

El Sector Estatal de Carretera y Logística de FSC-CCOO respalda el rechazo del Congreso a enmendar la Ley de Movilidad Sostenible para eliminar el uso del tacógrafo en Canarias y Baleares

Desde el Sector Estatal de Carretera y Logística de CCOO ya hemos perdido la cuenta de las veces en que las patronales de Baleares, Canarias y alguna más, presentan esta iniciativa de eliminar el uso del tacógrafo por si suena la flauta y algún foro político (Congreso, Senado, Ministerio de Transporte, CNTC o el gobierno insular de turno) se aviene a precarizar más el sector, aumentar la siniestralidad, empujar al abandono de la profesión y contravenir la legislación internacional ratificada por España.

El último Decreto de 2022 que exime a las islas menores de 250 kilómetros cuadrados de llevar tacógrafo y por tanto de aplicar las normas de tiempos de conducción y descanso que garanticen unas mínimas condiciones de seguridad en el transporte, ya empeora sustancialmente las condiciones de trabajo, cuanto ni más supondría acoger la eliminación del uso del tacógrafo en todas las Islas sea cual sea su tamaño.

Esta excepción ya ha sido denunciada a través del Informe de la Comisión de expertos sobre la aplicación de los convenios y recomendaciones de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) en España.

La Comisión pide al Gobierno que tome las medidas necesarias para garantizar que se apliquen a los conductores excluidos del ámbito de aplicación de la legislación en materia de tiempos de conducción y descanso, las normas apropiadas de conformidad con el artículo 2 del Convenio 153 de la OIT que data de 1979 y fue ratificado por España en Diciembre de 1984.

“Algunas de las exclusiones establecidas en el artículo 2 del Real Decreto núm. 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, van más allá de las posibles exclusiones previstas en el artículo 2 del Convenio 153 de la OIT porque no se han marcado límites o regulación alguna sobre la duración de la conducción y los periodos de descanso para estas excepciones, contraviniendo el artículo 2, 2) del Convenio, y el Real Decreto núm. 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2 300 kilómetros cuadrados, que establece una regulación específica, empeora sustancialmente las condiciones de los trabajadores.

En los transportes realizados en Ceuta y Melilla o en islas inferiores a 250 kilómetros cuadrados, La Comisión observa también que, de acuerdo con el artículo 2 del Real Decreto núm. 1082/2014, en los transportes por carretera que se desarrollen exclusivamente en islas con una superficie mayor a 250 kilómetros cuadrados y que no supere los 2 300 kilómetros cuadrados: i) podrán realizarse periodos de descansos semanales reducidos durante las tres semanas consecutivas a una en que se hubiese realizado un periodo de descanso semanal normal; ii) el periodo de descanso diario se podrá tomar en dos o tres periodos separados, uno de los cuales no podrá ser inferior a ocho horas ininterrumpidas, sin que ninguno pueda ser inferior a una hora, y iii) la pausa ininterrumpida podrá sustituirse por dos

o tres pausas, intercaladas en el periodo de conducción o situadas inmediatamente después del mismo. La Comisión recuerda que únicamente podrá excluirse del ámbito de aplicación del Convenio a las personas que conduzcan un vehículo dedicado a alguno de los transportes previstos en el artículo 2, 1) del Convenio y que deberán fijarse normas apropiadas sobre la duración de la conducción y los periodos de descanso de los conductores que hayan sido excluidos (artículo 2, 2)).”

El tacógrafo en los vehículos cumple varias funciones, desde el control de la jornada laboral, pasando por ser la herramienta de que disponen las autoridades para el control de las normas de tráfico, prueba en caso de siniestros y prueba judicial en caso de accidentes hasta el punto de que se trata de un documento público cuya manipulación, es delito. Esta normativa pretende evitar que las jornadas de trabajo sean agotadoras, fijando límites máximos a las horas de conducción, así como fijando horas mínimas de descanso.

La supresión o limitación del uso obligatorio del tacógrafo no supone sino una mayor probabilidad de incumplimientos legales, accidentes y siniestros así como una garantía para la impunidad frente al abuso en las condiciones laborales de los conductores.

Por ello, lo correcto no es eliminar el uso del tacógrafo sino que se mantengan el conjunto completo de normas sobre tacógrafos digitales en las Islas Canarias y Baleares y en consecuencia, la derogación del citado Real Decreto 1082/2004, con el fin de que las personas trabajadoras del sector del transporte por carretera de Canarias y Baleares, puedan tener un tiempo de descanso mínimo entre jornadas, descanso semanales y derecho a descanso en camarote en los traslados en ferry igual que el resto de los conductores y conductoras de la Unión Europea.

Iniciativas empresariales como estas, retratan por sí mismas el discurso “delirante” de las patronales del sector pidiendo recursos públicos por la falta de conductores a la vez que emprenden iniciativas desreguladoras para su explotación laboral.

REDUCTIONS

CCOO

servicios a la ciudadanía
carretera y logística