos de conducción y descanso de sus trabajadores, además de determinar una cierta irresponsabilidad empresarial, pretende descargar en ellos tal responsabilidad que, según dice, "es nula, además de por incompatible con la ajenidad de la relación laboral, por ser constitutiva de un enriquecimiento sin causa para la empleadora, que se compensaría del coste de la sanción con el burdo mecanismo del descuento automático en las nóminas del trabajador afectado"; en tercer lugar (c), que ese presunto desplazamiento de responsabilidad constituye también un abuso de derecho que, al tiempo, incita a los conductores, para aumentar sus retribuciones, a descuidar su salud, su propia seguridad y la del resto de los usuarios de la carretera;")*

- 14.** La Sala de lo Social del Tribunal Supremo, en su Sentencia 534/2016 de 16 de junio<sup>4</sup>, desestimó el recurso de casación rechazando las alegaciones del sindicato recurrente y planteando expresamente que, examinado en su conjunto el sistema retributivo establecido por el Convenio Colectivo, no se aprecia que haya riesgo de que se retribuyan las horas extraordinarias por debajo de la retribución de la hora ordinaria:

*"2. Por lo que respecta al que hemos entendido como primer submotivo del recurso, en aquello que coincide con el planteamiento de la demanda inicial y con su ratificación en el acto del juicio, su desestimación resulta igualmente obligada porque, en efecto, tal como decide con acierto la sentencia de instancia, el arriba transcrito art. 43 del Convenio regional impugnado, al margen de que ponga de relieve la dificultad de controlar los excesos de jornada (horas extras y de presencia) y su determinación, lo que no empece, en su caso, a la aplicación rigurosa de las previsiones del art. 35.5 ET, en realidad, sólo viene a establecer un sistema alternativo para el abono o compensación por tales excesos, desde luego, como dice la resolución combatida, "con indudable repercusión en las áreas de Seguridad Social y fiscal" (de ahí la posible inutilidad de la novedosa petición subsidiaria), pero que en nada vulnera el Reglamento CE 561/2006, ni siquiera su art. 10.1 que el Sindicato recurrente omite mencionar expresamente o razonar nada al respecto, ya que la retribución fija que para ello señala el art. 39.1 del propio Convenio impugnado, tal como permite el párrafo 4º del art. 36.3 del II Acuerdo General para las empresas de Transporte de Mercancías por Carretera (también transcrito más arriba: BOE 29/3/2012), se compone del salario base de la categoría, del*

---

<sup>4</sup> <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/82e8dac30feffcbbf/20160718> . Se adjunta igualmente como Anexo 3.

*plus de asistencia y del plus de transporte, sin que, desde luego, ese modo de determinación cuantitativa, bajo la rúbrica convencional de "plus de kilometraje", pueda calificarse de arbitrario ni, menos aún, decirse de él que contravenga la prohibición general del art. 35.1 del ET de que esa compensación dineraria llegara a ser inferior al valor de la hora ordinaria. En otras palabras, a nuestro modo de ver, y en coincidencia con lo que a la postre decide la sentencia impugnada, el art. 43 del Convenio se limita a establecer un módulo, un parámetro o un baremo de retribución de los excesos de jornada, llámenseles "horas extraordinarias" u "horas de presencia", que, conforme a nuestra reiterada jurisprudencia (por todas, SSTS<sup>4</sup>, Sala General [3], de 21/2/2006 , RR 2921 , 2831 y 3338/04 ; 18/9/2007 , R. 4540/04 ; y 26/12/2007 , R. 3697/07 ), siempre que igualen o superen la retribución prevista para la jornada ordinaria, respecto a su cuantificación, resulta disponible para la negociación colectiva."*

15. El Convenio aquí cuestionado tenía una vigencia que finalizaba **en el año 2015**. Sin embargo, con posterioridad tienen lugar los siguientes hechos:
16. **(Hecho omitido por el Sindicato Reclamante)**. El 9 de marzo del 2017 todas las partes de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia (incluido el sindicato FSC-CCOO) acuerdan lo siguiente:

*Prorrogar el Convenio Colectivo para las empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia 2013-2015, para los años 2016, 2017 y 2018, en todos sus términos, a excepción de los conceptos económicos.*

*Segundo: Las tablas salariales se revisarán en las siguientes cuantías: 2016: Incremento de un 1,25% sobre las tablas salariales de 2015. 2017: Sobre las tablas resultantes de 2016, un incremento del 1,75%. 2018: Sobre las tablas salariales resultantes de 2017, un incremento del 2%. Las Dietas y el Kilometraje experimentaran una subida igual a la de los conceptos reflejados en las tablas salariales constituida por Salario Base, Plus de Asistencia y Plus de Transporte.*

(...)

*Cuarto: Las partes se comprometen a iniciar las negociaciones para redactar un nuevo convenio en la segunda quincena de enero de 2018. Quinto: En el caso hipotético de que no se hubiera llegado a un acuerdo en la negociación de un nuevo Convenio, el presente*

*se entenderá prorrogado automáticamente por el plazo de un año y así sucesivamente mientras no se llegue a un acuerdo.*

17. Dicho acuerdo colectivo es publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el 13 de mayo del 2017<sup>5</sup>.
18. **(Hecho omitido por el Sindicato Reclamante).** Asimismo, el 26 de diciembre del 2017 (publicado en el BORM de 7 de febrero del 2018<sup>6</sup>) todas las partes de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia (incluido el sindicato FSC-CCOO) acuerdan, entre otras cuestiones, lo siguiente:

*Modificar el Anexo 2 del Artículo 43, relativo al Plus de kilometraje, del Convenio Colectivo para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de la Región de Murcia en su actual redacción y en su lugar y con efectos desde el 1 de enero de 2016 adoptar la siguiente [Nueva tabla de plus de kilometraje que sustituye a la original prevista en el Anexo II]*

*Tercero: Las cantidades establecidas en los anteriores apartados, tanto para la dieta como para el kilometraje, se entenderán compensadas con las que hubiese percibido el conductor derivadas de la aplicación de los artículos 43 y 47 del convenio antes de haber quedado modificadas por el presente acuerdo, sin que ello pueda generar atrasos o diferencias salariales o extra salariales algunas. Cuarto.- Las demás disposiciones y normas contenidas en el texto del Convenio Colectivo para las Empresas de Transporte de mercancías de la Región de Murcia, código de convenio, 30001355011981 que no contradigan a lo aquí dispuesto mantienen su vigencia, siendo incorporadas a lo aquí acordado. Quinto.- Vigencia. El presente acuerdo entrará en vigor desde el día de su firma, con independencia de su publicación, comprometiéndose las partes a su difusión pública al mayor nivel*

19. No consta que ninguna de las partes haya ejercido la facultad de denunciar el Convenio de acuerdo con lo establecido en el art. 86 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de

---

<sup>5</sup> <https://www.carm.es/cef/PDF/LEGISLACION/borm3375-2017.pdf> Se adjunta igualmente como Anexo 4.

<sup>6</sup> <https://www.carm.es/cef/PDF/LEGISLACION/borm759-2018.pdf> Se adjunta igualmente como Anexo 5

octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores<sup>7</sup>.

**B. Causas que han de determinar la inadmisión de la reclamación colectiva.**

20. Los hechos antes mencionados determinan la existencia de las siguientes causas que han de determinar la inadmisión de la reclamación colectiva.

**1. Falta manifiesta de fundamento y falta de verdadero carácter colectivo de la reclamación.**

a) *Normativa y doctrina del Comité relevante.*

21. El Protocolo Adicional a la Carta Social Europea en el que se establece un sistema de reclamaciones colectivas, hecho en Estrasburgo el 9 de noviembre de 1995, establece las siguientes normas relevantes:

**Artículo 1**

*Las Partes Contratantes en el presente Protocolo reconocen el derecho de las siguientes organizaciones a presentar reclamaciones en las que se **denuncie la aplicación insatisfactoria de la Carta**:*

**Artículo 4**

*La reclamación se presentará por escrito, se referirá a una disposición de la Carta aceptada por la Parte Contratante afectada y especificará en qué medida dicha Parte no ha garantizado la aplicación satisfactoria de dicha disposición.*

22. El Comité ha exigido, y ha inadmitido reclamaciones colectivas por este motivo, en caso de que la reclamación no cumpla con el deber de detallar, con un mínimo de detalle, un incumplimiento del Estado concernido de las previsiones de la Carta. En este sentido,

---

<sup>7</sup> <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/23/2/con>

por ejemplo, la Decision on admissibility of 18TH March 2019: Sindacato Autonomo Europeo Scuola ed Ecologia (SAESE) v. Italy, Complaint No. 166/2018.

*“ In addition, turning to the grounds for the complaint, the Committee notes that that these primarily refer to the 2012 reform of the pension legislation and its implications for the health of teaching staff. However, the complaint lacks detail and substantiation and it does not specify adequately how this reform of the public pension system relates to the Charter provision invoked, namely Article 11 of the Charter. The complainant organisation states that Italy failed to carry out a scientific assessment before adopting the reform in question, but this assertion does not suffice to indicate in what respect Italy has not ensured the satisfactory application of the relevant provision of the Charter, as required by Article 4 of the Protocol.*

*The Committee therefore holds that the complaint, as submitted, does not meet the requirements of Article 1 (c) and Article 4 of the Protocol.*

23. Adicionalmente, el objeto de la reclamación colectiva debe tener naturaleza colectiva. Como precisa el Informe Explicativo sobre el Protocolo Adicional, al comentar el art. 4 del Protocolo, debido a su naturaleza "colectiva", las quejas sólo pueden plantear cuestiones generales relativas al incumplimiento de una ley o práctica estatal con una de las disposiciones de la Carta; sin que puedan presentarse teniendo por objeto únicamente situaciones individuales<sup>8</sup>:

*“because of their "collective" nature, complaints may only raise questions concerning non-compliance of a state's law or practice with one of the provisions of the Charter. **Individual situations may not be submitted.**”*

24. Por este motivo, en la Decisión sobre admisibilidad de 14 de junio del 2005, en SAIGI - Syndicat des Hauts Fonctionnaires c. Francia, Reclamación No. 29/2005, el Comité inadmitió la reclamación por considerar que la misma no tenía por objeto lo relativo a las reglas aplicables en dicho Estado, sino a la manera en que dichas reglas se habían aplicado a un caso particular a lo largo de los años.

---

<sup>8</sup> <https://rm.coe.int/16800cb5ec>

b) Aplicación al presente caso.

25. En primer lugar, debe señalarse que el sindicato reclamante cuestiona un apartado específico de un convenio colectivo que:

- Ha sido libremente pactado entre las representaciones de los empresarios y trabajadores y a los que se les dota de carácter normativo de acuerdo con los derechos constitucionalmente reconocidos en el art. 37 de la Constitución Española<sup>9</sup>.
- En el aspecto cuestionado por el sindicato reclamante, el plus de kilometraje, el Convenio Colectivo opera como un mecanismo para mejorar las previsiones legales, concretamente el art. 35 del Estatuto de los Trabajadores, que permite por negociación colectiva incrementar la retribución de las horas extraordinarias respetando el suelo mínimo obligatorio de que nunca se retribuyan por debajo de la hora ordinaria<sup>10</sup>.
- Se trata además de un Convenio que lleva aplicándose más de diez años, y además desde el 2017 con acuerdo expreso de todos los sindicatos negociadores, incluido el ahora reclamante, que además pactaron varias subidas del importe de dicho plus de kilometraje.
- Y que además el sindicato reclamante tuvo, y ejercitó, la oportunidad de impugnar dicho plus de kilometraje ante los Tribunales nacionales,

---

<sup>9</sup> Art. 37.1 CE [https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1)/con) :

“1. La ley garantizará el derecho a la negociación colectiva laboral entre los representantes de los trabajadores y empresarios, así como la fuerza vinculante de los convenios”

<sup>10</sup> Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/23/2/con>

Artículo 35. Horas extraordinarias.

1. Tendrán la consideración de horas extraordinarias aquellas horas de trabajo que se realicen sobre la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, fijada de acuerdo con el artículo anterior. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, contrato individual, se optará entre abonar las horas extraordinarias en la cuantía que se fije, que en ningún caso podrá ser inferior al valor de la hora ordinaria, o compensarlas por tiempos equivalentes de descanso retribuido. En ausencia de pacto al respecto, se entenderá que las horas extraordinarias realizadas deberán ser compensadas mediante descanso dentro de los cuatro meses siguientes a su realización. (...)

concluyendo el tribunal Supremo que ni incumplía el deber de no asegurar una retribución mínima no inferior a la retribución de la hora ordinaria de trabajo.

26. En puridad, si atendemos a la reclamación colectiva, vemos que:

- El reclamante no dice que *per se* la regulación, libremente pactada en negociación colectiva entre representantes de los trabajadores y empresarios, plasmada en el art. 43 del Convenio Colectivo, incumpla el deber de retribución mínima de las horas extraordinarias establecido en el art. 35 del Estatuto de los Trabajadores o el art. 4 del Carta Social Europea (revisada), hecha en Estrasburgo el 3 de mayo de 1996.
- Tampoco señala que la práctica estatal (concretamente de los Tribunales) en la aplicación de dicho Convenio esté de manera sistemática o estructural, incumpliendo las obligaciones de la carta y confirmando retribuciones por debajo de lo aceptable, lo cual por otro lado supondría un incumplimiento de la Legislación estatal (el mencionado art. 35 del Estatuto de los Trabajadores ) cuyo contenido se sobrepone a lo que pueda establecer la negociación colectiva o las cláusulas del contrato de trabajo.

27. La reclamación no hace nada de eso, sino que lo que plantea es una *hipótesis* en la que, según la cual, a su juicio, puede producirse un resultado no deseado, y ello en los siguientes términos:

*Un trabajador que ha conducido 9.000 kilómetros en un mes pero que sólo ha empleado en “otros trabajos” un total de 40 horas, podría 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.*

28. El planteamiento de una hipótesis no puede equivaler a señalar, con un mínimo de fundamento, una práctica o regulación colectiva que incumpla de manera colectiva las obligaciones de la Carta Social Revisada. Piénsese además que el Convenio Colectivo, como decíamos, lleva diez años en vigor, y si verdaderamente hubiera un problema de infraretribución de las horas extraordinarias en aplicación del Convenio Colectivo (lo cual, insistiríamos, exigiría que además los Tribunales dejaran de aplicar el derecho indisponible del art. 35 del Estatuto de los Trabajadores), no resultaría difícil aportar algún ejemplo de esta situación colectiva contraria a la Carta. El Sindicato reclamante no consigue aportar un solo ejemplo pese a tener un espacio de diez años de aplicación, sino que solo ofrece una opinión en forma de hipótesis.
29. Y, además, debemos insistir, esta cuestión ya se debatió ante el Tribunal Supremo que, después de escuchar a todas las partes negociadoras, concluyó que no se incumplía el deber de no infraretribuir las horas extraordinarias, pronunciamiento que el reglamento no solo no rebate, sino que ha escondido al Comité.
30. Dada la falta de una mínima explicación o prueba de que verdaderamente se estén retribuyendo las horas extraordinarias por debajo de lo debido, en aplicación del art. 43 del Convenio Colectivo antes mencionado, estaríamos ante una reclamación que debe inadmitirse por falta manifiesta de fundamento.

**2. Abuso de derecho o, en todo caso, falta de fundamento, por ocultación de datos relevantes al Comité.**

*a) Sobre el la Carta Social Europea y la doctrina del Comité en este punto.*

31. Si bien ni la Carta Social Europea (revisada), hecha en Estrasburgo el 3 de mayo de 1996 ni el Protocolo Adicional a la Carta Social Europea en el que se establece un sistema de reclamaciones colectivas, hecho en Estrasburgo el 9 de noviembre de 1995 contienen mención expresa a la prohibición de abuso de derecho:

- En primer lugar, debe entenderse implícito en ambos instrumentos internacionales.
- En todo caso impuesto por la obligación general de interpretación y aplicación de buena fe de los tratados internacionales, establecido por el art. 26 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, adoptado en Viena el 23 de mayo de 1969.
- Y en todo caso, al considerarlo como un principio general aplicable entre los Estados y que se recoge en otros instrumentos relevantes como el art. 35.3.a) y art. 17 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (“Nothing in this Convention may be interpreted as implying for any State, group or person any right to engage in any activity or perform any act aimed at the destruction of any of the rights and freedoms set forth herein or at their limitation to a greater extent than is provided for in the Convention.”) o el art. 54 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

**32.** La prohibición de abuso de derecho se ha interpretado por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos tanto en el sentido de inadmitir, por abusivas, demandas que:

- Ocultan elementos fácticos relevantes para la decisión del tribunal (e (Kerechashvili v. Georgia (dec.), 2006; Martins Alves v. Portugal (dec.), 2014, §§ 12-15; Gross v. Switzerland [GC], 2014, §§ 35-36).
- O sea manifiestamente contraria a la finalidad del derecho de recurso individual previsto en el Convenio y obstaculiza el buen funcionamiento del Tribunal o el correcto desarrollo del procedimiento ante el mismo constituye un abuso del derecho de recurso (Zhdanov y otros c. Rusia, §§ 79-81 y las referencias citadas en las mismas; Miroļubovs y otros c. Letonia, 2009, §§ 62 y 65; S.A.S. c. Francia [GC]).

**33.** En cualquier caso, tales obligaciones estarían recogidas en el protocolo:

- Dentro de la obligación de toda reclamación colectiva de que, ex art. 4 del protocolo “especificará en qué medida dicha Parte no ha garantizado la aplicación satisfactoria de dicha disposición”, obligación que no se cumple si se ocultan datos relevantes para exponer dicha falta de aplicación satisfactoria.
- Y el presupuesto de que la finalidad de la reclamación colectiva, que solo puede ser denunciar “la aplicación insatisfactoria de la Carta” ex art. 1 del Protocolo.

*b) Aplicación al presente caso.*

**34.** En primer lugar, el sindicato reclamante, de manera abusiva, ha incumplido el deber de reflejar de manera íntegra el estado de cosas que se plantea al Comité, puesto que ha ocultado:

- Que el Convenio, y la regulación del plus de kilometraje, ya fue impugnado por el propio Sindicato y el tribunal Supremo dio debida respuesta a que el mismo garantiza que la retribución de las horas no incumple el deber de retribución suficiente de las horas extraordinarias.
- Que después de dicha Sentencia el propio Sindicato, junto con los restantes miembros de la mesa negociadora, ha acordado extender la vigencia de dicho Convenio más allá del plazo de vigencia inicialmente previsto (2015).
- Y que las cuantías del plus de kilometraje han sido, nuevamente con el consentimiento de todas las partes negociadoras, incluido el sindicato que firma la presente reclamación, elevadas en sucesivos años, la última en 2018.

**35.** En segundo lugar, y en cuanto a la finalidad no legítima de la reclamación, no hay que olvidar que:

- Junto al derecho a la remuneración equitativa del art. 4 de la Carta Social Europea Revisada.

- El art. 6 de la Carta (al igual que la Constitución Española en su art. 37) reconoce la negociación colectiva y la eficacia de los convenios colectivos.

36. En realidad, con la presente reclamación el Sindicato Reclamante pretende, de manera contraria al art. 6 de la Carta, dejar sin efecto lo libremente acordado en una negociación colectiva, y al margen de los mecanismos jurisdiccionalmente establecidos (y ya aplicados) para confirmar la eficacia de dicha negociación colectiva por superar el canon de legalidad exigible a la misma.
37. No se puede admitir, como finalidad legítima de una reclamación colectiva, que ésta se instrumentalice para desligarse de lo acordado en una negociación colectiva, también amparada en el art. 6 del CEDH, y en la cual además el sindicato reclamante expresamente ha admitido la prórroga de la vigencia de dicho Convenio y la elevación de sus tarifas que ahora pretende inaplicar.
38. Por todo ello, ya por abuso de derecho, o ya por incumplimiento de los art. 1 y 4 del protocolo de Reclamaciones Colectivas, la presente reclamación Colectiva debe inadmitirse.

### 3. Falta de competencia *ratione temporis*.

39. Como señala el Comité en la **Decision on admissibility 10 October 2005 Maragopoulos Foundation for Human Rights MFHR v. Greece Complatin No. 30/2005**

*15. As regards the Government's objection in connection with the Committee's competence *ratione temporis*, in accordance with the principle of non-retroactivity of treaties as codified in Article 28 of the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, the starting point for application is the date on which a treaty came into force in a country and not the date of its signature as the Government points out. However there are exceptions to this rule when events occurring before the entry into force of a treaty continue to occur after this date, thus potentially constituting a continuing violation (see, for example, European Court of Human Rights, *Papamichalopoulos and others v. Greece*, judgment of 24 June 1993, Series A. 260B, §40).*

40. Hay que señalar que la Reclamación define el estado de cosas que a su juicio supone una vulneración de la Carta Social Europea, que es el art. 43 del Convenio y las tarifas del Anexo II que se reflejan en el apartado “LA EXCEPCIÓN DE LOS CONDUCTORES DENTRO DEL CONVENIO COLECTIVO”.
41. Tal estado de cosas **ya no está en vigor**. Como decíamos, por acuerdo de los miembros de la mesa negociadora se acordó no solo extender la vigencia del Convenio más allá del 2015, sino además para el 2018 y sucesivos establecer unas nuevas tarifas, más elevadas, de plus de kilometraje (véase nuevamente el acuerdo del 2018 por el que se inscribe en el Boletín Oficial correspondiente el acuerdo de modificación del convenio denominado, Transporte de Mercancías por Carretera de diciembre del 2017<sup>11</sup>).
42. En definitiva, se está planteando al Comité que decida sobre una situación que de hecho dejó de existir antes de la entrada en vigor del Protocolo de Reclamaciones Colectivas para España, sustituido por una nueva regulación y tarifas (de nuevo, antes de la entrada en vigor del Convenio) acordadas por todos los sindicatos negociadores, incluido el demandante.
43. Dado que la situación descrita por la Reclamación dejó de surtir sus efectos antes de la entrada en vigor del protocolo de Reclamaciones Colectivas para España, y que ésta no identifica el nuevo estado de cosas actualmente en vigor (y respecto del cual ha prestado además su consentimiento) debe inadmitirse la reclamación por falta de competencia *ratione temporis*.

---

<sup>11</sup> <https://www.carm.es/cef/PDF/LEGISLACION/borm759-2018.pdf>

En base a todo lo cual, al Comité.

## SUPPLICO

Que por los motivos expuestos, se declare la inadmisión de la presente reclamación colectiva.

Madrid para Estrasburgo a 13 de octubre del 2023.

EL AGENTE DEL REINO DE ESPAÑA

EL CO-AGENTE DEL REINO DE ESPAÑA



Alfonso Brezmes Martínez de Villarreal

Luis E. Vacas Chalfoun

### ANEXOS

Anexo 1.- Resolución de 8 de octubre de 2013, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del acuerdo de Convenio y Tabla Salarial 2013, de transportes de mercancías por carretera..

Anexo 2.- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, Sala de lo Social, nº 772/2014 de 29 de septiembre

Anexo 3.- Sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, nº 534/2016 de 16 de junio

Anexo 4 Resolución de la Dirección General de Relaciones Laborales y Economía Social, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del acuerdo de ampliación de ultraactividad y tabla salarial para los años 2016, 2017 y 2018 del convenio del Sector Transportes de Mercancías por Carretera.

Anexo 5.- Resolución de la Dirección General de Relaciones Laborales y Economía Social, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación, del acuerdo de modificación del convenio denominado, Transporte de Mercancías por Carretera, año 2018