



European  
Social  
Charter

Charte  
sociale  
européenne



**EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS  
COMITE EUROPEEN DES DROITS SOCIAUX**

7 March 2025

**Case Document No. 7**

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

**RESPONSE FROM FSC-CCOO TO IOE'S OBSERVATIONS  
(in Spanish only)**

**Registered at the Secretariat on 4 February 2025**



## 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](mailto: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](mailto:murcia@fsc.ccoo.es), [salvadorsoto@fsc.ccoo.es](mailto:salvadorsoto@fsc.ccoo.es)

### OBJETO

RECLAMACION COLECTIVA 229/2023

RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE EMPLEADORES (OIE) PRESENTADA DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 7.2 DEL PROTOCOLO Y LA REGLA 32.2 DEL REGLAMENTO DEL COMITÉ REGISTRADAS EL 28 DE NOVIEMBRE DE 2024

## INTRODUCCION

En primer lugar debemos indicar que esta parte se ratifica en todos y cada uno de los extremos de su reclamación de 31 de julio de 2023.

Una vez estudiado el contenido de las observaciones aportadas por la Organización Internacional de Empleadores, debemos oponernos a su conclusión, en base a los argumentos que a continuación se expondrán.

### 1.- EN CUANTO A LOS COMENTARIOS REFERENTES A LOS ANTECEDENTES DE LA DENUNCIA (ordinales 1 a 25 § del escrito de oposición).

La Organización Internacional de Empleadores ha olvidado mencionar que el Convenio Colectivo SI SE ENCUENTRA DENUNCIADO y en situación de ultra-actividad, y que se encuentra constituida la Mesa de Negociación del nuevo Convenio Colectivo desde el 4 de abril de 2019, sin que hasta la fecha, las partes negociadoras hayan alcanzado ningún acuerdo.

*-Se adjunta el acta de constitución de la Mesa Negociadora como **documento 1**-*

Por otro lado, debe destacarse –a los efectos de contestar un argumento muy repetido de contrario- que si viene si bien es cierto que el 26 de diciembre de **2017** este Sindicato FSC-CCOO firmó la subida de las cantidades del sistema de kilometrajes del art. 43 del Convenio colectivo del año 2013, no es menos cierto que fue firmado a cambio de un compromiso de la Representación Empresarial:

El compromiso de que en el siguiente Convenio colectivo cuya firma se preveía para el año **2019** la parte empresarial se comprometía a *“consensuar con la parte social una fórmula de retribución salarial tendente a la eliminación del cobro por distancia recurrida”*.

*-Se adjunta el acta de reunión de 26 de diciembre de 2017 como **documento 2**, en cuyos folios 6, primer párrafo, y 7, primer párrafo, se encuentra dicho compromiso-*

Dicho matiz es profundamente importante ya que:

- a) destruye la apariencia que se pretende proyectar de contrario sobre la conformidad del Sindicato al sistema de kilometrajes,

- b) Explica el motivo de haber firmado las subidas salariales durante los años transcurridos,
- c) Explica por qué pasados 6 años, aún no se ha alcanzado acuerdo sobre un nuevo Convenio Colectivo

## 2.- EN CUANTO A LOS COMENTARIOS REFERENTES AL ANALISIS DEL OBJETO DE LA DENUNCIA (ordinales 26 a 49 § del escrito de oposición)

Según la Organización Internacional de Empleadores (ordinal 34 de su escrito) antes de profundizar en los argumentos jurídicos que le llevan a solicitar el rechazo de nuestras pretensiones, le resulta fundamental señalar varios elementos que –a su parecer- no han sido tenidos en cuenta por la FSC-CCOO:

- No se ha explicado que en el sector del transporte de mercancías por carretera existen diferentes tiempos: tiempo de trabajo, tiempo de presencia y tiempo de descanso (ordinal 36 § del escrito contrario).

Es **irrelevante**. Porque como se argumentará más adelante, lo que se somete a criterio del Comité es la cuestión de si el sistema retributivo por kilometraje GARANTIZA O NO GARANTIZA:

- a) el derecho de los conductores sometidos al convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia a que el pago por dichas horas dependa realmente del número de horas trabajadas.
- b) el derecho de los conductores sometidos al convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia a que el pago por dichas horas sea superior al pago por la jornada ordinaria.

Precisamente y como se denunciaba en la página 16 de nuestra Reclamación inicial, “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”.

- Existen un tipo de conductores (el conductor-repartidor) que no está sujeto al sistema retributivo del kilometraje (ordinales 37 a 40 § del escrito contrario).

Lo que no solo es **falso** sino que se trata de una distracción que pretende **distraer la atención** del Comité, y que además, **incluso de ser cierto**, no evitaría que se juzgue la aplicación del sistema de kilometrajes sobre el resto de conductores.

El argumento de Organización Internacional de Empleadores comienza con la redacción del art. 43 del Convenio, y de cómo se define qué personal se encuentra sujeto al régimen 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 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*

Es decir, que partimos de una idea inicial de que **SOLO A LOS VEHICULOS DOTADOS DE TACÓGRAFO** se les aplicará el régimen de kilometrajes.

Bien.

A continuación, la Organización Internacional de Empleadores nos explica que los **conductores-repartidores**, conforme al art. 20.7 del Convenio analizado conducen **vehículos ligeros**.

A continuación, nos explica que según la normativa nacional, los vehículos ligeros **NO ESTÁN OBLIGADOS** a portar tacógrafo y que por tanto, quienes los conducen (los conductores-repartidores) no están sometidos al régimen retributivo de kilometrajes del art. 43 del Convenio.

Lo que **no es cierto**.

Y no es cierto porque el hecho de que las empresas no tengan **LA OBLIGACIÓN** de integrar aparatos tacógrafos en sus vehículos ligeros, no significa que no tengan **LA POSIBILIDAD** de hacerlo, sino tan solo que no tienen **LA OBLIGACIÓN** de hacerlo.

Por tanto la categoría profesional de conductor-repartidor que define y regula el Convenio Colectivo sigue estando expuesta, a decisión de cada empresa, al régimen retributivo del sistema de kilometrajes: aquellas que doten a los conductores-repartidores con tacógrafos les retribuirán con el sistema de kilometrajes, y aquellas que no lo hagan, no.

En segundo lugar **es irrelevante**, porque la crítica que realiza la Organización Internacional de Empleadores se basa en un estado de la legislación (qué vehículos deben llevar tacógrafo y qué vehículos no) que evoluciona de forma paralela e independiente a la redacción del Convenio Colectivo.

Debemos recordar que conforme al Paquete de Medidas de Movilidad Europea, **a partir de 1 de agosto de 2026 será obligatorio que los vehículos ligeros porten tacógrafo** si realizan viajes internacionales.

Pero por encima de todo, **debemos insistir en lo importante**: el hecho de que el uso de tacógrafos en vehículos ligeros –incluyendo por tanto a los conductores repartidores en la afectación del presente debate- sea más o menos extendida en el sector nacional no desvirtúa la crítica que se hace en nuestra Reclamación acerca de si el sistema retributivo por kilometraje GARANTIZA O NO GARANTIZA:

- a) el derecho de los conductores sometidos al convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia a que el pago por dichas horas dependa realmente del número de horas trabajadas.
- b) el derecho de los conductores sometidos al convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia a que el pago por dichas horas sea superior al pago por la jornada ordinaria.

Por último, en el ordinal 44 § -y siguientes- del escrito de la Organización Internacional de Empleadores se pretende plantear el axioma de que el sistema retributivo del Convenio colectivo *“no depende realmente de que se realicen más o menos kilómetros, en la medida en que se fijan una serie de conceptos hijos o permanentes”*.

**Algo totalmente ajeno a nuestra denuncia y que solo supondría una distracción del objeto de debate.**

Nadie ha discutido que la estructura salarial que fija el Convenio colectivo tenga, junto con el Plus de Kilometraje, más conceptos fijos como la prima de asistencia.

Lo que denunciarnos con nuestra reclamación es que el sistema previsto por el art. 43 del Convenio colectivo, que literalmente está pensado para abonar simultáneamente tres conceptos tan variados como la **nocturnidad**, las horas de **presencia** y las horas **extraordinarias**, impide garantizar que el pago que el trabajador recibe por las horas extraordinarias trabajadas dependa realmente del número de horas trabajadas y que el

pago de esas horas extraordinarias, su precio, sea superior al precio de la hora ordinaria.

**3.- EN CUANTO A LOS COMENTARIOS REFERENTES A LA CONTEXTUALIZACIÓN DEL SECTOR Y LA COMPLEJIDAD DEL TIEMPO DE TRABAJO DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES** (ordinales 50 a 81 § del escrito de oposición)

En primer lugar debemos decir que esta parte ha mencionado el tiempo de presencia desde el primer momento: máxime cuando forma parte de la redacción literal del art. 43 del Convenio colectivo.

Recordemos que el Plus de kilometraje del art. 43 del Convenio establece unas cantidades abonables en función de los kilómetros recorridos por cada vehículo que pretenden satisfacer la nocturnidad, los tiempos de presencia, y las horas extraordinarias que pudieran prestarse.

En segundo lugar, y partiendo de dicha definición, tenemos que incidir en que con el Plus de kilometraje se pretenden satisfacer tres variables diferentes con la misma cuantía:

- a) una compensación por el tiempo nocturno que se estima soportado durante el desempeño del trabajo
- b) una cantidad estimada o presumible de horas de presencia
- c) una cantidad estimada o presumible de horas de trabajo efectivo, consideradas extraordinarias, por suponer un exceso de la jornada ordinaria

Por lo tanto, cuando en el escrito de la Organización Internacional de Empleadores se profundiza en la existencia de lo que se denomina “tiempo de presencia” como un tiempo de trabajo “no efectivo”, se está profundizando, aún sin ser conscientes de ello, en la imposibilidad de aplicar la garantía del artículo 4.2 de la Carta Social Europea Revisada: garantizar que el pago que el trabajador recibe por las horas extraordinarias trabajadas dependa realmente del número de horas trabajadas y que el pago de esas horas extraordinarias, su precio, sea superior al precio de la hora ordinaria.

#### **4.- EN CUANTO A LOS COMENTARIOS REFERENTES A LA DIFICULTAD EN EL CONTROL DEL TIEMPO DE TRABAJO Y EL FUNCIONAMIENTO DEL TACOGRAFO (ordinales 86 a 97 § del escrito de oposición)**

Precisamente por lo que Organización Internacional de Empleadores explica en este apartado (el funcionamiento de los aparatos tacógrafos) es por lo que esta parte no puede compartir su punto de vista.

Queda claro en sus ordinales 90 § y 91 § que con estos aparatos es perfectamente posible medir las horas de descanso, de presencia, y de trabajo efectivo (ya sea conducción, carga y descarga, acondicionamiento del vehículo, e incluso, en caso de conductor-mecánico, reparaciones) de los conductores.

Y por tanto, no es comprensible la necesidad de un sistema estimativo o al alza, que presupone las horas de trabajo efectivo realizadas en función de los kilómetros conducidos, cuando, como hemos dicho en la página 15 de nuestra Reclamación inicial, junto con la conducción existen otras labores que deben realizar los trabajadores que quedan registradas en el tacógrafo.

Sin embargo, un gran pilar de la defensa de la Organización Internacional de Empleadores (véanse los ordinales de su escrito 95 §, 127 §, ...) es precisamente una supuesta "imposibilidad" de conocer qué tiempo se dedica a cada tarea, ya sea descanso, tiempo de presencia, o tiempo de trabajo efectivo.

No se entiende por nuestra parte en qué se basa esta imposibilidad:

- a) Para conocer el tiempo de trabajo efectivo: véase lo indicado en el propio ordinal 90.a y 90.b § de la Organización Internacional de Empleadores: el tiempo que supere la jornada ordinaria de trabajo podrá ser computada como hora extraordinaria
- b) Para conocer el tiempo de presencia: véase lo indicado en el propio ordinal 90.c § de la Organización Internacional de Empleadores
- c) Para conocer el tiempo de descanso: véase lo indicado en el propio ordinal 90.d § de la Organización Internacional de Empleadores

**5.- EN CUANTO A LOS COMENTARIOS REFERENTES AL REGIMEN Y REGULACIÓN DE LAS HORAS EXTRAORDINARIAS** (ordinales 98 a 125 § del escrito de oposición)

Nada tiene que ver, a juicio de esta parte, que la legislación española establezca que las horas excesivas trabajadas para prevenir o reparar accidentes y otros daños extraordinarios no se computen a efectos de duración máxima de jornada, ni que el límite máximo de horas extraordinarias en España sean de 80 horas al año.

Una vez más debemos invocar el hilo principal del presente debate, que no es el que ofrece la Organización Internacional de Empleadores.

**6.- EN CUANTO A LOS COMENTARIOS REFERENTES A LA COMPATIBILIDAD DEL BONO DE KILOMETRAJE CON EL ART. 4.2 DE LA CSER** (ordinales 125 a 176 § del escrito de oposición)

A y B) NO EXISTE FALTA DE CONTEXTUALIZACIÓN DEL SECTOR EN NUESTRA RECLAMACIÓN NI DETERMINACIÓN INCORRECTA DE LOS GRUPOS AFECTADOS.

No ha existido una falta de contextualización del sector del transporte de mercancías por carretera en nuestra reclamación. Se ha pretendido de contrario confundir al Comité con circunstancias que no afectan al debate:

- a) Se ha pretendido convencer al Comité de que el presente debate no afecta a los conductores-repartidores (lo que ya se ha respondido).
- b) Se ha pretendido convencer al Comité de que le hemos querido esconder la existencia del tiempo de presencia (lo que ya se ha respondido).
- c) Se ha pretendido convencer al Comité de la dificultad tecnológica de conocer los tiempos de trabajo efectivo, de presencia y de descanso de los conductores, a pesar de la configuración actual de los aparatos tacógrafos (lo que ya se ha respondido).
- d) Se ha pretendido convencer al Comité (ordinal 131 y 132 §) de que existen determinadas circunstancias o casuísticas que harían que los trabajos que no sean exclusivamente la conducción del vehículo ocupen más o menos porcentaje de la jornada.

Todas estas alegaciones pretende alejar al Comité del análisis de si el art. 43 del Convenio Colectivo, tal y como está redactado, y por tanto, el sistema retributivo



que contiene, garantiza el respeto del art. 4.2 de la CSER, y en concreto si  
GARANTIZA O NO GARANTIZA:

- a) el derecho de los conductores sometidos al convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia a que el pago por dichas horas dependa realmente del número de horas trabajadas.
- b) el derecho de los conductores sometidos al convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia a que el pago por dichas horas sea superior al pago por la jornada ordinaria.

C) ES FALSO QUE EL KILOMETAJE EXCEDA EL PRECIO DE LA TARIFA ORDINARIA.

Partiendo de que cualquier denuncia o Reclamación elevada al Comité debe tener un compuesto hipotético o general, debemos defender que nuestro planteamiento no se sustente exclusivamente en un caso particular. De sustentarse en un caso particular, éste no sería el cauce adecuado para ello.

Cosa distinta será que el planteamiento de la Reclamación sea acertado o equivocado, pero no cabe aceptar, en nuestra opinión, que su defecto sea no proponer ejemplos concretos.

No obstante, y en respuesta a los ordinales del escrito de la Organización Internacional de Empleadores 146 a 154 § debemos ilustrar al Comité con varias sentencias de los Juzgados de lo Social del territorio de Murcia en los que se reconoce la realización de horas extraordinarias impagadas, que a pesar de haberse cumplido con el sistema retributivo de kilometrajes establecido en el art. 43 del Convenio, generaban deudas salariales por los excesos de jornada que pudieron demostrarse a favor de los trabajadores.

- Sentencia 283/2022 del Juzgado de lo social 9 de Murcia, 2.648,32 euros
- Sentencia 210/2022 del Juzgado de lo social 1 de Murcia, 1.587,52 euros
- Sentencia 315/2024 del Juzgado de lo social 6 de Murcia, 1.905,60 euros

*-Se adjunta ramo de sentencias como documento 3-*

Con respecto al ordinal del escrito contrario 157 §, que contiene un informe del Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera debemos recordar que el Comité Nacional de la Carretera Francés (órgano auspiciado por la Patronal francesa) ya ofreció un estudio de 16 de noviembre de 2016 en cuya página 22

indicaba que la cantidad media de horas de conducción anual de los trabajadores españoles era de 1.941, cuando el art. 26.1 del Convenio colectivo analizado –vigente desde el año 2013 hasta hoy- establecía una jornada máxima de 1.826 horas con 27 minutos.

*-Se adjunta dicho inform como documento 4-*

[https://www.aetrac.es/images/documentos/Comparativa\\_del\\_cnr.pdf](https://www.aetrac.es/images/documentos/Comparativa_del_cnr.pdf)

Poca duda puede quedar de la comparativa de ambas cifras. De media, cada conductor español estaría superando SOLO EN HORAS DE CONDUCCIÓN 114 horas y 33 minutos al año del máximo tiempo de trabajo efectivo recogido en el Convenio colectivo.

Respecto de los ejemplos contenidos en los ordinales 159 a 160 § debemos detenernos en que se trata de ejemplos cuya finalidad es justificar el abono correcto de las horas extraordinarias; esto es: a un valor mayor que el precio de la hora ordinaria.

Y por tanto, por tratarse de ejemplos confeccionados precisamente con esa intención, es evidente que su resultado coincide –como no puede ser de otra manera- con su intención: en ambos cálculos se obtiene un valor o precio para la hora extraordinaria superior al valor o precio que tiene una hora ordinaria.

Pero ambos supuestos parten del mismo error: en ninguno de los dos se puede saber cuántas horas de trabajo efectivo (tanto de conducción como de “otros trabajos” realizó el trabajador, **que es lo que verdaderamente se denuncia en esta Reclamación.**

Se trata de un sistema que se muestra ciego a dicho dato, que parte de una imposibilidad falsa de conocer ese dato, y que en respuesta a esa falsa imposibilidad ofrece un sistema a tanto alzado tanto del cálculo ficticio de cuantas horas de trabajo se puedan haber realizado, como de su retribución.

Y no podemos finalizar su comentario sin detenernos también a cuestionar que en dichos resultados, si bien el valor o precio de la hora extraordinaria es superior al valor o precio que tiene una hora ordinaria, el valor de las horas de presencia bajaría muy por debajo de su precio debido.

Poniendo de ejemplo el cálculo contenido en el ordinal 159 §, la parte contraria parte de una media mensual de 10.000 kilómetros.

Lo que nos lleva a aplicar la tasa teórica del 50% para calcular una cantidad teórica de horas extras mensuales: 92,50.

Abonando esa cantidad en los 11 meses laborables del año, la parte contraria obtiene un importe total de horas extras anuales de 1.107,50 euros, que al ser divididos por las 80 horas extraordinarias que deben prestarse al año (como límite legal) ofrecen un precio por cada hora extraordinaria de 12,72 euros. Lo cual es superior al precio de la hora ordinaria.

Pero si se observa con atención, y como se explica en el ordinal 154 § de dicho escrito, la cantidad a tanto alzado que se abona por cada kilómetro recorrido se destina, indefectiblemente, en su 50% a satisfacer las horas extraordinarias y en un 40% a satisfacer las horas de presencia.

Por tanto, siguiendo la lógica de su cálculo, esos 10.000 kilómetros mensuales ofrecerían una tasa del 40% sobre 185 para calcular el precio de la hora de presencia, que sería de 74 euros mensuales. Lo que multiplicado por los 11 meses laborables del año nos daría un total de 814 euros.

814 euros anuales para abonar un concepto que retribuye un tiempo que NO ES DE TRABAJO EFECTIVO y que según el art. 8.3 del RD 1561/1995 de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, pueden alcanzar hasta 20 horas semanales:

*3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad*

Por lo tanto, y siguiendo la lógica de lo argumentado de contrario, con ese sistema, se estaría abonando con una cantidad a tanto alzado de 814 euros, una cuantía indeterminada de horas de presencia que podría ascender a 962 horas (partiendo de un máximo de 20 horas semanales en un total anual de 48 semanas laborables): 0,001229 euros la hora.

No.

Creemos que el presente debate va más allá de los ejemplos pre-constituidos que puedan ofrecerse al comité.

De hecho, el ordinal 154 § del escrito presentado de contrario es importante porque reconoce que **“se abonará una cantidad A TANTO ALZADO por cada kilómetro recorrido”**.

Y partiendo de dicha premisa, es por lo que esta parte plantea su Reclamación ante la exigencia del art. 4.2 de la Carta.

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.

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.



En Murcia a 4 de febrero de 2024

CCOO collective claim for violation, by the Collective Agreement of Transporte de Mercancías por Carretera de la Region de Murcia, of the article 4.2 of the Revised European Social Charter, by the collective complaints procedure of the 1995 additional protocol