

# **ANNEXE 2**

## 1 PRESENTACIÓN

En un entorno globalizado, la logística se ha convertido en uno de los principales motores de desarrollo económico, con enorme influencia en la eficiencia económica y la competitividad de los sistemas productivos nacionales y regionales. Entre otras muchas referencias, el Libro Blanco de la Comisión Europea de 2011 *“Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”* destaca en particular su función clave en relación con el sistema de transporte y con los intercambios comerciales a escala nacional e internacional.

Las actividades logísticas conforman el sistema de enlace entre las materias primas, la producción y los mercados. La misión fundamental de la logística es por tanto optimizar un flujo de material regular a través de una red de enlaces de transporte y de centros del almacenaje, que incluye tanto la gestión de los flujos físicos como de información, así como la realización de actividades complementarias de manipulación de la mercancía, que le proporcionan valor añadido antes de la distribución final hasta el cliente.

La implantación y el desarrollo de actividades logísticas suponen en consecuencia un factor de oportunidad para el aumento de la actividad económica. La localización de áreas de actividad logística en un determinado territorio se percibe por lo tanto como una oportunidad para atraer actividad, un elemento de dinamización económica y, en definitiva, un factor clave para la mejora de la competitividad y el empleo.

La logística implica a los sectores económicos de producción, consumo y distribución de mercancías, además de a los propios operadores logísticos y de transporte y los gestores de las infraestructuras, en el marco institucional configurado por las distintas administraciones públicas con competencias en la materia. Por esta **multiplicidad de intereses, interrelaciones y responsabilidades** en el tema, tanto en el marco de las autoridades y administraciones públicas como en de los sectores económicos, el mayor énfasis a la hora de definir e implementar una estrategia de actuación debe ser puesto en la **coordinación de todos los actores públicos y privados** con competencias, responsabilidad o intereses.

Para que todos los elementos del sistema logístico funcionen en conjunto de forma óptima es **necesaria una visión integral**, teniendo en cuenta todos los agentes intervinientes, con sus respectivos intereses, necesidades, y condicionantes, de forma que las **estrategias de optimización logística estén enmarcadas en planteamientos globales**, con marcada proyección internacional.

España debe consolidar su posición a escala europea y mundial en materia de logística, aprovechando su posición geográfica y el desarrollo de su sistema de transporte, para desempeñar un papel clave en los tráficos que conectan a los grandes productores mundiales con los mercados consumidores, y para generar valor añadido en la manipulación de los productos en función de los mercados a que se dirigen. Sólo así, podremos mejorar en competitividad, con un sistema de transporte y una logística eficiente de ámbito global.

Este es el objetivo principal del presente documento, enmarcado en la iniciativa del **Ministerio de Fomento de crear una Unidad Logística** en el Departamento, con la misión en especial de asegurar la

coherencia y coordinación de todas las actuaciones que se realicen en esta materia y de reforzar los mecanismos ya existentes para el diálogo, la **colaboración y la concertación de actuaciones con las administraciones territoriales y con los sectores productivos** relevantes.

Cumpliendo el compromiso manifestado por la Ministra de Fomento al inicio del presente año 2013, esta Estrategia Logística, basada en un análisis detallado de la situación del sector, sus fortalezas y debilidades, **presenta un programa de trabajo para optimizar la eficiencia del conjunto del sector**, configurando así una herramienta de impulso al aumento de competitividad y la recuperación de nuestra economía. La Estrategia desarrolla los principios y directrices del PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) en el ámbito de la logística y el transporte de mercancías, definiendo un marco de actuación coordinado de todas las administraciones y los sectores públicos y privados implicados, y estableciendo las **prioridades y programas de acción del Ministerio y sus entidades**, en el mismo horizonte de planificación del PITVI.

Para la elaboración de esta Estrategia se ha llevado a cabo un **amplio proceso de participación y diálogo con los principales actores** involucrados, tanto en el ámbito institucional, Comunidades Autónomas, como con los sectores empresariales implicados en todas las actividades del transporte y el ciclo logístico, representadas en el **Foro Logístico constituido específicamente** para este fin el 12 de febrero de este mismo año. Sus aportaciones, enraizadas en su amplio conocimiento de la realidad y la problemática del sector logístico, han permitido enriquecer enormemente el trabajo de elaboración de este documento. Los **mismos cauces establecidos** para la preparación de esta Estrategia serán también, sin duda, un **marco muy adecuado para orientar su desarrollo, puesta en práctica, seguimiento y evaluación**.

El objetivo del conjunto de todos los actores no es otro que reforzar nuestro sector logístico como uno de los motores de la economía y de la generación de empleo a nivel nacional, y potenciar el papel de España como puerta de entrada, y centro de manipulación y distribución de las mercancías intercontinentales en Europa.

Hemos de aprovechar que España es uno de los países punteros en infraestructuras de gran capacidad y calidad, no solo a nivel europeo sino mundial y hemos de aprovechar también nuestra posición geoestratégica en el Mediterráneo y nuestros lazos con Latinoamérica. Tenemos capacidad infraestructural y debemos de dotarnos de una capacidad logística que marque diferencias respecto a nuestros competidores y atienda las necesidades crecientes y exigentes de una economía globalizada y cada vez más especializada.

Para ello, la Estrategia Logística, que se desarrolla en este documento, se estructura según los siguientes contenidos:

- Análisis-diagnóstico de la logística en España
- Objetivos y directrices de la Estrategia Logística a nivel nacional
- Líneas de actuación y definición del Mapa Logístico de España
- Programación y evaluación de las propuestas
- Implantación de la Estrategia Logística

La elaboración de este documento supone **la culminación de una primera etapa** en el desarrollo de la Estrategia Logística. Dicho desarrollo proseguirá con su **puesta en práctica y el arranque de su aplicación**. Como se describe en los capítulos finales del documento, en el proceso de implantación se llevarán a cabo las actuaciones, de acuerdo con una estructura de **prioridades basada en criterios de eficiencia y oportunidad**, con el fin de optimizar el uso de los importantes recursos disponibles.

Los **instrumentos de análisis, reflexión y cooperación** creados entre las administraciones y con los sectores económicos privados para la elaboración de la presente Estrategia Logística se mantendrán y consolidarán en la nueva etapa de implementación de la Estrategia. Así deberán jugar un papel decisivo en la **determinación de las prioridades de actuación**, en la programación de las actuaciones y medidas, y en el seguimiento y evaluación de sus resultados.

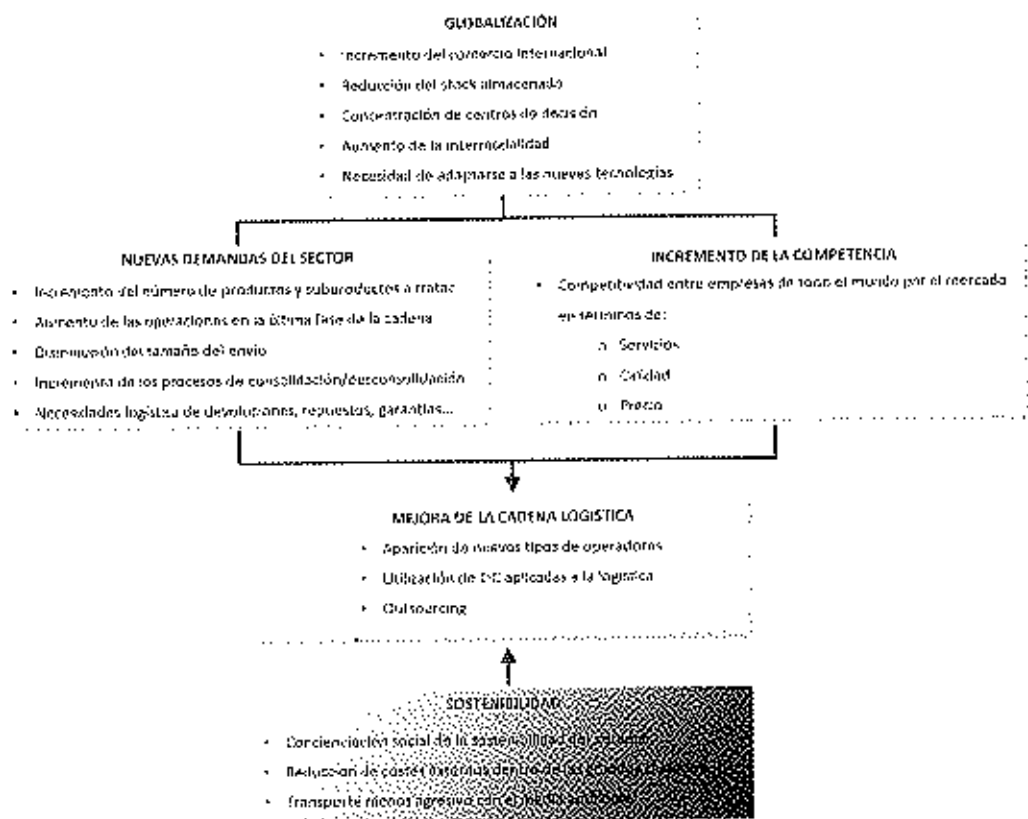
## 2 LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS

La **logística** se ocupa de todos los medios, métodos y actividades que intervienen en la cadena de aprovisionamiento y distribución. Por tanto, interviene en el diseño, implementación y control del flujo de materias primas, el inventario del proceso, los productos terminados y la información relacionada. Su objetivo no es otro que asegurar la eficiencia de este conjunto de procesos desde el punto de origen hasta el punto de consumo.

La incidencia directa que tiene la actividad logística en la producción y el comercio hace que tenga una enorme relevancia en la eficiencia y la competitividad del sistema productivo. Esta influencia deriva del sistema de enlace que conforma la cadena logística, englobando la conexión de materias primas, producción y mercados.

La **globalización** y la **apertura de nuevos mercados** en la economía mundial, junto con la deslocalización industrial y la creciente competitividad, han provocado un aumento de los flujos y distancias de transporte. Satisfacer de manera eficiente y sostenible las crecientes demandas de transporte asociadas a las diversas cadenas logísticas sólo es posible si se dispone de un **sistema de transportes auténticamente multimodal**, que permita a los agentes económicos acceder a una oferta integrada de transporte.

Figura 1. Tendencias actuales en logística



Fuente: Elaboración propia

Los cambios más relevantes que han tenido lugar en la industria y la logística en los últimos años se pueden agrupar en cuatro grandes grupos:

- Implantación de sistemas de producción “pull demand”, en los que la demanda tira de la producción. Requieren una gran flexibilidad en los aprovisionamientos, reduciendo en gran medida la regularidad de los transportes. Por lo tanto, es crítico que el sector del transporte pueda responder de forma ágil a esta demanda discontinua.
- Internacionalización de la producción y de las cadenas logísticas. Tiene como consecuencia un aumento de la distancia de transporte. Debido a ello, los procesos de concentración de tráfico y centros de transporte toman especial importancia. Este hecho favorece la tendencia a subcontratar los servicios logísticos a operadores especializados que puedan aprovechar las sinergias creadas entre los tráfico de distintas empresas.
- Necesidad de reducir costes fuera del proceso de producción por medio de estrategias como la reducción de stocks y almacenes, o la búsqueda de economías de escala, comúnmente conseguida subcontratando los servicios logísticos a un operador especializado.
- Aumento de la competitividad en base a una mayor calidad de servicio y tendencia del sector a centrarse en su negocio principal y externalizar las actividades de logística.

En este escenario, el **operador logístico** constituye una figura capaz de prestar el servicio de transporte y otros de importante valor dentro de la cadena de suministro, minimizando los costes totales al aprovechar las oportunidades que ofrecen los distintos modos, junto con las que aporta la ruptura de carga para dar valor añadido a la mercancía.

Uno de los grandes retos a los que se enfrenta el sector es la **comodalidad**. La correcta combinación de los modos de transporte es la clave para conseguir un transporte más eficiente y sostenible, de manera que cada modo de transporte se emplee en el eslabón de la cadena de transporte que permita optimizar la eficiencia de la cadena global.

Como respuesta a la necesidad de estudiar, analizar y mejorar la estrategia logística europea, en junio de 2012 se creó el **High Level Group on Logistics (HLGL)**, dirigido por el Vice-Presidente de la Comisión Europea y Comisario de Transporte Siim Kallas. Los principales objetivos del HLGL son:

- a) Proporcionar una orientación estratégica sobre futuras medidas políticas con impacto en el sector logístico.
- b) Asegurar un sólido apoyo y ofrecer recomendaciones procedentes del sector en relación a las medidas políticas orientadas a abordar aspectos de especial relevancia para el sector logístico, incluyendo la mejora del comportamiento ambiental, el uso de las tecnologías de la información (TIC) para facilitar los flujos de transporte en la UE y la eliminación de las barreras que impiden o limitan el uso de los modos de transporte más eficientes en el transporte de mercancías.

En los últimos años la preocupación medioambiental ha cobrado una especial importancia dentro de nuestra sociedad, por lo que el sector de la logística está en constante búsqueda de un sistema de **transporte más sostenible** y respetuoso con el medio ambiente.

### 3 ANÁLISIS DEL CONTEXTO EUROPEO

En el presente apartado se recogen las principales directrices y programas europeos en relación al transporte de mercancías y la logística, así como el posicionamiento de España dentro del contexto logístico europeo, destacando la importancia de sus infraestructuras de transporte y analizando su situación en los grandes corredores de mercancías.

#### 3.1 Orientaciones comunitarias en materia de logística y transporte multimodal

El **Plan de acción para la logística del transporte de mercancías** de 18 de octubre de 2007, recogido en la Comunicación de la Comisión 2007/607, es una de las diversas iniciativas políticas de la Comisión Europea para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte de mercancías en la Unión Europea. Propone una serie de acciones con objeto de crear un marco adecuado para reforzar la cooperación y la coordinación entre las diferentes dimensiones de la política de transporte.

Las acciones propuestas en dicho Plan comprenden la implantación de sistemas de transporte inteligente (STI), la supervisión de la eficiencia en el transporte de mercancías, la simplificación de las cadenas de transporte, la homogeneización de las normas relativas al peso y las dimensiones de los vehículos en la UE, el impulso de los corredores verdes dentro de la Red Transeuropea de Transporte y una mayor integración entre la logística del transporte urbano e interurbano.

El 29 de noviembre de 2012, la Comisión Europea publicó el **Libro Verde sobre un mercado integrado de los servicios de entrega para impulsar el comercio electrónico en la UE**. En este libro se analiza la situación actual de los mercados de comercio electrónico y de los servicios de entrega en Europa y se estudian los requisitos para la creación de un mercado único de entrega. Así mismo, se examinan los principales desafíos de las distintas partes y se resaltan las oportunidades de mejorar el proceso de entrega en beneficio de ciudadanos y empresas, en particular de las pequeñas y medianas empresas (PYMES).

El objetivo del programa **Marco Polo** fue el de reducir la congestión de las infraestructuras viarias y mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte, mediante el trasvase de una parte de las operaciones de transporte de mercancías por carretera al transporte marítimo de corta distancia, al ferrocarril y a las vías navegables interiores.

El primer programa Marco Polo de la Comunidad Europea, con un presupuesto de 115 millones de euros, entró en vigor en 2003 y se concluyó en 2006. Era continuación del programa PACT (*Pilot Actions for Combine Transport*) que finalizó en 2001 y seguía la línea de las principales conclusiones del Libro Blanco de la Comisión Europea de 2001.

El programa Marco Polo II para el periodo 2007-2013 incluyó nuevas disposiciones, contó con un presupuesto mayor (450 millones de €) y una cobertura geográfica más amplia. Se aplicó a las acciones que afectaban al territorio de al menos dos Estados miembros o al territorio de al menos un Estado miembro y el de un tercer país próximo.

### 3.2 Posicionamiento de España en el sector logístico europeo

España cuenta con unas magníficas condiciones para convertirse en un gran nodo logístico europeo. En efecto, si bien se sitúa en la periferia del continente, su privilegiada ubicación geográfica, tanto a nivel continental como insular, la convierte en una **puerta de entrada idónea hacia Europa** de las mercancías provenientes tanto del Norte de África como de América o Asia.

Además de esta excelente ubicación, España dispone de unas **infraestructuras de transporte de primer nivel** en todos los modos (carretera, ferrocarril, transporte marítimo y aéreo). Asimismo, la integración de buena parte de la red de transporte nacional en los **grandes corredores de mercancías europeos e internacionales**, facilitan y aseguran el transporte de las mercancías hacia el exterior.

España se ubica en una posición estratégica para poder aprovechar las grandes rutas marítimas de transporte de mercancías que dan la vuelta al mundo, las llamadas **rutas Round the World** que todas las navieras importantes (Maersk, MSC, CMA CGM, etc) ofrecen entre sus servicios.

El **Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)** o Short Sea Shipping consiste en el movimiento de mercancías y viajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa. La posición geográfica de España, con numerosos puertos tanto en la fachada atlántica como mediterránea, permiten conexiones con números países de su entorno que aportan gran eficiencia a los flujos de mercancías.

Los principales países de destino del TMCD de carga rodada (Ro-Ro y Ro-Pax) de España son el Reino Unido, Marruecos y Argelia, con más de 10 líneas. Los principales puertos de destino del TMCD español son Tánger Med, Casablanca y Civitavecchia. En cuanto al TMCD de contenedores, destacan las más de 20 líneas de España con Italia, así como las más de 15 existentes con Marruecos y Francia. Los principales destinos de las líneas de TMCD españolas de contenedores son Felixstowe, Génova, Róterdam y Casablanca.

Según el Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España, existen dos tipos especiales de servicios de TMCD:

- **TMCD Alternativo a la Carretera:** en esta categoría se incluyen los servicios marítimos de contenedor o rodados en los que existe una alternativa de transporte terrestre. Se han excluido, por tanto, de dicha categoría los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los de graneles y vehículos.
- **Autopistas del Mar (AdM):** servicios de TMCD Alternativos a la Carretera que cumplen ciertos criterios de selección, esto es, una frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo, y que son prestados en los corredores de Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte en los que España está presente.

De este modo, las **Autopistas del Mar** son un subconjunto de los servicios de TMCD Alternativo a la Carretera y a su vez éstos son un subconjunto de los servicios totales de TMCD.



La **Red Transeuropea de Transporte** (Trans-European Transport Network) es un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte concebidas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a través de la Unión Europea. A lo largo del territorio español discurren varios corredores que se engloban dentro de esta red de transporte internacional, tanto por ferrocarril como por carretera. Debido a su especial importancia, se estudiarán en detalle, junto con los corredores de mercancías a nivel europeo, en el apartado 5.3.1 del presente documento.

Además, en España están planificados otros corredores a nivel europeo diseñados para optimizar la eficiencia medioambiental (proyecto SuperGreen de la Comisión Europea) y la logística de mercancías (red EuroCarex).

Por todo ello, si el sector logístico español consigue aprovechar todas estas ventajas puede convertir al país en la **gran Plataforma Logística del Sur de Europa** y en punto de concentración y manipulación de los tráficos internacionales de mercancías, llevando a cabo las actividades logísticas principales y otras de importante valor añadido tales como etiquetado, embalaje, consolidación y desconsolidación de carga, etc.

# **ANNEXE 3**



MINISTERIO DE FOMENTO  
Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda  
Secretaría General de Transporte  
Dirección General de Transporte Terrestre

**OBSERVATORIO SOCIAL DE  
TRANSPORTE POR CARRETERA  
2013**

Diciembre 2014



### **3.- LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA**

#### **3.1.- MARCO ECONÓMICO GENERAL DEL 2013**

La economía española en el año 2013 ha seguido arrastrando las consecuencias de la crisis.

El índice de precios al consumo se ha situado en el 0,2%, la tasa anual más baja desde que se empezaron a elaborar estos datos.

Tras la congelación de años anteriores, para 2013 el salario mínimo se ha fijado en 21,51€/día, 645,3€/mes y 9.034,2€/año.

#### **3.2. - MARCO GENERAL DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN 2012**

El 25 de enero de 2012, fue suscrito el II Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva 2012, 2013 y 2014, de una parte, por la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) y la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME) y, de otra, por las Confederaciones Sindicales de Comisiones Obreras (CCOO) y de la Unión General de Trabajadores (UGT).

Este Acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial del Estado de 6 de febrero de 2012.

El referido Acuerdo tiene una vigencia de tres años, desde el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2014, por lo que durante todo el 2013 estuvo en vigor.

#### **II ACUERDO PARA EL EMPLEO Y LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA 2012, 2013 Y 2014**

En el observatorio del año pasado se hizo referencia detallada a este Acuerdo por lo que nos remitimos a lo allí desarrollado.

#### **3.3.- LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DURANTE 2013**

##### **3.3 A.- II ACUERDO GENERAL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

El II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera fue firmado el 12 de noviembre de 2010 y presentado para su registro y publicación en fecha 23 de diciembre de 2011, siendo publicado en el Boletín Oficial del Estado el 29 de marzo de 2012 y entró en vigor el 1 de abril de 2012.

El referido Acuerdo fue suscrito, de una parte, por la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y la Confederación Española de Operadores del Transporte (CEOT), en representación de las empresas del sector, y, de otra,

por las organizaciones sindicales FSC-CC.OO. y TCM-UGT, en representación de los trabajadores del sector.

Este II Acuerdo general es de aplicación a las empresas que, al amparo de los correspondientes títulos habilitantes de Transportista o de Operador de Transporte regulados por la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, realicen actividades de transporte público de mercancías por carretera en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo y sin medios fijos de captación de energía y/o las denominadas auxiliares y complementarias del transporte de mercancías, incluidas las actividades de mensajería y de logística.

El citado Acuerdo regula la organización del trabajo; cuestiones relativas a personal; la contratación y promoción profesional; tiempo de trabajo; retribuciones; movilidad geográfica; régimen disciplinario; mejoras sociales; salud laboral; derechos sindicales y representación del personal; formación así como conciliación vida laboral y familiar, igualdad de oportunidades, violencia de género y acoso.

Durante 2013 estuvo en vigor ya que su vigencia inicial es hasta el 31 de diciembre del referido año.

### 3.3. B.- CONVENIOS FIRMADOS Y REVISADOS EN 2013

Al igual que en ediciones anteriores, en este apartado vamos a relacionar todos los convenios que se han encontrado en vigor durante el periodo 2013 agrupados por CC.AA.

Asimismo, como en ediciones precedentes, en esta relación se incluyen convenios firmados con anterioridad al año 2013 que mantienen su vigencia, convenios revisados, e incluso algunos convenios del año 2014 que revisan las tablas salariales del año anterior (**CUADRO Nº 1**).

De los 51 convenios vigentes en el transporte de **mercancías**, 27 han sido firmados durante el año 2013 o, incluso 7 de ellos en 2014 pero con referencias a 2013, lo que supone algo más de la mitad. Por otro lado, 5 convenios han sido objeto de revisión salarial durante el 2013 o durante el 2014 pero con efectos económicos a fecha 01/01/2013.

En cuanto a los convenios en transporte de **viajeros**, existen 50 convenios en vigor, de los cuales 21 han sido firmados en el año 2013 o en 2014 pero con referencias a 2013 lo que representa sobre un 42%. Por otro lado, 8 han revisado sus tablas salariales durante el 2013 o 2014 con la misma salvedad que hacemos en los convenios de mercancías, las revisiones de 2013 que han sido tenidas en cuenta retrotraen sus efectos económicos al 1 de enero de 2013.

Del mismo modo que en anteriores ediciones, se puede constatar que algunas provincias, como es el caso de Asturias, Burgos, Albacete y Huelva, poseen un único convenio tanto para mercancías como para viajeros. Por otro lado, hay provincias como Baleares o Madrid que tienen dos convenios para viajeros y otras, Jaén en concreto, un convenio para transporte regular de mercancías y otro para el discrecional. Asimismo otras provincias como Teruel y Soria así como la ciudad autónoma de Ceuta tienen solo convenio de mercancías y no de viajeros. Por último, indicar que Tenerife solo tiene convenio de viajeros.

CUADRO Nº1

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	MERCANCÍAS			VIAJEROS			
		Convenio Colectivo	Revisión Salarial	Laudo Arbitral	Convenio Colectivo	Revisión Salarial	Laudo Arbitral	
ANDALUCÍA	Almería	4/05/2011	04/02/2013		14/03/2011	07/06/2012		
	Cádiz	12/01/2009	25/04/2010		22/03/2011			
	Córdoba	16/05/2013			15/07/2013			
	Granada	18/11/2013			01/03/2012			
	Huelva*	04/10/2013			04/10/2013			
	Jaén	R	07/05/2013			04/11/2008	09/04/2014	
		D	07/06/2013					
	Málaga	20/07/2012	26/04/2013		19/01/2009	11/03/2013		
Sevilla	31/10/2013			15/11/2012				
ARAGÓN	Huesca	29/01/2014			07/05/2014			
	Teruel	20/02/2014						
	Zaragoza	22/01/2014			15/04/2014			
ASTURIAS	Asturias*	22/05/2012	23/01/2014		22/06/2012	23/01/2014		
BALEARES	Balears	28/07/2008	22/01/2010		Discrecional	26/07/2012		
					Regular			
CANARIAS	Las Palmas	15/11/2004	15/11/05		24/08/2007	04/02/2011		
	S.C. Tenerife				16/12/2005	30/10/2008		
CANTABRIA	Cantabria	24/09/2009	19/01/2010		16/07/2007	27/01/2011		

CASTILLA LA MANCHA	Albacete*	06/09/2013			06/08/2013		
	Ciudad Real	13/01/2013			20/01/2014		
	Cuenca	23/11/2006	30/01/2007		15/01/2013		
	Guadalajara	04/03/2013			02/05/2008	17/02/2010	13/10/2010
	Toledo	28/08/2013			13/01/2014		
CASTILLA LEÓN	Ávila	29/08/2007			03/03/2011	23/05/2013	
	Burgos*	03/04/2014			03/04/2014		
	León	27/06/2013			19/02/2014		
	Palencia	02/01/2013			08/11/2012		
	Salamanca	04/02/2014			30/05/2013		
	Segovia	02/08/2007	09/03/2012		19/10/2012		
	Soria	25/03/2009	28/01/2011				
	Valladolid	13/07/2007		14/06/2013	20/05/2013		
	Zamora	08/04/2014			31/10/2012		
CATALUÑA	Barcelona	13/07/2007	28/01/2011		02/02/2010	11/10/2012	
	Gerona	21/09/2010	11/02/2011		19/03/2010	12/06/2012	
	Lérida	29/01/2008	04/05/2009		07/04/2011	26/09/2012	
	Tarragona	07/10/2008	23/01/2012		05/11/2010	15/01/2013	
CEUTA	Ceuta	27/10/2011	15/09/2013				
COMUNIDAD VALENCIANA	Alicante	17/10/2013			20/12/2011	29/05/2013	
	Castellón	25/05/2009	11/02/2011		24/06/2013		
	Valencia	05/11/2013			20/10/2011	04/03/2013	
EXTRAMADURA	Badajoz	16/07/2013			24/07/2013		
	Cáceres	08/03/2013			21/06/2013		

GALICIA	A Coruña	15/06/2011	27/03/2012		12/11/2012		
	Lugo	27/06/2011	21/01/2014		18/12/2013	26/02/2014	
	Orense	18/01/2014			19/01/2011		
	Pontevedra	18/03/2012			17/12/2009	15/04/2011	
LA RIOJA	La Rioja	27/12/2013			05/06/2008	26/01/2012	
MADRID	Madrid	04/07/2007	28/01/2011		R:28/05/2013		
					D:25/02/2013		
MURCIA	Murcia	19/07/2013			05/07/2013		
NAVARRA	Navarra	13/05/2008			02/06/2008	08/02/2011	
PAÍS VASCO	Álava	05/12/2013			16/07/2008	15/04/2010*	
	Guipúzcoa	05/05/2008	20/02/2009		22/05/2013		
	Vizcaya	07/08/2013			14/11/2013		

\*Convenio General para mercancías y viajeros

### 3.4- ANÁLISIS DE LOS CONVENIOS COLECTIVOS EN EL AREA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

- **Cláusula de descuelgue salarial:** El número de convenios que recogen esta cláusula de inaplicación salarial alcanza el porcentaje de casi el 59%, superior, por tanto a la anterior edición.
- **Retirada del permiso de conducir y póliza de accidentes:** Como en ediciones anteriores estas previsiones aparecen en casi la totalidad de los convenios, en un 88 % concretamente.
- **Riesgos laborales y salud en el trabajo:** El 82% de los convenios recogen previsiones en esta materia, lo que supone un ascenso en relación a la anterior edición. Suelen contener una regulación amplia en esta materia, dedicando, incluso, algunos de ellos, un capítulo a la misma.
- **Formación profesional continua:** Sobre el 53% de los convenios dedican artículos y, en ocasiones, capítulos a aspectos tales como: "Elaboración de planes específicos", Creación de Comisiones, Contenido de los "Planes de formación", etc. Se trata de un porcentaje inferior a la edición anterior.



TRANSPORTE DE VIAJEROS		DISCRECIONALES 11F y R			
Vehículos	Jornadas	KM	Promedio horas conducción mensual	Velocidad	
F.	9	93	2.223	40	55
J.	56	2.295	6.341	97	60
	<b>64</b>	<b>2.388</b>	<b>5.762</b>		
Analógico.	752				
Digital	1.638				

Físicas		Jurídicas	
Vehículos	Km recorridos	Vehículos	Km recorridos
9	< 4.000	18	< 4.000
	4.000 a 5.999	15	4.000 a 5.999
	6.000 a 7.999	8	6.000 a 7.999
	8.000 a 9.999	6	8.000 a 9.999
	10.000 a 11.999	4	10.000 a 11.999
	> = 12.000	4	> = 12.000

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (PÚBLICO)		INTERNACIONAL 20F y R			
Vehículos	Jornadas	KM	Promedio horas conducción mensual	Velocidad	
F	1.036	49.637	12.805	170	76
J.	6.091	303.733	13.388	175	77
	<b>7.129</b>	<b>353.570</b>	<b>13.303</b>		
Analógico.	1.319				
Digital	352.251				

Físicas		Jurídicas	
Vehículos	Km recorridos	Vehículos	Km recorridos
	< 4.000		< 4.000
	4.000 a 5.999		4.000 a 5.999
	6.000 a 7.999		6.000 a 7.999
177	8.000 a 9.999	778	8.000 a 9.999
272	10.000 a 11.999	1.385	10.000 a 11.999
589	> = 12.000	3.928	> = 12.000

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (PÚBLICO)			TRACTORES < 6 años Ámbito Nacional 4F y R		
Vehículos		Jornadas	KM	Promedio horas conducción mensual	Velocidad
F.	1.094	38.860	9.977	137	72
J.	6.555	236.421	10.300	142	72
	<b>7.649</b>	<b>275.281</b>	<b>10.259</b>		
Analógico.	12.653				
Digital	282.628				

Físicas		Jurídicas	
Vehículos	Km recorridos	Vehículos	Km recorridos
54	< 4.000	414	< 4.000
127	4.000 a 5.999	748	4.000 a 5.999
197	6.000 a 7.999	1.178	6.000 a 7.999
160	8.000 a 9.999	782	8.000 a 9.999
218	10.000 a 11.999	1.106	10.000 a 11.999
338	> = 12.000	2.327	> = 12.000

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (PÚBLICO)			TRACTORES > 6 años Ámbito Nacional 5F y R		
Vehículos		Jornadas	KM	Promedio horas conducción mensual	Velocidad
F.	255	7.239	7.938	111	72
J.	879	28.053	8.012	110	72
	<b>1.134</b>	<b>35.292</b>	<b>7.995</b>		
Analógico.	22.845				
Digital	12.447				

Físicas		Jurídicas	
Vehículos	Km recorridos	Vehículos	Km recorridos
55	< 4.000	205	< 4.000
45	4.000 a 5.999	119	4.000 a 5.999
26	6.000 a 7.999	120	6.000 a 7.999
35	8.000 a 9.999	135	8.000 a 9.999
42	10.000 a 11.999	138	10.000 a 11.999
52	> = 12.000	162	> = 12.000

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (PÚBLICO)		VEHÍCULOS RÍGIDOS Ámbito Nacional 6F y R			
Vehículos		Jornadas	KM	Promedio horas conducción mensual	Velocidad
F.	79	3.344	7.596	111	69
J.	862	53.394	7439	113	68
	<b>941</b>	<b>56.738</b>	<b>7.452</b>		
Analógico.	663				
Digital	56.075				

Físicas		Jurídicas	
Vehículos	Km recorridos	Vehículos	Km recorridos
22	< 4.000	226	< 4.000
10	4.000 a 5.999	205	4.000 a 5.999
13	6.000 a 7.999	104	6.000 a 7.999
12	8.000 a 9.999	84	8.000 a 9.999
8	10.000 a 11.999	98	10.000 a 11.999
14	> = 12.000	143	> = 12.000

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (PRIVADO)		VEHÍCULOS Y TRACTORES PMA >= 20 TM Ámbito Nacional 2F y R			
Vehículos		Jornadas	KM	Promedio horas conducción mensual	Velocidad
FÍSICAS	54	3.362	4.833	75	63
JURÍDICAS	752	30.316	6.640	99	68
	<b>806</b>	<b>33.678</b>	<b>6.524</b>		
Analógico.	14.059				
Digital	19.619				

Físicas = Subtracción  
Jurídicas = Móviles

Físicas		Jurídicas	
Vehículos	Km recorridos	Vehículos	Km recorridos
29	< 4.000	212	< 4.000
9	4.000 a 5.999	184	4.000 a 5.999
7	6.000 a 7.999	149	6.000 a 7.999
6	8.000 a 9.999	81	8.000 a 9.999
3	10.000 a 11.999	43	10.000 a 11.999
	> = 12.000	83	> = 12.000

GRUPO AL QUE PERTENECE LA EMPRESA		
11F	VIAJEROS DISCRECIONALES	Emp. Física
11R	VIAJEROS DISCRECIONALES	Emp. Jurídica
12R	VIAJEROS REGULARES	Emp. Jurídica
20F	MERC. INTERNACIONAL < 5 años	Emp. Física
20R	MERC. INTERNACIONAL < 5 años	Emp. Jurídica
2F	MERC.PRIVADO Tract.y rígidos > 20 Tn	Emp. Física
2R	MERC.PRIVADO Tract.y rígidos > 20 Tn	Emp. Jurídica
4F	MERC. TRACTORES < 6 años	Emp. Física
4R	MERC. TRACTORES < 6 años	Emp. Jurídica
5F	MERC. TRACTORES > 6 años	Emp. Física
5R	MERC. TRACTORES > 6 años	Emp. Jurídica
6F	MERC. RÍGIDOS Pesados < 6 años	Emp. Física
6R	MERC. RÍGIDOS Pesados < 6 años	Emp. Jurídica
S/D	Sin determinar	

## RESUMEN MEDIA KILÓMETROS POR TIPO VEHÍCULOS (2004-2013)

### TRANSPORTE DE VIAJEROS

SERVICIOS REGULARES									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
15.277	15.665	18.296	15.395	14.138	20.909	20.816	17.121	15.322	17.047

SERVICIOS DISCRECIONALES									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4.654	5.890	5.245	4.958	4.882	7.060	7.233	7.199	6.694	5.762

### TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (SERVICIO PÚBLICO)

INTERNACIONAL									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
13.003	12.601	12.785	12.166	12.912	13.385	13.044	13.449	13.071	13.303

TRACTORES (Ámbito Nacional) (< 6 años)									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
10.220	10.738	10.254	9.835	10.432	6.375	8.205	7.972	10.376	10.259

TRACTORES (Ámbito Nacional) (> 6 años) (1)									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
				7.141	5.877	5.881	7.078	8.473	7.995

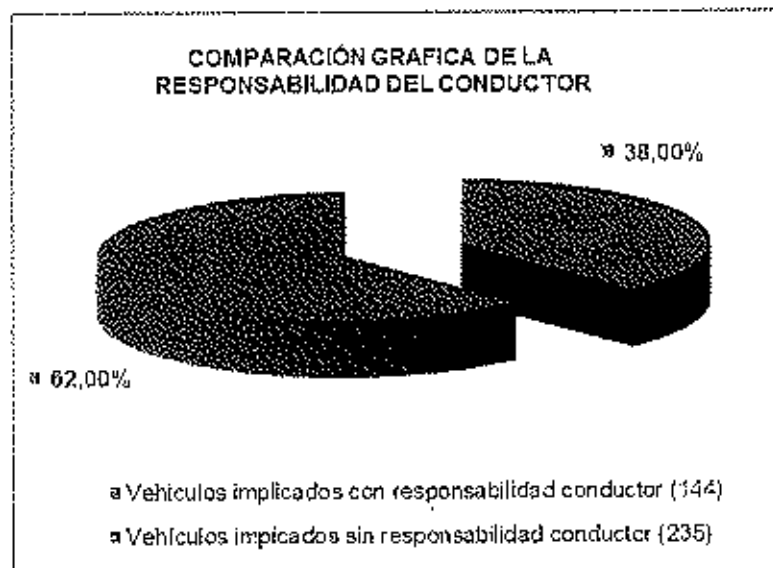
VEHICULOS RÍGIDOS (Ámbito Nacional) (1)									
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
				4.614	3.917	4.863	5.456	7.421	7.452

<b>EVOLUCIÓN ACCIDENTES ANALIZADOS AÑOS 2009-2010-2011-2012-2013</b>	<b>Nº</b>
Accidentes analizados 2009	347
Accidentes analizados 2010	447
Accidentes analizados 2011	360
Accidentes analizados 2012	363
Accidentes analizados 2013	328

<b>TOTAL DE VEHÍCULOS IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES AÑO 2013</b>		
	<b>Nº</b>	<b>%</b>
Mercancías	305	80,47
Viajeros	74	19,53
<b>TOTAL</b>	<b>379</b>	<b>100</b>

<b>TOTAL DE VEHÍCULOS IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES AÑOS 2010-2011-2012-2013</b>								
	<b>AÑO 2010</b>		<b>AÑO 2011</b>		<b>AÑO 2012</b>		<b>AÑO 2013</b>	
Mercancías	413	79,00%	347	81,07%	312	78,99%	305	80,47%
Viajeros	107	21,00%	81	18,93%	83	21,01%	74	19,53%
<b>TOTAL</b>	<b>520</b>	<b>100%</b>	<b>428</b>	<b>100%</b>	<b>395</b>	<b>100%</b>	<b>379</b>	<b>100%</b>

<b>TIPO DE VEHÍCULOS IMPLICADOS AÑO 2013</b>	
Camiones rígidos	100
Vehículos articulados	181
Autobuses	74
Furgonetas	24
<b>TOTAL</b>	<b>379</b>



# **ANNEXE 4**

# MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**14726 REIAL DECRET 1032/2007, de 20 de juliol, pel qual es regula la qualificació inicial i la formació contínua dels conductors de determinats vehicles destinats al transport per carretera.** («BOE» 184, de 2-8-2007.)

La Directiva 2003/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de juliol de 2003, relativa a la qualificació inicial i a la formació contínua dels conductors de determinats vehicles destinats al transport de mercaderies o de viatgers per carretera, per la qual es modifiquen el Reglament (CEE) núm. 3820/85 del Consell i la Directiva 91/439/CEE del Consell, estableix una nova formació obligatòria per a determinats conductors professionals.

La formació obligatòria dels conductors s'estableix diferent de la que hi ha actualment per a l'obtenció dels permisos de conducció a què es refereix la Directiva 91/439/CEE del Consell, de 29 de juliol de 1991, sobre el permís de conducció, incorporada a l'ordenament intern pel Reglament general de conductors, aprovat pel Reial decret 772/1997, de 30 de maig. La nova formació difereix d'aquesta última tant en l'estructura com en el contingut i els destinataris. D'una banda, s'estableix una qualificació inicial que s'ha d'obtenir amb independència del permís de conducció i, de l'altra, una formació contínua dirigida a mantenir actualitzats els coneixements inicialment exigits. Les matèries sobre les quals s'exigeixen coneixements afecten fonamentalment l'activitat de transport a què es dediquen professionalment aquests conductors.

Es fa necessari, per tant, regular d'acord amb l'esmentada Directiva 2003/59/CE la nova formació, i determinar l'estructura i el contingut dels cursos dirigits a obtenir els corresponents certificats i els conductors que estan obligats a això, com també les excepcions.

Per tal d'implantar aquests cursos també és necessari establir les pautes per a l'habilitació dels centres de formació i dels cursos concrets, així com regular els exàmens. Respecte als centres, es considera procedent establir un sistema d'autorització prèvia, que s'atorgarà sempre que es compleixin els requisits necessaris. Els exàmens els han de convocar les autoritats competents en el lloc de què es tracti.

El contingut del programa de matèries inclòs en la Directiva 2003/59/CE, relacionat en molts aspectes amb la matèria de seguretat viària, és perfectament congruent amb el que assenyalen les normes que despleguen la Llei 17/2005, de 19 de juliol, per la qual es regula el permís i la llicència de conducció per punts i es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, per als cursos de sensibilització viària destinats a la recuperació de punts en relació amb els permisos o llicències de conducció. Per això, ha estat possible incloure en el programa desenvolupat en aquest Reial decret tots els continguts dels cursos esmentats, de manera que, en els termes que s'estableixen a aquest efecte, el compliment dels requeriments en matèria de formació contínua que assenyalava aquest Reial decret permeti, a més, la recuperació de punts.

D'aquesta forma, es compleix el que assenyalava l'apartat E.1 de l'Acord del Consell de Ministres de 21 d'octubre de 2005, pel qual es van desenvolupar i aplicar diferents mesures relatives al sector del transport per carretera, que es van adoptar a l'Acord del Consell de Ministres de 24 de juny de 2005, per a la millora de les condicions de transparència i de competència en el sector, de manera que els conductors professionals poden recuperar punts mitjançant els cursos de formació contínua que regula aquest Reial decret que hagin estat impartits en centres gestionats per associacions professionals de transport, sempre que

aquests cursos i centres compleixin tots els requisits exigits per a això en cada moment per la legislació sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

D'altra banda, el programa previst en la Directiva no és incompatible amb les matèries que integren els cursos existents per a l'obtenció de la qualificació dels conductors d'vehicles que transporten mercaderies perilloses, establert en l'ordenament regulador de la matèria esmentada. Per això, ha semblat coherent, des del punt de vista de contribuir a racionalitzar l'esquema formatiu en l'àmbit de la conducció professional i tractant d'atenuar, en la mesura que sigui possible, el cost que la dita formació hagi de tenir per als interessats, buscar la màxima congruència entre un programa i l'altre. Amb aquest objectiu s'ha inclòs en el programa dels cursos per a l'obtenció del certificat d'aptitud professional la totalitat de les matèries que conté el programa dels cursos obligatoris de qualificació per a la conducció de vehicles que transportin mercaderies perilloses. Així mateix, s'ha procurat que integri el conjunt de matèries i qüestions que, raonablement, han de formar part d'una formació teòrica adequada per a l'obtenció del permisos de conducció de vehicles pesants i autocars.

D'aquesta forma, si el centre que imparteixi el curs compleix, a més dels requisits que exigeix aquest Reial decret, els assenyalats en la legislació del ram per als relatius a la qualificació de conductors de vehicles que transportin mercaderies perilloses, el pot homologar a efectes polivalents de manera que els alumnes del curs puguin complir simultàniament les exigències de les diferents formacions obligatòries, així com haver rebut una formació adequada per a l'obtenció del corresponent permís de conducció.

Finalment, s'estableix un sistema escalonat en cinc anys perquè els conductors no obligats a obtenir la qualificació inicial, per tal com ja han realitzat aquesta activitat abans de les dates d'entrada en vigor de les noves normes, facin els cursos de formació contínua als quals s'que hi estan obligats.

Les disposicions transitòries determinen les dates a partir de les quals s'exigirà la formació inicial als nous conductors així com els terminis en què els actuals conductors han de dur a terme la formació contínua.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment del ministre de l'Interior, d'acord amb el Consell d'Estat amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 20 de juliol de 2007,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reial decret té per objecte regular les condicions per a l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la corresponent qualificació inicial, i de la realització dels cursos de formació contínua, necessari per a la conducció per vies públiques espanyoles de vehicles d'empreses establertes en qualsevol Estat membre de la Unió Europea, per a la qual sigui obligatori estar en possessió de permisos de conducció de les categories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definides en el Reglament general de conductors, aprovat pel Reial decret 772/1997, de 30 de maig.

Article 2. *Exempcions.*

El que disposa aquest Reial decret no és aplicable al conductors dels vehicles següents:

a) Els que tenen una velocitat màxima autoritzada que no supera els 45 quilòmetres per hora.

b) Els que utilitzin els serveis de les Forces Armades, la Protecció Civil, els bombers i els Cossos i Forces de Seguretat, o sota el control de les esmentades forces i organismes.

c) Els que estiguin sent sotmesos a proves a la carretera per a fins de millora tècnica, reparació o manteniment, o bé siguin nous o transformats i encara no s'hagin posat en circulació.

d) Els utilitzats en situacions d'emergència o que siguin destinats a missions de salvament.

e) Els utilitzats en les classes pràctiques destinades a l'obtenció del permís de conducció o del certificat d'aptitud professional.

f) Els utilitzats per realitzar transport privat particular de viatgers o mercaderies que defineix l'article 101 de la llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i 156 del seu Reglament, aprovat pel Reial decret 1211/1990, de 28 de setembre.

g) Els que transportin material o equips per a l'ús del conductor en l'exercici de la seva professió, sempre que la conducció del vehicle no representi l'activitat principal del conductor.

### Article 3. *Certificat d'aptitud professional.*

El certificat d'aptitud professional acredita que el conductor a favor del qual hagi estat expedit ha superat els cursos i exàmens exigits per a l'obtenció de la qualificació inicial dels conductors.

Aquest certificat s'expedeix sense termini de validesa predeterminat, si bé la seva vigència queda subordinada al fet que el seu titular segueixi, dins dels terminis que preveu aquest Reial decret, els cursos de formació contínua que siguin pertinents.

El certificat d'aptitud professional l'han d'expedir els òrgans competents per a l'atorgament d'autoritzacions habilitadores per a la realització de transport públic discrecional de viatgers i mercaderies per carretera.

## CAPÍTOL II

### Qualificació inicial

#### Article 4. *Modalitats d'obtenció del certificat de qualificació inicial dels conductors.*

El certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial dels conductors es pot obtenir sobre la base de les modalitats ordinària i accelerada.

#### Article 5. *Qualificació inicial ordinària.*

1. La modalitat ordinària d'obtenció de la qualificació inicial del conductor consisteix en l'assistència a un curs de 280 hores de durada el contingut del qual versa sobre les matèries que integren el programa assenyalat a l'annex I, i la superació de l'examen que regula el capítol VI.

No és necessària la titularitat prèvia de permís de conducció per seguir els cursos i concórrer als exàmens destinats a l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial en la seva modalitat ordinària.

2. Els qui hagin obtingut el certificat d'aptitud professional acreditatiu de la seva qualificació inicial en la modalitat ordinària estan habilitats per conduir, sempre que, a més, estiguin en possessió del corresponent permís de conducció, sota les condicions següents:

a) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe C o C+E, a partir dels 18 anys.

b) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe D1 o D1+E, a partir dels 18 anys.

c) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe D o D+E, sempre que circulin prestant serveis de transport regular de viatgers amb un trajecte que no superi els 50 quilòmetres, a partir dels 18 anys.

d) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de conducció D o D+E, a partir dels 21 anys.

#### Article 6. *Qualificació inicial accelerada.*

1. La modalitat accelerada d'obtenció de la qualificació inicial del conductor consisteix en l'assistència a un curs de 140 hores de durada, el contingut del qual versa sobre les matèries que integren el programa que assenyalava l'annex I, i la superació de l'examen que regula el capítol VI.

No és necessària la titularitat prèvia de permís de conducció per seguir els cursos i concórrer als exàmens destinats a l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial en la seva modalitat accelerada.

2. Els qui hagin obtingut el certificat d'aptitud professional acreditatiu de la seva qualificació inicial en la modalitat accelerada estan habilitats per conduir, sempre que, a més, estiguin en possessió del corresponent permís de conducció, sota les condicions següents:

a) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe C1 o C1+E, a partir dels 18 anys.

b) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe C o C+E, a partir dels 21 anys.

c) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe D1 o D1+E, a partir dels 21 anys.

d) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de la classe D o D+E, sempre que circulin prestant serveis de transport regular de viatgers amb un trajecte que no superi els 50 quilòmetres, a partir dels 21 anys.

e) Vehicles per a la conducció dels quals s'exigeixi estar en possessió de permisos de conducció D o D+E, a partir dels 23 anys.

## CAPÍTOL III

### Formació contínua

#### Article 7. *Cursos de formació contínua.*

1. La formació contínua, obligatòria per a tots els conductors inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, els ha de permetre actualitzar els coneixements essencials per a l'exercici de la seva funció, fent un èmfasi especial en la seguretat a la carretera i la racionalització del consum de carburant. La dita formació té per finalitat aprofundir i revisar els coneixements adquirits amb l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial.

2. A fi de donar compliment a l'exigència de formació contínua, els conductors han de superar un curs d'una durada de 35 hores cada cinc anys, que versa sobre el contingut de les matèries que integren el programa assenyalat a l'annex I.

No obstant això, el dit curs es pot dur a terme en períodes discontinus, sempre que siguin impartits en un mateix centre autoritzat, dins d'un mateix any natural i cap d'aquests cursos tingui una durada inferior a 7 hores. En aquest supòsit, cada període efectuat pel conductor ha de ser tingut en compte en el còmput total de la seva formació contínua.

3. El curs de formació contínua s'ha de seguir, per primera vegada, abans que transcorrin cinc anys des que



es va expedir el certificat d'aptitud professional acreditatiu de la formació inicial, i partir de llavors s'ha de repetir, com a mínim, cada cinc anys.

4. Només poden fer els cursos de formació contínua previstos en aquest capítol els qui, prèviament, siguin titulars del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la formació inicial i estiguin en possessió d'un permís de conducció en vigor d'algunes de les categories que assenyalava l'article 1.

5. Els conductors que hagin deixat d'exercir la professió i no disposin d'una targeta acreditativa de la seva qualificació professional en vigor han de seguir un curs de formació contínua abans de reprendre-la.

6. Els conductors que realitzin transports de mercaderies o viatgers per carretera i hagin completat cursos de formació contínua per a una de les categories de permisos que preveu l'article 1 estan dispensats de seguir una formació contínua per a una altra de les categories de permís de conducció de vehicles previstes a l'article esmentat.

## CAPÍTOL IV

### Centres de formació

#### Article 8. *Autorització dels centres de formació.*

Els cursos necessaris per obtenir la formació inicial, tant ordinària com accelerada, i la formació contínua només es poden impartir en centres autoritzats per les administracions públiques competents per a l'atorgament d'autoritzacions de transport públic.

#### Article 9. *Atorgament de l'autorització.*

1. Els centres que vulguin impartir qualsevol de les modalitats de formació que regula aquest Reial decret han de sol·licitar la corresponent autorització del òrgan competent per al atorgament d'autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers i mercaderies per carretera en el territori corresponent al seu domicili únic o principal, i han d'adjuntar a la sol·licitud tota la documentació que sigui necessària per acreditar el compliment dels requisits que assenyalava l'annex II.

Un cop examinada la documentació presentada i comprovada l'adequació del centre a les exigències d'aquest Reial decret, l'òrgan competent ha d'atorgar l'autorització sol·licitada, que té validesa a tot el territori nacional, i l'ha d'inscriure en la secció corresponent del Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport.

L'òrgan competent pot complementar l'examen de la documentació presentada mitjançant la inspecció material de les instal·lacions del centre i la sol·licitud d'una altra documentació complementària.

2. Sense perjudici del que disposen els dos paràgrafs anteriors, si transcorren 3 mesos sense que l'Administració competent hagi emès resolució sobre la sol·licitud formulada, es produiran els efectes que preveu l'article 43 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, del règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

3. Una còpia de l'autorització en què s'empari cada centre ha d'estar exposada en un lloc visible en la zona de recepció i informació.

#### Article 10. *Constatació periòdica del compliment dels requisits del centre.*

La validesa de l'autorització atorgada a un centre conforme al que preveu aquest Reial decret està condicionada al compliment continuat de les condicions exigides per al seu atorgament.

Els centres autoritzats estan obligats a facilitar a òrgans administratius la documentació que els sigui requerida a aquests efectes, així com la variació de les dades tingudes compte per a l'atorgament de l'autorització.

## CAPÍTOL V

### Cursos de formació

#### Article 11. *Homologació de cursos de formació.*

Els cursos impartits per un centre autoritzat s'ha d'ajustar a un model prèviament homologat pel mateix òrgan administratiu que el va autoritzar.

Perquè un curs model sigui homologat, el centre ha de presentar una memòria que contingui les especificacions que assenyalava l'annex III.

Un cop examinada la memòria esmentada, i un vegada comprovat que el contingut del model de curs preveu la totalitat de les matèries que recull l'annex I i que el personal docent i els mitjans proposats, així com la seva durada, són adequats a les finalitats que persegueix aquest Reial decret, l'òrgan competent dictarà resolució que l'homologui i procedirà a inscriure l'homologació a la secció corresponent del Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport.

La validesa de la referida homologació és de 5 anys, i bé l'òrgan competent, a petició del centre de formació, i pot prorrogar per successius períodes de 5 anys que entengui que el seu contingut i característiques continue sent adequats.

No obstant això, el ministre de Foment pot acordar la caducitat de totes les homologacions que estiguin vigents quan el contingut del capítol II o dels annexos I o II d'aquest Reial decret tingui alguna modificació.

Quan una mateixa persona física o jurídica sigui titular de diversos centres autoritzats, pot impartir en aquests centres els cursos que li hagin estat homologats a qualsevol d'aquests, sense necessitat d'una nova homologació.

#### Article 12. *Mecànica dels curs.*

1. Els centres autoritzats, per via telemàtica i en forma al que indica l'annex IV, han de comunicar a l'òrgan competent en el territori en què s'ubiqui cada curs que hagin de realitzar, almenys amb 10 dies d'antelació a la data del seu inici.

2. Qualsevol variació de les dades relatives a un curs inicialment comunicat també ha de ser notificada per via telemàtica a l'òrgan competent en els termes assenyalats a l'annex IV.

3. Un cop finalitzat el curs, i amb efectes del dia que acabi, el director docent del centre que l'hagi impartit ha d'expedir a cada alumne que l'hagi seguit amb aprofitament un certificat acreditatiu d'haver realitzat la formació teòrica i pràctica exigides sobre les matèries objecte del curs i, simultàniament, ha de comunicar per via telemàtica a l'òrgan competent la finalització del curs i la llista de tots els alumnes que l'hagin superat, identificats pel seu nom i cognoms i número de document nacional d'identificació, si s'escau, del número d'identificació de l'estranger.

Un cop rebuda la comunicació esmentada, l'òrgan competent ha d'anotar en la secció corresponent del Registre general de transportistes i d'activitats auxiliars complementàries del transport la realització del curs i què es tracti per part dels corresponents conductors.

#### Article 13. *Lloc en què s'imparteix la formació.*

Els aspirants a l'obtenció del certificat d'aptitud professional d'un Estat membre de la Unió Europea poden obtenir la qualificació inicial a Espanya si tenen aquí i

seva residència habitual. Els aspirants nacionals d'un tercer país que realitzin la seva activitat en una empresa establerta a Espanya o als qui s'hagi expedit una autorització de residència permanent o de residència temporal i treball a Espanya poden obtenir, així mateix, la qualificació inicial a Espanya.

Els aspirants que tinguin la seva residència habitual o treballin a Espanya poden seguir aquí la formació contínua.

## CAPÍTOL VI

### Exàmens per a l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial

#### Article 14. Exàmens de qualificació inicial.

1. Finalitzat el curs de formació, els aspirants a l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la seva qualificació inicial han de superar, en un termini no superior a 6 mesos comptats des de la finalització esmentada, un examen que versa sobre el contingut de les matèries incloses a l'annex I.

2. El contingut dels exàmens, la seva convocatòria, la designació i composició dels tribunals i el dret a concórrer les proves s'ha d'ajustar al que disposa l'annex V.

3. Els conductors que efectuïn transports de mercaderies i ampliin o modifiquin les seves activitats per efectuar transport de viatgers, per tal com ja són titulars del corresponent certificat d'aptitud professional, únicament estan obligats a assistir a la part del curs relacionada amb els objectius 1.4, 1.5, 2.2 i 3.7 de la secció 2a de l'annex I i a la part de l'examen que es refereixi a aquests objectius.

Els conductors que efectuïn transports de viatgers i ampliin o modifiquin les seves activitats per efectuar transport de mercaderies, per tal com ja són titulars del corresponent certificat d'aptitud professional, únicament estan obligats a assistir a la part del curs relacionada amb els objectius 1.4, 2.2 i 3.7 de la secció 1a de l'annex I i a la part de l'examen que es refereixi a aquests objectius.

#### Article 15. Convocatòria d'exàmens.

Els exàmens els han d'organitzar els òrgans competents per a l'expedició de les autoritzacions de transport públic discrecional de viatgers i mercaderies per carretera en el territori de què es tracti.

La convocatòria d'exàmens, que s'ha de publicar en el butlletí oficial corresponent, s'ha d'efectuar, com a mínim, amb un mes d'antelació a la realització del primer exercici, i no pot pas a un termini d'inscripció no inferior a 15 dies.

S'han de convocar exàmens almenys sis cops a l'any, l'òrgan competent pot publicar un cop a l'any totes les convocatòries referides a aquest, en què s'indiquin els terminis d'inscripció corresponents a cada convocatòria.

Sense perjudici de les convocatòries periòdiques anteriorment assenyalades, l'òrgan competent pot constituir un tribunal i realitzar un examen específic quan ho sol·liciti un centre autoritzat en què hagi finalitzat un curs de qualificació inicial. En aquest supòsit, no pot formar part del tribunal cap persona lligada al centre esmentat o al seu titular ni a cap altra empresa o activitat amb què aquest estigui relacionat.

#### Article 16. Dret a concórrer als exàmens.

Els aspirants a l'obtenció de la qualificació inicial omès poden concórrer a les proves que es convoquin i realitzin els òrgans competents en el territori en què tinguin la seva residència habitual, amb independència del lloc en què hagin fet el curs preceptiu, llevat que hagin obtingut autorització de l'òrgan convocant en un territori diferent per una causa justificada degudament.

Quan, si s'escau, l'òrgan convocant de les proves acordi la constitució de diversos tribunals que actuïn en llocs diferents, ha de determinar, així mateix, les regles d'adscripció dels aspirants a cadascun d'aquests.

#### Article 17. Expedició del certificat de qualificació inicial.

Un cop conclusa la correcció dels exàmens, l'òrgan competent ha de dictar resolució que reconegui el compliment del requisit de qualificació inicial a tots els aspirants que els hagin aprovat, expedir a favor seu el corresponent certificat d'aptitud professional i anotar l'expedició en la secció corresponent del Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport.

## CAPÍTOL VII

### Targeta acreditativa de la vigència del certificat d'aptitud professional del conductor

#### Article 18. Targeta de qualificació del conductor.

1. Juntament amb el certificat d'aptitud professional, l'òrgan competent ha d'expedir a cadascun dels aspirants que hagin aprovat l'examen de qualificació inicial la corresponent targeta de qualificació, ajustada a les característiques assenyalades a l'annex VI d'aquest Reial decret.

Aquesta targeta s'expedeix amb un període de vigència màxim de cinc anys.

Cada vegada que un conductor acreditat haver superat un curs complet de formació contínua conforme al que preveu aquest Reial decret, l'òrgan competent, amb la comprovació prèvia que el seu permís de conducció està vigent, li ha d'expedir una nova targeta de qualificació, que substitueix l'anterior i té un període de validesa màxim que també arriba als cinc anys següents a la data en què hagin conclòs les preceptives 35 hores de formació.

L'expedició d'una nova targeta de qualificació del conductor requereix la retirada de l'anterior.

2. L'expedició de la targeta de qualificació professional del conductor dona lloc a la seva inscripció en la secció corresponent del Registre general de transportistes i d'empreses d'activitats auxiliars i complementàries del transport.

3. Els conductors d'altres estats membres de la Unió Europea han d'acreditar la seva qualificació a través de qualsevol dels documents que a aquest efecte permet la Directiva 2003/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de juliol de 2003, relativa a la qualificació inicial i a la formació contínua dels conductors de determinats vehicles destinats al transport de mercaderies o de viatgers per carretera.

4. Els conductors de països tercers que conduixin vehicles que efectuïn transports de viatgers per carretera poden demostrar que tenen la qualificació i la formació que estipula el present Reial decret mitjançant algun dels documents següents:

a) Si és titular del permís de conducció de model comunitari, mitjançant aquest document amb el codi comunitari que hi ha inscrit.

b) La targeta de qualificació del conductor que preveu l'annex VI, en la qual hi ha de constar el codi comunitari corresponent.

c) Un certificat expedit per autoritat competent a l'Estat membre de la Unió Europea on tingui la seva residència o on estigui establerta l'empresa per a la qual presta serveis.

5. Els conductors obligats a estar en possessió del certificat d'aptitud professional han de portar a bord del vehicle en tot moment en què estiguin conduint la seva targeta de qualificació professional, o, si s'escau, el document que acreditat la seva vigència conforme a aquest article.

## CAPÍTOL VIII

**Responsabilitats dels centres de formació****Article 19. Responsabilitat del centre.**

1. Els centres de formació que preveu aquest Reial decret i els cursos que s'hi imparteixen tenen la consideració d'activitat de transport a l'efecte del que preveu l'article 34 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres.

L'òrgan competent per autoritzar cada centre també pot, així mateix, inspeccionar-lo, així com els cursos de qualificació inicial o formació contínua que s'hi duguin a terme.

En tot cas, com a mínim s'ha de fer una visita d'inspecció de cada curs a la realització del qual s'hagi comunicat, en una data diferent de la del seu inici i que no estigui prèviament concertada amb el centre.

De cada visita d'inspecció s'ha d'estendre acta de la qual s'ha de lliurar còpia al centre inspeccionat.

2. El titular del centre ha de respondre del fet:

a) Que el centre disposi dels elements personals i materials acreditats en el moment que s'atorgui l'autorització; ha de donar compte a l'òrgan que la va atorgar de les incidències que es produeixin en relació amb els elements esmentats, així com de qualsevol alteració o modificació que els afecti o n'afecti l'autorització.

b) Que els professors coneguin bé la reglamentació més recent i els requisits en matèria de formació i, si s'escau, estiguin en possessió de la titulació o formació específica que, a aquest efecte, hagi determinat el ministre de Foment.

A aquest efecte, en el marc d'un procediment de selecció específica, els professors han d'haver demostrat que tenen coneixements didàctics i pedagògics.

Pel que fa a la part pràctica de la formació, els professors han d'haver justificat la seva experiència com a conductors professionals o una altra forma de conducció anàloga, com la d'instructor de conducció de vehicles pesants.

c) Que els cursos impartits s'ajusten a un model prèviament homologat i a la comunicació efectuada a l'òrgan administratiu competent.

3. L'autorització atorgada a un centre la pot anul·lar o suspendre l'òrgan competent, amb l'audiència del seu titular, quan s'acrediti que ha deixat de complir alguna de les condicions en què es va basar l'autorització.

4. Quan el centre no hagi comunicat a l'òrgan competent la corresponent incidència en el termini previst per fer-ho, i en una visita d'inspecció es comprovi que el professor o la matèria impartida no coincideixen amb els que hagin estat comunicats a l'òrgan competent, aquest ha de suspendre l'autorització del centre durant 6 mesos, mitjançant una resolució expressa i prèvia audiència del centre.

Quan el centre no hagi comunicat a l'òrgan competent la corresponent incidència en el termini previst per fer-ho i en una visita d'inspecció es detecti la falta d'assistència injustificada d'un 50 per cent o més dels alumnes, l'òrgan competent ha d'acordar, mitjançant resolució expressa i amb l'audiència prèvia del centre la revocació de la seva autorització.

Quan, en el supòsit anterior, el nombre d'alumnes inassistents sigui igual o superior al 25 per cent del total, l'òrgan competent ha d'acordar, en termes idèntics als que indica el paràgraf anterior, la suspensió de l'autorització del centre durant 6 mesos. Si aquest mateix fet es detecta en les inspeccions portades a terme en dos o més cursos realitzats pel mateix centre en l'espai de 365 dies, l'òrgan competent ha d'acordar la revocació de l'autorització del centre.

En tot cas, la inassistència d'un alumne sense causa justificada, detectada durant la realització d'una visita d'inspecció, dona lloc al fet que l'òrgan competent acordi la falta de validesa del curs per a aquest alumne, mitjançant resolució expressa i prèvia audiència de l'interessat.

**Disposició addicional primera. Formació de formadors**

Vista l'experiència obtinguda en l'aplicació d'aquest Reial decret, el ministre de Foment pot exigir que el professorat que imparteixi els cursos de formació inicial continua disposi d'una determinada titulació o formació específica, quan sembli aconsellable a fi d'assolir un nivell de qualitat suficient.

A aquest efecte, el ministre de Foment pot regular un criteri específic de formació per a tots o una part del professors i formadors que hagin d'impartir els cursos que regula aquest Reial decret, i en aquest supòsit ha assenyalar el contingut i les característiques dels cursos de formació que han de seguir i dels centres que imparteixin la dita formació.

**Disposició addicional segona. Documentació de la qualificació inicial i de la formació contínua a través del permís de conducció.**

No obstant el que disposa el capítol VII d'aquest Reial decret, quan ho possibiliti la legislació reguladora del permisos de conducció, la targeta acreditativa de la qualificació dels conductors pot ser substituïda per una anotació a l'efecte realitzada sobre el mateix permís de conducció, efectuada per l'òrgan competent per a la seva expedició i renovació.

**Disposició addicional tercera. Polivalència dels curs.**

1. Quan els cursos que regula aquest Reial decret els centres en què s'imparteixen compleixin tots els requisits exigits en la legislació sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària per a l'obtenció de la qualificació exigida per a la conducció de vehicles que transportin mercaderies perilloses, simultàniament podran ser autoritzats a aquest efecte per l'òrgan competent per fer-ho.

2. A l'efecte del que disposa la Llei 17/2005, de 19 de juliol, per la qual es regula el permís i la llicència de conducció per punts i es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març, la superació dels cursos de formació contínua que preveu aquest Reial decret implica la recuperació de tot els punts que s'hagin perdut, fins a un màxim de quatre en relació amb el permís o la llicència de conducció, sempre que estigui encara vigent, quan el centre i el curs impartits compleixin tots els requisits exigits per a això i la legislació esmentada.

No obstant això, quan el centre en què s'imparteix la formació contínua que regula aquest Reial decret no compleixi per si mateix els requisits exigits en cada moment als efectes que preveu el paràgraf anterior, pot concertar la impartició de les matèries que assenyala el punt 3 del programa recollit a l'apartat B) de l'annex I amb un altre centre que sí que els reuneixi, sense que el curs de formació contínua perdi la seva validesa.

**Disposició addicional quarta. Conductors amb certificats de capacitació professional per a l'exercici de l'activitat de transportista.**

Mitjançant una ordre del ministre de Foment es pot establir que els conductors que hagin obtingut el certificat de capacitació professional per a l'exercici de l'activitat de transportista quedin parcialment dispensats de l'assistència al curs i dels exàmens necessaris per a la qualificació inicial en la part que correspongui a les matèries que recull l'annex B de l'Ordre del ministre de Foment de 2 de maig de 1999, per la qual es desplega el capítol I del títol II del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'expedició de certificats de capacitació professional.

**Disposició addicional cinquena. Cursos de formació de conductors impartits per les Forces Armades, la Policia i la Guàrdia Civil.**

Els curs de formació de conductors que siguin impartits per al seu personal per les Forces Armades, la Policia i la Guàrdia Civil són vàlids per a l'obtenció de la qualificació inicial i la formació contínua que regula aquest Reial decret, sempre que el seu contingut prevegi les matèries que integren el programa que assenyalava l'annex I.

**Disposició addicional sisena. Fundació per a la Formació en el Sector Transport.**

En execució de la mesura que preveu a aquest efecte apartat 6.3.3.3 del Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT), aprovat per l'Acord del Consell de Ministres de 15 de juliol de 2005, i de conformitat amb el que disposa l'article 45.1 de la Llei 50/2002, de 26 de desembre, de fundacions, es crea, a iniciativa del Ministeri de Foment, una fundació que, amb la denominació «Fundació per a la Formació en el Sector Transport», tingui per objecte contribuir a la promoció i el desenvolupament de la formació en el sector del transport per carretera.

**Disposició addicional setena. Subsistema de formació professional per a l'ocupació.**

En execució del que estableix l'apartat D.6 de l'Acord del Consell de Ministres de 21 d'octubre de 2005, pel qual es van desenvolupar i es van aplicar diferents mesures relatives al sector del transport per carretera, que es van adoptar a l'Acord del Consell de Ministres de 24 de juny de 2005, per a la millora de les condicions de transparència i de competència en el sector, la formació obligatòria que preveu aquest Reial decret es pot finançar a través dels fons a què es refereix l'article 6 del Reial decret 395/2007, de 3 de març, pel qual es regula el Subsistema de formació professional per a l'ocupació. En aquest supòsit la formació que es dugui a terme s'ha d'ajustar als procediments i mecanismes que estableix aquesta última norma.

**Disposició transitòria primera. Exempcions de la qualificació inicial.**

Estan exempts de l'obligació de qualificació inicial els conductors que siguin titulars dels permisos de conducció següents:

- a) D'una de les categories D1, D1+E, D, D+E o d'un permís reconegut com a equivalent, expedit abans de l'11 de setembre de 2008.
- b) D'una de les categories C1, C1+E, C, C+E o d'un permís reconegut com a equivalent, expedit abans de l'11 de setembre de 2009.

**Disposició transitòria segona. Formació contínua dels conductors exempts de la qualificació inicial.**

Els conductors exempts de la qualificació inicial en virtut del que disposa la disposició transitòria primera an d'obtenir el primer certificat d'aptitud professional creditatiu d'haver superat un curs complet de formació contínua com a molt tard en els terminis següents:

- a) Els conductors de vehicles de les categories de permís de conducció D1, D1+E, D i D+E, entre el 10 de setembre de 2011 i el 10 de setembre de 2015, d'acord amb el calendari següent:
  1. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 1 o 2, abans del 10 de setembre del 2011.
  2. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 3 o 4, abans del 10 de setembre del 2012.
  3. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 5 o 6, abans del 10 de setembre del 2013.

4. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 7 o 8, abans del 10 de setembre del 2014.
5. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 9 o 0, abans del 10 de setembre del 2015.

b) Els conductors de vehicles de les categories de permís de conducció C1, C1+E, C i C+E, entre el 10 de setembre de 2012 i el 10 de setembre de 2016, d'acord amb el calendari següent:

1. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 1 o 2, abans del 10 de setembre del 2012.
2. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 3 o 4, abans del 10 de setembre del 2013.
3. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 5 o 6, abans del 10 de setembre del 2014.
4. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 7 o 8, abans del 10 de setembre del 2015.
5. Titulars de permisos de conducció amb el número que acabi en 9 o 0, abans del 10 de setembre del 2016.

**Disposició final primera. Incorporació de dret de la Unió Europea.**

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2003/59/CE, del Parlament Europeu i del Consell de 15 de juliol de 2003, adaptada per les directives 2004/66/CE i 2006/103/CE del Consell, relatives a la qualificació inicial i a la formació contínua dels conductors de determinats vehicles destinats al transport de mercaderies o de viatgers per carretera, per la qual es modifiquen el Reglament (CEE) núm. 3820/85 del Consell i la Directiva 91/439/CEE del Consell i es deroga la Directiva 76/914/CEE del Consell.

**Disposició final segona. Habilitació normativa.**

Es faculta el ministre de Foment per dictar les disposicions que siguin necessàries per a l'aplicació d'aquest Reial decret, així com per modificar el contingut dels seus annexos, a fi d'ajustar-lo als canvis produïts en la normativa de la Unió Europea o en les circumstàncies del mercat de transports o la seguretat viària, així com els avenços tècnics i científics.

**Disposició final tercera. Títol competencial.**

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències que l'article 149.1.21a de la Constitució atribueix a l'Estat.

**Disposició final quarta. Entrada en vigor.**

El present Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Palma de Mallorca, el 20 de juliol de 2007.

JUAN CARLOS R.

La vicepresidenta primera del Govern  
i ministra de la Presidència,  
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

## ANNEX I

### Programa de matèries dels cursos de qualificació inicial i formació contínua de conductors

Els coneixements que s'han de tenir en compte per a la verificació de la qualificació inicial del conductor es refereixen com a mínim a les matèries enumerades en el present annex. Els candidats han d'assolir el nivell de coneixements i d'aptituds pràctiques necessari per conduir amb seguretat la categoria de vehicles de què es tracti.

El nivell mínim de coneixements no pot ser inferior a l'assolit durant l'escolaritat obligatòria completada amb una formació professional.

La durada dels diferents mòduls que preveu el programa està referida a la modalitat ordinària de qualificació inicial. Quan es tracti de curs de formació accelerada, la durada total de cada mòdul es reduirà a la meitat.

#### A) PROGRAMA DEL CURS DE QUALIFICACIÓ INICIAL

##### Secció 1a Permisos C, C+E, C1, C1+E

1. Formació avançada sobre conducció racional basada en les normes de seguretat.

1.1 Objectiu: conèixer les característiques de la cadena cinemàtica per optimitzar-ne la utilització.

Contingut: coneixement del vehicle; corbes de parell; potència i consum específic d'un motor; zona d'utilització òptima del comptarevolucions; diagrames de cobertura de les relacions de la caixa de canvi de velocitats; manteniment mecànic bàsic.

Durada: 40 hores, 5 de les quals són de conducció efectiva per part de l'alumne i la resta s'imparteixen a l'aula, si bé fins a un màxim de 15 d'aquestes últimes poden ser impartides a l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans indicada es reduirà a la meitat.

1.2 Objectiu: conèixer les característiques tècniques i el funcionament dels dispositius de seguretat a fi de dominar el vehicle, minimitzar el seu desgast i prevenir les anomalies de funcionament.

Contingut: pneumàtics; frens; característiques del circuit de frenada oleopneumàtica; límits d'utilització dels frens i alentidors; utilització combinada de frens i alentidors; selecció de la millor combinació entre velocitat i relació de transmissió; utilització de la inèrcia del vehicle; utilització dels mitjans d'alentiment i de frenada a les baixades; accions que s'han d'adoptar en cas de fallada.

Durada: 30 hores, 10 de les quals són de conducció efectiva per part de l'alumne i la resta s'imparteixen a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes últimes hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

1.3 Objectiu: poder optimitzar el consum de carburant.

Contingut: optimització del consum de carburant mitjançant l'aplicació de les tècniques indicades en els punts 1.1 i 1.2.

Durada: 30 hores, 5 de les quals són de conducció efectiva per part de l'alumne i la resta s'imparteixen a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes últimes hores poden ser impartides a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

1.4 Objectiu: ser capaç de realitzar una operació de càrrega respectant les consignes de seguretat i la bona utilització del vehicle.

Contingut: la càrrega; forces que s'apliquen als vehicles en moviment; utilització de les relacions de la caixa de velocitats en funció de la càrrega del vehicle i del perfil de la carretera; càlcul de la càrrega útil d'un vehicle o d'un conjunt de vehicles; càlcul del volum útil; repartiment de la càrrega; conseqüències de la sobrecàrrega per eix; estabilitat del vehicle i centre de gravetat; tipus d'emalatge i suports de la càrrega. Principals tipus de mercaderies que requereixen estiba; tècniques de falca i estiba; utilització de corretges d'estiba; verificació dels dispositius d'estiba; utilització dels mitjans de manipulació; envelat i desenvelat.

Durada: 30 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 hores poden ser impartides a

l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

En especial, s'han de dedicar 9 hores d'aquest mòdul a analitzar la temàtica relativa al transport de mercaderies perilloses, amb el següent contingut i distribució: comportament en marxa dels vehicles cisterna i contenidors cisterna (1 hora); conducta del conductor abans i després de la càrrega (1 hora i 30 minuts); manipulació i estiba de paquets, subjecció i protecció de la càrrega (1 hora i 30 minuts); prohibició de càrrega en comú en un mateix vehicle o contenidor (1 hora); precaucions que s'han d'adoptar en la càrrega i la descàrrega (1 hora); disposicions específiques relatives a la utilització de vehicles cisterna i contenidors cisterna (3 hores).

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat, si bé s'han de respectar les 9 hores dedicades en especial a la temàtica de mercaderies perilloses.

2. Aplicació de la reglamentació.

2.1 Objectiu: conèixer l'entorn social del transport per carretera i la seva reglamentació.

Contingut: el tacògraf; durada màxima de la jornada laboral específica del sector dels transports; principi d'aplicació i conseqüències dels reglaments (CEE) número 3821/85 i (CE) número 561/2006; sancions en cas de no utilització, mala utilització o manipulació fraudulenta de tacògraf. Coneixement de l'entorn social del transport per carretera; drets i obligacions del conductor en matèria de qualificació inicial i de formació continua.

Durada: 30 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

2.2 Objectiu: conèixer la reglamentació en matèria de transport de mercaderies.

Contingut: classes de permisos de conducció; el transport de mercaderies per carretera; masses i dimensions màximes dels vehicles; títols que habiliten per a l'exercici del transport. Obligacions en virtut dels models de contracte de transport de mercaderies; redacció dels documents en què es concreta el contracte de transport. Autoritzacions de transport internacional. Obligacions del Conveni CMR; redacció de la carta de port internacional; pas de fronteres; transitaris; documents especials que acompanyen les mercaderies.

Durada: 10 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

En especial s'han de dedicar 5 hores d'aquest mòdul a analitzar la temàtica relativa al transport de mercaderies perilloses, amb el contingut següent: disposicions generals aplicables al transport de mercaderies perilloses (1 hora); finalitat i funcionament de l'equip tècnic dels vehicles (2 hores); etiquetatge i senyalització (2 hores).

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat, si bé s'han de respectar les 5 hores dedicades especialment a la temàtica de mercaderies perilloses.

3. Salut, seguretat viària i mediambiental, servei logístic.

3.1 Objectiu: tenir consciència dels riscos de la carretera i els accidents de treball.

Contingut: tipologia dels accidents de treball en el sector del transport; ús de les vies públiques; la importància del compliment de les normes de trànsit i seguretat viària; enllunyat i senyalització òptica; senyals en els vehicles; senyal de circulació; els accidents de trànsit, la magnitud del problema; estadístiques dels accidents de circulació; implicació dels vehicles pesants; dinàmica d'un impacte i conseqüència humanes, materials i econòmiques de l'accident; els grups de risc; els factors de risc; la conducció preventiva; conducció en condicions adverses; contaminació i accidents.

**Durada:** 40 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 7 hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

En especial, s'han de dedicar 6 hores d'aquest mòdul a analitzar la temàtica relativa al transport de mercaderies perilloses, amb el contingut següent: principals tipus de riscos (2 hores); mesures de prevenció i seguretat adequades als diferents tipus de risc (4 hores).

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat, si bé s'han de respectar les 6 hores dedicades en especial a la temàtica de mercaderies perilloses.

**3.2 Objectiu:** ser capaç de prevenir la delinqüència i el tràfic d'immigrants clandestins.

**Contingut:** informació general; implicacions per als conductors; mesures de prevenció; llista de comprovacions; legislació sobre la responsabilitat dels transportistes.

**Durada:** 2 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.3 Objectiu:** ser capaç de prevenir els riscos físics.

**Contingut:** principis ergonòmics: moviments i postures de risc, condició física, exercicis de manipulació i proccions individuals.

**Durada:** 7 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.4 Objectiu:** tenir consciència de la importància de l'aptitud física i mental.

**Contingut:** la conducció, una tasca de presa de decisions; actituds i capacitats bàsiques per a una conducció segura; estat físic del conductor; principis d'una alimentació sana i equilibrada; efectes de l'alcohol; els medicaments o qualsevol altra substància que pugui modificar el comportament; símptomes, causes i efectes de la fatiga i l'estrès; paper fonamental del cicle bàsic activitat/repòs.

**Durada:** 9 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.5 Objectiu:** tenir capacitat per avaluar situacions d'emergència.

**Contingut:** seguretat activa i passiva; comportament en situacions d'emergència; actuació en cas d'accident de trànsit; intervenció, sensibilització i educació viària (formació individualitzada); les normes de trànsit i la seguretat viària (debat grupal, dinàmica de grups); avaluació de la situació; prevenció de l'agreuiment d'accidents; avis als serveis de socors; auxili als ferits i aplicació dels primers socors; reacció en cas d'incendi; evacuació dels ocupants del camió; garantir la seguretat de tots els passatgers; reaccions en cas d'agressió; principis bàsics de la declaració amistosa d'accident.

**Durada:** 15 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

En especial, s'han de dedicar 5 hores d'aquest mòdul a analitzar la temàtica relativa al transport de mercaderies perilloses, amb el següent contingut i distribució: pràctiques d'extinció d'incendis (3 hores); primers auxilis (2 hores).

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat, si bé s'han de respectar les 5 hores dedicades en especial a la temàtica de mercaderies perilloses.

**3.6 Objectiu:** poder adoptar comportaments que contribueixin a valorar la imatge de marca d'una empresa.

**Contingut:** actituds del conductor i imatge de marca; importància per a l'empresa de la qualitat de la prestació del conductor; diferents papers del conductor; diferents interlocutors del conductor; manteniment del vehicle;

organització del treball; conseqüències d'un litigi en els plans comercial i financer.

**Durada:** 7 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.7 Objectiu:** conèixer l'entorn econòmic del transport per carretera de mercaderies i l'organització del mercat.

**Contingut:** el transport per carretera enfront dels altres maneres de transport (competència, transport de càrrega); diferents activitats del transport per carretera (transport per compte d'altri, per compte propi i activitats auxiliars del transport); organització dels principals tipus d'empreses de transport i d'activitats auxiliars del transport; diferents especialitzacions del transport (cisternes, temperatures controlades, etc.); evolució del sector (diversificació de les prestacions ofertes, ferrocarril-carretera, subcontractació, etc.).

**Durada:** 30 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 3 hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un camió mentre un altre alumne el condueix.

En especial, s'han de dedicar 11 hores d'aquest mòdul a analitzar la temàtica relativa al transport de mercaderies perilloses, amb el següent contingut i distribució: altres disposicions especials relatives a la utilització de vehicles cisterna i contenidors cisterna (2 hores); medi ambient i contaminació, trasllat de residus, el seu control (1 hora); transport multimodal, operacions de maneres múltiples de transport (1 hora); responsabilitat civil, informació general, assegurances (1 hora); cisternes i contenidors cisterna, característiques de descripció i tipus (3 hores); pràctiques (2 hores); avaluació (1 hora).

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat, si bé s'han de respectar les 11 hores dedicades en especial a la temàtica de mercaderies perilloses.

#### *Secció 2a Permisos D, D+E, D1, D1+E*

1. Formació avançada sobre conducció racional basada en les normes de seguretat.

**1.1 Objectiu:** conèixer les característiques de la cadena cinemàtica per optimitzar-ne la utilització.

**Contingut:** coneixement del vehicle; corbes de parell, potència i consum específic d'un motor; zona d'utilització òptima del comptarevolucions; diagrames de cobertura de les relacions de la caixa de canvi de velocitats; manteniment mecànic bàsic.

**Durada:** 40 hores, 5 de les quals han de ser de conducció efectiva per part de l'alumne i la resta s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 15 d'aquestes últimes hores poden ser impartides a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**1.2 Objectiu:** conèixer les característiques tècniques i el funcionament dels dispositius de seguretat a fi de dominar el vehicle, minimitzar el seu desgast i prevenir les anomalies de funcionament.

**Contingut:** pneumàtics; frens; característiques del circuit de frenada oleopneumàtica; límits d'utilització dels frens i alentidors; utilització combinada de frens i alentidor; selecció de la millor combinació entre velocitat i relació de transmissió; utilització de la inèrcia del vehicle; utilització dels mitjans d'alentiment i de frenada a les baixades; accions que s'han d'adoptar en cas de fallada.

**Durada:** 30 hores, 10 de les quals han de ser de conducció efectiva per part de l'alumne i la resta s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes últimes hores poden ser impartides a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**1.3 Objectiu:** poder optimitzar el consum de carburant.

**Contingut:** optimització del consum de carburant mitjançant l'aplicació de les tècniques indicades en els punts 1.1 i 1.2.

**Durada:** 30 hores, 5 de les quals són de conducció efectiva per part de l'alumne i la resta s'ha d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes últimes hores poden ser impartides a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**1.4 Objectiu:** poder garantir la seguretat i la comoditat dels passatgers.

**Contingut:** calibratge dels moviments longitudinals i laterals; ús compartit de la carretera; col·locació a la calçada; suavitat de frenada; treball del voladís; utilització d'infraestructures específiques (espais públics, vies reservades); gestió de conflictes entre una conducció segura i les altres funcions pròpies del conductor; interacció amb els passatgers; especificitats del transport de determinats grups de passatgers (discapacitats, nens).

**Durada:** 15 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 d'aquestes hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**1.5 Objectiu:** ser capaç de portar a terme una operació de càrrega respectant les consignes de seguretat i la bona utilització del vehicle.

**Contingut:** la càrrega; forces que s'apliquen als vehicles en moviment; utilització de les relacions de la caixa de velocitats en funció de la càrrega del vehicle i del perfil de la carretera; càlcul de la càrrega útil d'un vehicle o d'un conjunt de vehicles; repartiment de la càrrega; conseqüències de la sobrecàrrega per eix; estabilitat del vehicle i centre de gravetat.

**Durada:** 15 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**2. Aplicació de la reglamentació.**

**2.1 Objectiu:** conèixer l'entorn social del transport per carretera i la seva reglamentació.

**Contingut:** el tacògraf; durada màxima de la jornada laboral específica del sector dels transports; principis, aplicació i conseqüències dels reglaments (CEE) número 3821/85 i (CE) número 561/2006; sancions en cas de no-utilització, mala utilització o manipulació fraudulenta del tacògraf. Coneixement de l'entorn social del transport per carretera: drets i obligacions del conductor en matèria de qualificació inicial i de formació continua.

**Durada:** 30 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**2.2 Objectiu:** conèixer la reglamentació relativa al transport de viatgers.

**Contingut:** classes de permisos de conducció; transport de viatgers per carretera; masses i dimensions màximes dels vehicles; transport de grups específics; equips de seguretat a bord de l'autocar; cinturons de seguretat; càrrega del vehicle.

**Durada:** 10 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3. Salut, seguretat viària i mediambiental, servei logístic.**

**3.1 Objectiu:** tenir consciència dels riscos de la carretera i els accidents de treball.

**Contingut:** tipologia dels accidents de treball en el sector del transport; ús de les vies públiques; la importància del compliment de les normes de trànsit i seguretat viària; enllamenat i senyalització òptica; senyals en els vehicles; senyal de circulació; els accidents de trànsit, la magnitud del problema; estadístiques dels accidents de circulació; implicació dels autocars; dinàmica d'un impacte i conseqüència humana, materials i econòmiques de l'accident; els grups de risc; els factors de risc; la conducció preventiva; conducció en condicions adverses; contaminació i accidents.

**Durada:** 40 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 7 hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.2 Objectiu:** ser capaç de prevenir la delinqüència el tràfic d'immigrants clandestins.

**Contingut:** informació general; implicacions per al conductor; mesures de prevenció; llista de comprovacions; legislació sobre la responsabilitat dels transportistes.

**Durada:** 2 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.3 Objectiu:** ser capaç de prevenir els riscos físics.

**Contingut:** principis ergonòmics; moviments i postures de risc, condició física, exercicis de manipulació i proteccions individuals.

**Durada:** 7 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 5 hores poden ser impartides a l'alumne a bord d'un autocar mentre un altre alumne el condueix.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.4 Objectiu:** tenir consciència de la importància de l'aptitud física i mental.

**Contingut:** la conducció, una tasca de presa de decisions; actituds i capacitats bàsiques per a una conducció segura; estat físic del conductor; principis d'una alimentació sana i equilibrada; efectes de l'alcohol; els medicaments o qualsevol altra substància que pugui modificar el comportament; símptomes, causes i efectes de la fatiga i l'estrès; paper fonamental del cicle bàsic activitat/repòs.

**Durada:** 9 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.5 Objectiu:** tenir capacitat per avaluar situacions d'emergència.

**Contingut:** seguretat activa i passiva; comportament en situacions d'emergència: actuació en cas d'accident de trànsit; intervenció, sensibilització i educació viària (formació individualitzada); les normes de trànsit i la seguretat viària (debat grupal, dinàmica de grups); avaluació de la situació; prevenció de l'agreuement d'accidents; aversos als serveis de socors; auxili als ferits i aplicació dels primers auxilis; reacció en cas d'incendi; evacuació del passatgers de l'autocar; garantir la seguretat de tots els passatgers; reaccions en cas d'agressió; principis bàsics de la declaració amistosa d'accident.

**Durada:** 15 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.6 Objectiu:** poder adoptar comportaments que contribueixin a valorar la imatge de marca d'un empresa.

Contingut: actituds del conductor i imatge de marca; importància per a l'empresa de la qualitat de la prestació del conductor; diferents papers del conductor; diferents interlocutors del conductor; manteniment del vehicle; organització del treball; conseqüències d'un litigi en els àmbits comercial i financer.

Durada: 7 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

**3.7 Objectiu:** conèixer l'entorn econòmic del transport per carretera de viatgers i l'organització del mercat.

Contingut: el transport per carretera de viatgers (front dels diferents maneres de transport de viatgers ferrocarril, automòbil particular), diferents activitats del transport per carretera de viatgers; pas de fronteres (transport internacional); organització dels principals busos d'empreses de transport de viatgers per carretera.

Durada: 30 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé fins a un màxim de 3 hores poden ser impartides a alumne a bord d'un autocar mentre un altre alumne el conduïx.

Quan es tracti d'un curs de formació accelerada, la durada abans assenyalada es reduirà a la meitat.

#### B) PROGRAMA DELS CURSOS DE FORMACIÓ CONTINUA

La formació contínua, obligatòria per a tots els conductors inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, els a de permetre actualitzar els coneixements essencials per a l'exercici de la seva funció, fent un especial èmfasi en la seguretat a la carretera i la racionalització del consum de carburant. Aquesta funció té per finalitat aprofundir i revisar alguns dels coneixements adquirits amb l'obtenció del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial.

Per a qualsevol classe de permís.

**1. Formació avançada sobre conducció racional basada en les normes de seguretat.**

**1.1 Objectiu:** conèixer les característiques de la cadena cinemàtica per optimitzar-ne la utilització.

Contingut: coneixement del vehicle; corbes de parell, potència i consum específic d'un motor; zona d'utilització òptima del comptarevolucions; diagrames de cobertura i les relacions de la caixa de canvi de velocitats; manteniment mecànic bàsic.

Durada: 1 hora, que s'ha d'impartir a l'aula.

**1.2 Objectiu:** conèixer les característiques tècniques i el funcionament dels dispositius de seguretat a fi de dominar el vehicle, minimitzar-ne el desgast i prevenir les anomalies de funcionament.

Contingut: pneumàtics; frens; límits d'utilització dels frens i alentidors; selecció de la millor combinació entre velocitat i relació de transmissió; utilització de la inèrcia del vehicle; utilització dels mitjans d'alentiment i de frenada a baixades; accions que s'han d'adoptar en cas de fallada.

Durada: 3 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

**1.3 Objectiu:** poder optimitzar el consum de carburant.

Contingut: optimització del consum de carburant mitjançant l'aplicació de les tècniques indicades en els punts 1.1 i 1.2.

Durada: 4 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

**2. Aplicació de la reglamentació.**

**2.1 Objectiu:** conèixer l'entorn social del transport per carretera i la seva reglamentació.

Contingut: el tacògraf; durada màxima de la jornada laboral específica del sector dels transports; principis, aplicació i conseqüències dels reglaments (CEE) número 821/85 i (CE) número 561/2006; sancions en cas de no utilització, mala utilització o manipulació fraudulenta del tacògraf. Coneixement de l'entorn social del transport per

carretera: drets i obligacions del conductor en matèria de qualificació inicial i de formació contínua.

Durada: 5 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

**3. Salut, seguretat viària i mediambiental, servei, logística.**

**3.1 Objectiu:** tenir consciència dels riscos de la carretera i els accidents de treball.

Contingut: tipologia dels accidents de treball en el sector del transport; la importància del compliment de les normes de trànsit i seguretat viària; enllumenat i senyalització òptica; els accidents de trànsit, la magnitud del problema; estadístiques dels accidents de circulació; implicació dels vehicles pesants; dinàmica d'un impacte i conseqüències humanes, materials i econòmiques de l'accident; els grups de risc; els factors de risc (la velocitat, l'alcohol, les drogues tòxiques, les malalties i els fàrmacs, el somni, la fatiga, l'estrès); la conducció preventiva; conducció en condicions adverses; contaminació i accidents.

Durada: 8 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

**3.2 Objectiu:** tenir consciència de la importància de l'aptitud física i mental.

Contingut: la conducció, una tasca de presa de decisions; actituds i capacitats bàsiques per a una conducció segura; estat físic del conductor; principis d'una alimentació sana i equilibrada, efectes de l'alcohol, els medicaments o qualsevol altra substància que pugui modificar el comportament; símptomes, causes i efectes de la fatiga i l'estrès; paper fonamental del cicle bàsic activitat/repòs.

Durada: 4 hores, que s'han d'impartir a l'aula.

**3.3 Objectiu:** tenir capacitat per avaluar situacions d'emergència.

Contingut: seguretat activa i passiva; comportament en situacions d'emergència, actuació en cas d'accident de trànsit; intervenció, sensibilització i educació viària (formació individualitzada); les normes de trànsit i la seguretat viària (debat grupal, dinàmica de grups); avaluació de la situació; prevenció de l'agreujament d'accidents; avis als serveis de socors; auxili als ferits i aplicació dels primers auxilis; reacció en cas d'incendi; evacuació dels ocupants del vehicle; reaccions en cas d'agressió; principis bàsics de la declaració amistosa d'accident.

Durada: 10 hores, que s'han d'impartir a l'aula, si bé 4 hores s'han de dur a terme de manera individualitzada sobre continguts d'intervenció, sensibilització i educació viària i 1 s'ha de dur a terme en debat en grup sobre aspectes del trànsit i la seguretat viària.

## ANNEX II

### Requisits dels centres de formació

Per a l'obtenció de l'autorització que exigeix el capítol IV d'aquest Reial decret, el sol·licitant ha d'acreditar els punts següents:

1. Ser persona física o jurídica, i, en aquest segon supòsit, s'ha de demostrar personalitat pròpia i independent de la dels que la integren; no es poden atorgar, en cap cas, les autoritzacions de forma conjunta a més d'una persona ni a comunitats de béns.

L'acreditació s'ha de fer mitjançant la presentació del document nacional d'identitat en vigor del sol·licitant o, quan sigui estranger, del document d'identificació que tingui efectes equivalents al seu país d'origen o del passaport, així com, si s'escau, de la corresponent targeta d'identitat d'estranger i, en tots els supòsits, de l'acreditació d'estar en possessió del corresponent número d'identificació fiscal.

Quan el titular de l'autorització sigui una persona jurídica ha de presentar la seva targeta d'identificació fiscal. Quan el titular tan sols disposi de número d'identificació



fiscal provisional, l'ha de presentar junt amb el document de constitució i l'acreditació de la seva inscripció en el Registre Mercantil o, si s'escau, en el registre que correspongui.

Quan el sol·licitant, persona física, no tingui la nacionalitat espanyola, la d'un altre Estat membre de la Unió Europea, la d'un altre Estat part a l'Acord sobre l'Espai Econòmic Europeu, o de la d'un altre Estat als nacionals de la qual s'estengui, a través del corresponent tractat o conveni internacional, el règim jurídic previst per als nacionals dels estats anteriorment esmentats, ha de ser titular d'autorització de residència permanent o d'autorització de residència temporal i treball per compte propi, de conformitat amb el que disposen la Llei orgànica 4/2000, d'11 de gener, sobre drets i llibertats dels estrangers a Espanya i la seva integració social, i el seu Reglament, aprovat pel Reial decret 2393/2004, de 30 de desembre.

2. Tenir signatura electrònica reconeguda per un prestador de serveis de certificació.

3. Disposar de la plantilla de personal mínima imprescindible per al funcionament del centre docent.

A aquest efecte, el sol·licitant ha de presentar una relació completa de tots els treballadors adscrits a la referida plantilla.

En tot cas, el sol·licitant ha d'acreditar que, de forma estable, compta amb les persones que a continuació es detallen, la vinculació de les quals amb el centre s'ha d'acreditar a través de l'oportuna documentació laboral, mercantil o administrativa que justifiqui la relació professional:

a) Un director docent, que pot coincidir amb el titular, a qui correspon programar, ordenar, controlar i comprovar de forma assídua i constant l'exercici de l'activitat docent del centre pel que fa al règim d'ensenyament i actuació del personal docent.

Per tal de ser director docent es requereix haver exercit de professor, o de director, durant un període mínim de 3 anys en un centre de formació dels enumerats a continuació o d'altres de característiques similars:

- Centre de formació de conductors.
- Centre de formació de conductors de mercaderies perilloses.
- Centre col·laborador de l'INEM.
- Autoescola de conductors.
- Centre de Formació Professional (FP).
- Centre de formació d'una determinada empresa, associació o organització sindical o professional.

b) Un professor especialitzat en matèria de formació viària.

c) Un professor especialitzat en matèria de conducció racional, basada en les normes de seguretat, i medi ambiental.

d) Un professor especialitzat en logística i transports per carretera.

e) Un professor especialitzat en transport de matèries perilloses.

f) Un professor especialitzat en equips i mitjans d'extinció d'incendis.

g) Un professor especialitzat en primers auxilis.

El que disposa aquest punt s'entén sense perjudici que una mateixa persona pugui estar autoritzada per exercir més d'una funció o més d'una activitat docent, sempre que tingui l'especialització requerida en cada cas.

4. Disposar de locals adequats per impartir, com a mínim, la part teòrica dels cursos.

A aquest efecte, el sol·licitant ha d'acreditar que disposa d'uns locals oberts al públic, per als quals té la corresponent llicència municipal d'obertura, que siguin idonis per a la pràctica docent i que compleixin les degudes

condicions higièniques, acústiques, d'habitabilitat, de seguretat i d'accés ordinari de persones, a més de les mesures previstes per a persones amb discapacitat, exigides per la legislació vigent.

En tot cas, els dits locals han de complir els requisits mínims següents:

- a) Una aula amb una superfície que no pot ser inferior a 1,5 metres quadrats per alumne.
- b) Un espai per a serveis generals del centre.
- c) Lavabos i serveis higienicosanitaris diferenciats en un nombre adequat a la capacitat del centre.

Quan el sol·licitant no acrediti que té per si mateix les instal·lacions i mitjans adequats perquè tots els alumnes puguin portar a terme les pràctiques que preveu l'annex IV, ha de justificar documentalment davant l'òrgan competent haver concertat la realització d'aquestes pràctiques amb algun organisme, empresa o entitat especialitzat en la matèria esmentada que disposi d'aquestes instal·lacions, mitjans i equips; circumstància que s'ha de fer constar en la corresponent autorització.

Sense perjudici d'això, l'Administració competent pot autoritzar l'ús de determinats espais i instal·lacions singulars, així com, si s'escau, de les instal·lacions i equips propis d'entorns professionals que, tot i ser necessaris per impartir els programes formatius i realitzar l'avaluació de les competències, estan ubicats en un recinte diferent de la resta de les instal·lacions del centre. Els centres han de garantir que aquests espais compleixen els requisits mínims per a l'exercici adequat d'aquestes activitats.

5. Disposar dels vehicles que siguin necessaris per a la realització de les pràctiques assenyalades a l'annex IV. En tot cas, com a mínim s'ha de disposar d'un vehicle de la categoria adequada a cada classe de curs que requereixi una formació pràctica i a la classe de permís de conducció afectada.

Quan el sol·licitant no acrediti que té per compte seu aquests vehicles, ha de justificar documentalment davant l'òrgan competent que ha concertat la utilització dels vehicles que siguin necessaris amb algun organisme, empresa o entitat que si que en disposi, circumstància que s'ha de fer constar en la corresponent autorització.

6. Estar en possessió, com a mínim del material didàctic següent:

a) Pel·lícules, transparències, làmines murals, plafons, maquetes o altres elements que siguin adequats per a l'ensenyament de la normativa reguladora de la circulació i el transport, la seva documentació, senyals, marques i distintius; l'adequada realització de les operacions d' càrrega i descàrrega, maniobres, etc., dels vehicles; l salut i el comportament adequat durant el transport i en casos d'emergència, i la regulació i compliment de les normes reguladores en matèria de temps de treball, conducció i descans en el transport per carretera.

Aquests elements, projectables o no, han de tenir un mida suficient perquè, quan siguin exhibits, resultin clarament visibles des de qualsevol punt de l'aula on s'han de fer servir.

b) L'equip necessari, si s'escau, per projectar eficaçment el material a què es refereix l'apartat anterior.

c) Un maniquí de reanimació cardiopulmonar bàsic per a adults que permeti la subluxació mandibular, la ventilació boca a boca i boca a nas, el massatge cardíac extern i la valoració del pols carotídi amb el seu corresponent sistema de registre de les tècniques elementals, e les degudes condicions de funcionament i higiene per ser utilitzat en l'ensenyament i les pràctiques dels primers auxilis.

Quan el centre no disposi d'aquest material per si mateix, ha d'acreditar haver concertat la realització de les

pràctiques que impliquin l'ús del dit maniquí amb algun organisme, empresa o entitat que si que en disposi.

d) Aparells tacògrafs analògic i digital, o bé sistemes i programes de simulació d'aquests equips de control, que permetin la seva utilització, de manera física o virtual, per part dels alumnes.

e) Models de la documentació de transport per carretera que ha d'anar a bord del vehicle.

f) Un model de carta de port.

g) Una col·lecció actualitzada de la legislació sobre ordenació del transport per carretera i sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, així com de la normativa europea aplicable a aquestes matèries.

7. Juntament amb la documentació anterior, el sol·licitant ha d'aportar el programa de qualificació i formació que prevegi impartir, indicant-hi el pla d'execució i els mètodes d'ensenyament previstos, així com, si s'escau, les condicions d'accés i participació en els cursos.

8. Els centres autoritzats que imparteixin mòduls de formació que, per actuar dins d'un sistema o certificació, estiguin afectats per l'aplicació d'una altra normativa (conductors de mercaderies perilloses, recuperació de punts del permís de conduir, formació per a l'obtenció del permís de conducció, etc.), han de complir, a més, els requisits que estableixi la normativa esmentada o que en derivin.

### ANNEX III

#### Homologació de curs

Els centres que pretenguin l'homologació d'un curs model han de presentar davant l'òrgan administratiu competent una memòria on hi ha de constar:

a) El programa desenvolupat de coneixements que s'han d'impartir en el curs, el qual pren com a base la llista de matèries que conté l'annex I, totes les quals han d'estar reflectides en el programa indicat.

b) Durada del curs i de cadascun dels mòduls o parts que hi intervinguin.

c) Nombre d'hores dedicades a pràctiques de conducció, indicant-hi, si s'escau, quantes es realitzaran en simuladors d'alt nivell.

d) Nombre de professors necessaris per impartir el curs, indicant-ne la titulació o nivell d'experiència i les matèries que haurien de ser impartides per cadascun dels professors en funció de la seva especialització.

e) Nombre màxim d'alumnes que poden concórrer al curs, el qual no pot ser en cap cas superior a 20.

### ANNEX IV

#### Mecànica i contingut dels cursos de formació

##### Secció 1a Comunicació de la realització de curs

1. A l'efecte del que preveu l'article 12.1, els centres autoritzats han de comunicar telemàticament a l'òrgan competent en el territori en què s'ubiqui cada curs que agin de realitzar. En la comunicació, que l'ha de subscriure el director del centre, hi han de constar, com a mínim, les dades següents:

a) La classe de curs que s'ha d'impartir, especificant si és de qualificació inicial, ordinària o accelerada, o de formació contínua, així com el curs model homologat al qual s'han d'ajustar.

b) Les dates d'inici i finalització del curs, així com la seva programació, en la qual s'han de precisar, com a mínim, l'horari de les classes i el contingut de cadascuna.

c) El lloc i les instal·lacions, data i hora en què es duran a terme les proves i exercicis pràctics.

d) Relació dels professors que impartiran el curs, indicant-ne les respectives especialitats.

e) Relació dels alumnes que participaran en el curs, on hi ha de constar el seu nom i cognoms i número del document nacional d'identitat o número d'identitat d'estranger o, en aquest últim cas, i si hi manca, el número de passaport, així com la classe o classes de permís de conducció en vigor del qual, si s'escau, siguin titulars.

2. Conforme al que disposa l'article 12.2, qualsevol variació de les dades relatives a un curs inicialment comunicat també ha de ser notificada telemàticament a l'òrgan competent, almenys amb l'antelació següent:

a) La modificació del contingut del curs o de les seves dates d'inici, desenvolupament o finalització, almenys amb 24 hores d'antelació a la data inicialment prevista per a l'inici del curs.

b) La substitució d'algun dels professors que han d'impartir el curs, almenys amb 24 hores d'antelació a la data en què l'esmentat professor hagi d'iniciar la seva participació en el dit curs.

c) L'abandonament o exclusió del curs per part d'algun dels alumnes inicialment comunicats, immediatament que s'ha produït.

A l'efecte del que preveu aquest apartat, s'ha de tenir en compte que quan un alumne deixi d'assistir, per qualsevol causa, a un 10 per cent o més de les hores del curs, n'ha de ser exclòs. Sense perjudici d'això, el centre, així mateix, també pot excloure els alumnes que hagin deixat d'assistir a una part del curs que, segons el seu judici, abordi continguts determinants de la seva validesa.

##### Secció 2a Contingut i durada de les pràctiques en els cursos de formació

En els cursos destinats a l'obtenció de la qualificació inicial en la seva modalitat ordinària, cada alumne ha d'efectuar almenys 20 hores de conducció individual en un vehicle de la categoria corresponent.

Cada conductor pot efectuar 8 hores com a màxim de les 20 hores de conducció individual en un terreny especial o en un simulador d'alt nivell a fi d'avaluar la formació sobre conducció racional basada en les normes de seguretat, en particular pel que fa al control del vehicle en funció dels diferents estats de la calçada, així com de les seves variacions en relació amb les condicions atmosfèriques i l'hora del dia o de la nit.

Per als conductors que siguin titulars del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial ordinària per a transport de mercaderies i vulguin obtenir el corresponent a viatgers, o viceversa, la durada de la nova qualificació inicial és de 70 hores, cinc de les quals han de ser de conducció individual.

Quan la modalitat d'obtenció de la qualificació inicial sigui l'accelerada, cada alumne ha d'efectuar, en els termes anteriorment assenyalats, almenys 10 hores de conducció individual, de les quals fins a un màxim de 4 es poden fer en un terreny especial o en un simulador d'alt nivell a fi d'avaluar la formació sobre conducció racional basada en les normes de seguretat, en particular pel que fa al control del vehicle en funció dels diferents estats de la calçada, així com de les seves variacions en relació amb les condicions atmosfèriques i l'hora del dia o de la nit.

Per als conductors que siguin titulars del certificat d'aptitud professional acreditatiu de la qualificació inicial accelerada corresponent al transport de mercaderies i vulguin obtenir el de la de viatgers o viceversa, la qualificació inicial accelerada té una durada de 35 hores, en què 2 hores i 30 minuts estan destinades a la conducció individual.

Durant la conducció individual, en tots els casos, l'alumne ha d'estar acompanyat per un instructor del centre.

Els cursos de formació continua poden incloure, així mateix, una part pràctica, que es pot impartir, totalment o parcialment, en simuladors d'alt nivell.

Si es fan pràctiques de conducció en vies obertes a la circulació general, sense que el conductor sigui titular del permís de conducció corresponent, el vehicle utilitzat ha de complir els requisits establerts a aquests efectes a l'annex VII del Reglament general de conductors, aprovat pel Reial decret 772/1997, de 30 de maig.

## ANNEX V

### Exàmens de qualificació inicial

#### Secció 1a Exercicis

Al final dels corresponents curs de formació, les autoritats competents han de sotmetre els aspirants a l'obtenció de la qualificació inicial a un examen escrit o oral.

1. L'examen consta de 100 preguntes tipus «test», cadascuna de les quals té quatre respostes alternatives, sobre el contingut de les matèries incloses en la secció 1a o 2a de l'apartat A) de l'annex I; segons la classe de permisos de conducció a què es refereixi, 25 d'aquestes preguntes s'han de referir als objectius 1.4, 2.2 i 3.7 quan el programa de l'examen sigui el que conté la secció 1a de l'annex I, i als objectius 1.4, 2.2 i 3.7 quan el programa de l'examen sigui el que conté la secció 2a de l'annex I.

El examen ha d'incloure, en tot cas, almenys una pregunta relativa a cadascun dels objectius enumerats en la secció corresponent de l'apartat A) del annex I.

2. El temps per a la realització de l'examen no pot ser inferior a 2 hores.

3. Les respostes correctes es valoren amb 1 punt i les erròniament contestades es penalitzen amb 0,5 punts negatius. Les preguntes no contestades o que continguin més d'una resposta no puntuen ni positivament ni negativament.

4. Per aprovar cal obtenir una puntuació no inferior a la meitat del total de punts possibles.

#### Secció 2a Designació de tribunals

1. En cas que no ho determini en la mateixa convocatòria, l'òrgan convocant, amb posterioritat a aquesta, ha de designar el tribunal o tribunals de les proves i assenyalar la data, hora i lloc de realització dels exercicis, i ha de procedir, així mateix, a publicar-ho en el corresponent butlletí oficial almenys amb 10 dies d'antelació a la convocatòria del primer exercici.

2. Els tribunals de les proves estan formats per cinc membres: el president, tres vocals i el secretari, que actua amb veu i vot, i es poden designar membres suplents dels anteriors. Com a mínim el president i altres dos membres del tribunal han de ser nomenats entre funcionaris públics que tinguin titulació superior i estiguin especialitzats en les matèries sobre les quals versin les proves.

## ANNEX VI

### Targeta de qualificació del conductor

1. La targeta consta d'anvers i revers:

A l'anvers hi figura:

a) La menció «targeta de qualificació del conductor» impresa en caràcters grans en la llengua o les llengües oficials de l'Estat membre que expedeix la targeta.

b) La menció del nom de l'Estat membre que expedeix la targeta (menció facultativa).

c) El signe distintiu de l'Estat membre que expedeix la targeta, imprès en negatiu en un rectangle blau i envoltat de dotze estrelles grogues.

d) La informació específica de la targeta expedida, numerada de la manera següent:

1. Cognoms del titular.
2. Nom del titular.
3. Data i lloc de naixement del titular.
- 4a. Data d'expedició de la targeta.
- 4b. Data d'expiració de la targeta.
- 4c. Designació de l'autoritat que expedeix la targeta (pot imprimir-se en el revers).
- 4d. Un nombre diferent del nombre del permís de conducció, per a ús administratiu (menció facultativa).
- 5a. Nombre del permís de conducció.
- 5b. Número de sèrie de la targeta.
6. Fotografia del titular.
7. Signatura del titular.
8. Residència, domicili o adreça postal del titular (menció facultativa).
9. Categories de vehicles per a les quals el conductor compleix les obligacions de qualificació i de formació continua.

e) La menció «model de les Comunitats Europees» en llengua de l'Estat espanyol i la menció «targeta de qualificació del conductor» en les altres llengües oficials de la Comunitat impreses en blau per formar l'entramat de la targeta:

#### tarjeta de cualificación del conductor

Osvědčení profesní způsobilosti ředice

карта за квалификация на водача

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi ametipädevuse kaart

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

carta cáilíochta tiomána

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

carta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

carta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação do motorista

cartela de pregătire profesională a conducătorului auto

preukaz o kvalifikácii vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammatipätevyyskortti

yrkaskompetensbevis för förare

f) Els colors de referència:

blau: Pantone reflex blue.

groc: Pantone yellow.

En el revers hi ha de figurar:

a) 9. Categories de vehicles per a les quals el conductor compleix les obligacions de qualificació i de formació continua.

10. Codi comunitari.

11. Un espai reservat perquè es puguin inscriure mencions indispensables per a la seva gestió o relatives a la seguretat viària (menció facultativa). En cas que la menció esmentada pertanyi a una rúbrica definida en e

resent annex, ha d'anar precedida del nombre de la rúbrica corresponent.

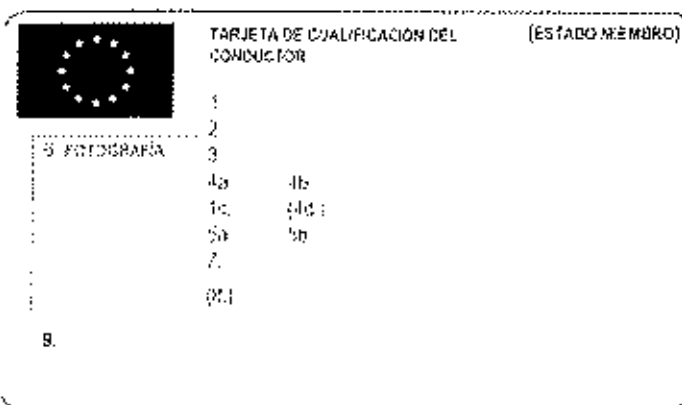
b) Una explicació de les rúbriques numerades que figuren a l'anvers i el revers de la targeta (almenys les rúbriques 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b i 10).

En cas que un Estat membre vulgui redactar les inscripcions esmentades en una llengua nacional que no sigui una de les llengües següents: búlgar, castellà, txec, danès, alemany, estonià, grec, anglès, francès, italià, letó, lituà, hongarès, maltès, neerlandès, polonès, romanès, portuguès, eslovac, eslovè, finès o suec, ha d'elaborar una versió bilingüe de la targeta emprant una de les llengües esmentades, sense perjudici de les restants disposicions d'aquest annex.

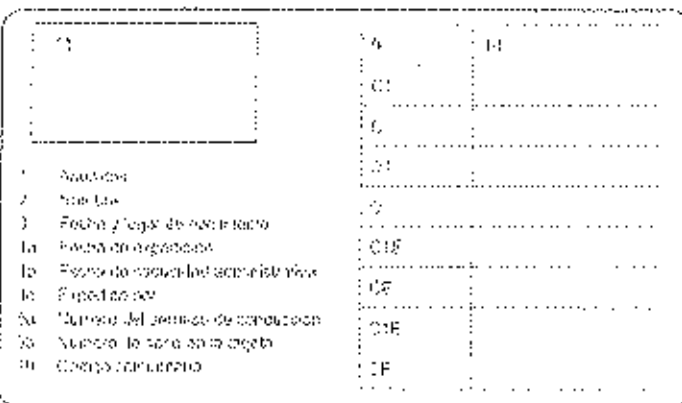
2. Característiques de seguretat, amb inclusió de la protecció de dades personals.

Els diferents elements constitutius de la targeta de conductor tenen per objecte descartar qualsevol possibilitat de falsificació o manipulació fraudulenta i detectar qualsevol temptativa d'aquest tipus.

**Anvers**



**Revers**



ministrament d'energia elèctrica, consistents en la generació, el transport, la distribució, la comercialització i els intercanvis intracomunitaris i internacionals, així com la gestió econòmica i tècnica del sistema elèctric, d'acord amb les previsions que conté la Directiva 96/92/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de desembre, sobre normes comunes per al mercat interior d'electricitat.

La Directiva 2003/54/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de juny de 2003, va establir noves normes comunes per completar el mercat interior de l'electricitat, va derogar la Directiva 96/92/CE i va introduir modificacions significatives.

Entre altres, un dels aspectes més destacats és que el subministrament passa a ser exercit en la seva totalitat pels comercialitzadors en lliure competència, i són els consumidors d'electricitat els que elegeixen lliurement el subministrador. Se substitueix el subministrament a tarifa, per raons de servei públic i protecció al client, per l'establiment d'un sistema de tarifes d'últim recurs per a determinats consumidors, per als quals es concep el subministrament elèctric com a servei universal. Aquesta activitat l'han de dur a terme les empreses comercialitzadores a les quals s'imposi aquesta obligació.

Fins ara, determinats consumidors oferien serveis de gestió de la demanda al sistema elèctric, com el d'interruptibilitat, reactiva o modulació de càrrega, que eren retribuïts a través de la tarifa elèctrica.

La necessitat de garantir el subministrament d'electricitat als consumidors obliga a disposar d'eines que flexibilitzin l'operació del sistema i que permetin donar respostes ràpides i eficients davant d'eventuals situacions d'emergència, de manera que es minimitzi l'impacte en la seguretat del sistema. La possibilitat de reduir la potència demanada dels consumidors que hi estiguin disposats es presenta com una valuosa eina per resoldre els incidents que puguin derivar en una falta de subministrament.

La possibilitat de reduir la potència demanada d'energia elèctrica a canvi d'una compensació econòmica no és nova, ja que està prevista en la nostra regulació, si bé era una opció que només s'oferia als consumidors que estaven acollits a les tarifes generals d'alta tensió, a la tarifa horària de potència i als grans consumidors subjectes a la tarifa G.4., que complien determinades condicions. La necessitat d'adaptar la nostra regulació a la de la Unió Europea i de no donar un tractament discriminatori als consumidors en funció del procediment d'adquisició de l'energia fan necessari possibilitar la participació en el mecanisme de reducció de potència als consumidors que adquireixen la seva energia al mercat de producció.

Atesa la importància d'aquest servei per garantir el subministrament i en línia amb el nou model que estableix la Directiva 2003/54/CE, es fa necessari regular-lo en el mercat per als consumidors que adquireixen la seva energia lliurement.

Per això, el Reial decret 1634/2006, de 29 de desembre, pel qual s'estableix la tarifa elèctrica a partir de l'1 de gener de 2007, a la disposició transitòria sisena, fixa les bases per regular aquest servei que ha de gestionar l'operador del sistema, i habilita el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç per desplegar les condicions i els requisits perquè hi participin els consumidors en el mercat, així com el seu règim retributiu.

En virtut d'això, dispenso:

**CAPÍTOL I**

**Generalitats**

**Article 1. Objecte.**

Aquesta Ordre té per objecte regular les condicions del servei de gestió de la demanda d'interruptibilitat ofert pels consumidors que adquireixen la seva energia al mercat de producció, els requisits per participar-hi com a proveïdor, així com el seu règim retributiu.

**MINISTERI D'INDÚSTRIA, TURISME I COMERÇ**

**4798** ORDRE ITC/2370/2007, de 26 de juliol, per la qual es regula el servei de gestió de la demanda d'interruptibilitat per als consumidors que adquireixen la seva energia al mercat de producció. («BOE» 185, de 3-8-2007.)

La Llei 54/1997, de 27 de novembre, del sector elèctric, regula el règim jurídic de les activitats destinades al sub-

# **ANNEXE 5**

# I – VIGENCIA Y SITUACIÓN DE LOS CONVENIOS COLECTIVOS PROVINCIALES. ULTRACTIVIDAD

**Primero.** En abril de 2014, la situación de la negociación colectiva sectorial es la siguiente:

1. 27 convenios colectivos en vigor.
2. 27 convenios colectivos vencidos, de los que:
  - a. 12 vencieron en 2013; por lo que el fin de su situación de ultractividad se producirá, salvo pacto, en diciembre de 2014.
  - b. 1 se encuentra en ultractividad hasta 30 de mayo, momento en que decaerá si no se pacta en contrario.
  - c. De los 14 restantes:
    - i. 11 mantienen su situación de ultractividad hasta su sustitución.
    - ii. 3 han decaído definitivamente, por lo que en esas provincias se aplica directamente el II Acuerdo General.

De los 54 convenios colectivos provinciales o de Comunidad Autónoma que hemos analizado en el presente informe, contamos con 27 convenios colectivos en vigor (Álava, Albacete, Alicante, Asturias, Barcelona, Burgos, Cantabria, Ciudad Real, Gerona, Granada, Huelva, Huesca, La Rioja, León, Lérica, Lugo, Murcia, Orense, Palencia, Salamanca, Sevilla, Teruel, Valencia, Valladolid, Vizcaya, Zamora y Zaragoza) y 27 convenios vencidos. De los 26 convenios que han alcanzado su vigencia inicial, 12 vencieron en diciembre 2013, por lo que el fin de su situación de ultractividad se producirá, salvo pacto, en diciembre de 2014 (Almería, Badajoz, Burgos carga fraccionada, Cáceres, Córdoba, Jaén, Las Palmas, Málaga, Pontevedra, Sevilla Operadores Logísticos, Sevilla Operadores de Transporte y Toledo); el convenio de Madrid mantiene la ultractividad hasta 30 de mayo, momento en el que decaerá si no se alcanza algún acuerdo; de los 13 restantes, que alcanzaron el plazo máximo de ultractividad de un año, 11 siguen siendo de aplicación hasta que sean sustituidos por otros por así preverlo expresamente el convenio (Ávila, Cádiz, Castellón, Ceuta, Cuenca, Guadalajara, Guadalajara Operadores Logísticos, Navarra, Segovia, Soria y Tarragona), y tan solo 3 pueden considerarse decaídos (La Coruña, Islas Baleares y Guipúzcoa) ya que no contienen ninguna cláusula de mantenimiento de convenio, por lo que a las empresas y trabajadores afectados les es de aplicación íntegramente el II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera.

**Segundo:** Como se ha comentado, la última reforma laboral estableció el plazo máximo de ultractividad de los convenios en un año. Pero esta limitación de la ultractividad choca ante la existencia de pactos en contrario, tanto previos como posteriores a la reforma, según han declarado los tribunales. El pacto de mantenimiento de la vigencia del convenio se recoge en ocasiones en el propio convenio colectivo, y en ocasiones se alcanza mediante un acuerdo 'ad hoc'.

Del estudio comparativo sobre las previsiones convencionales acerca de la vigencia de los convenios que hemos realizado se extraen las siguientes conclusiones:

**I –** En abril de 2014 existen en nuestro sector casi una treintena de convenios colectivos que no recogen ningún pacto sobre la permanencia del convenio una vez finalizada su vigencia, por lo que habría que concluir que el plazo máximo de ultractividad es de aplicación a los mismos. Algunos de ellos se encuentran actualmente en vigor (Alicante, Asturias, Burgos, Cantabria, Gerona, Huelva, León, Lérica, Murcia, Orense, Palencia y Sevilla), otros vencieron en diciembre 2013, por lo que el fin de su ultractividad se producirá en diciembre 2014 (Almería, Burgos carga fraccionada, Cáceres, Córdoba, Jaén discrecional, Málaga, Pontevedra, Sevilla operadores logísticos y Sevilla operadores de transporte), y otros vencieron en años anteriores, por lo que su ultractividad decaió en julio de 2013 (Islas Baleares, La Coruña y Ceipúzcoa). Mención aparte merece el convenio de Madrid, que fue prorrogado de ultractividad hasta el 30 de mayo 2014 y, si no se llega a un acuerdo con anterioridad, decaerá en dicho momento al no existir pacto de permanencia del convenio.

**II –** En los restantes convenios encontramos que si se ha incluido algún pacto sobre permanencia del convenio una vez finalizada su vigencia inicial o la de cualquiera de sus prórrogas.

Entre los convenios que si recogen algún pacto de permanencia, 13 se encuentran en vigor (Álava, Albacete, Ciudad Real, Granada, Huesca, La Rioja, Lugo, Salamanca, Valencia, Vizcaya, Zamora y Zaragoza), 3 en situación de ultractividad hasta diciembre 2014 (Badajoz, La Rioja y Toledo) y 11 mantienen su situación de ultractividad hasta su sustitución (Ávila, Cádiz, Castellón, Ceuta, Cuenca, Guadalajara, Guadalajara Operadores Logísticos, Navarra, Segovia, Soria y Tarragona). Cabe destacar que en Cuenca se ha firmado un preacuerdo, cuyos datos no se han incluido en este estudio debido a la falta de publicación del convenio, por lo que se ha realizado este informe utilizando los últimos datos del convenio provincial de Cuenca, que datan de 2006.

## II – SALARIO CONDUCTOR MECÁNICO

Como en ocasiones anteriores, se ha realizado una comparativa del salario del conductor mecánico de todos los convenios del sector. El estudio

comparativo se ha llevado a cabo teniendo en cuenta los siguientes conceptos:

- Supuesto estudiado: salario anual de un conductor mecánico con una antigüedad de diez años en la empresa.
- Conceptos incluidos: se han tenido en cuenta los siguientes conceptos salariales: el Salario Base, Plus Convenio (o equivalente), Pagas Extraordinarias y la Antigüedad.
- Orden establecido: la tabla está ordenada por la columna "BRUTO ANUAL".
- Categoría: en algunos convenios no existe la categoría profesional de conductor mecánico, por lo que se ha utilizado una equivalente.
- Importes mensuales: en los convenios que se establece el Salario Base por día, éste se ha multiplicado por treinta.

Los cálculos que se han realizado en esta comparativa se han visto dificultados por las diversas regulaciones establecidas en cada uno de los convenios provinciales de nuestro sector. Por otro lado, no han sido incluidos complementos salariales de tipo variable, también presentes en algunos de nuestros convenios colectivos.

La antigüedad es el concepto que mayores problemas ha ocasionado, debido a que nos encontramos con distintos regímenes de antigüedad según los distintos convenios. En algunas ocasiones coexisten dos regímenes diferentes en función de la fecha en la que el trabajador ingresó en la empresa (los tribunales han ido anulando este sistema en algunas provincias). En otros textos, se ha modificado el régimen de antigüedad, respetando el derecho, a título personal, a continuar percibiendo las cantidades que se cobraban por este concepto. Por otra parte, hay convenios donde la antigüedad se ha sustituido por un complemento sustitutivo de la misma, quedando a veces congelado, a veces no, en algunos convenios ha desaparecido la antigüedad y, como contrapartida, se han realizado incrementos en el salario base, pero sin crear ningún complemento sustitutivo, etc. Debido a estas dificultades, y al tratarse de un estudio con carácter general, en el régimen de antigüedad no se han tenido en cuenta los derechos o las garantías reconocidos en convenio, como condición más beneficiosa o ad personam.

## Comparativa salarial conductor mecánico con 10 años de antigüedad

PROVINCIA	TABLA	SO AÑO	ANT/AÑO	PC AÑO	EXTRAS	BRUTO ANUAL
ASTURIAS	2.014	16.365,60	3.273,12	1.471,20	4.909,68	26.019,60
BARCELONA	2.010	14.245,95	2.810,16	3.744,90	5.138,64	25.939,65
VIZCAYA	2.014	15.581,04	1.558,10	2.990,64	5.032,45	25.162,23
GUIPÚZCOA	2.009	16.810,40	1.661,04	0,00	4.567,86	22.839,30
I. BALEARES	2.010	15.255,00	0,00	2.268,28	3.813,75	21.357,03
NAVARRA	2.008	15.420,96	0,00	1.189,92	4.152,72	20.763,60
BURGOS car. Frac.	2.013	14.734,56	1.473,46	442,68	4.052,80	20.702,70
LA RIOJA (Extr)	2.014	15.663,60	1.566,36	402,24	2.871,66	20.503,86
ÁLAVA	2.014	11.054,04	1.105,40	3.998,28	4.039,43	20.197,16
MAORID	2.010	12.157,20	1.559,04	2.412,36	4.032,15	20.160,75
VALENCIA	2.014	14.876,72	986,76	0,00	3.990,87	19.954,35
TARRAGONA	2.011	9.713,88	1.942,78	4.245,96	3.975,65	19.878,27
GERONA	2.011	12.015,48	2.403,16	1.152,48	3.892,76	19.463,82
ZARAGOZA	2.014	11.642,40	1.047,82	2.797,20	3.871,85	19.359,27
ALBACETE	2.014	10.677,60	1.067,75	4.593,60	2.936,34	19.275,30
CEUTA	2.011	8.538,68	1.707,94	5.375,64	3.372,98	18.995,34
BURGOS	2.014	13.053,60	1.170,00	1.074,36	3.555,90	18.853,86
CORUÑA (Extr)	2.012	14.215,20	1.161,12	0,00	3.203,40	18.579,72
GUADAL. (OL)	2.012	10.765,32	2.153,06	2.308,92	3.229,60	18.456,90
ALICANTE	2.014	13.752,11	959,04	0,00	3.677,79	18.388,93
GRANADA	2.014	11.746,80	2.349,36	0,00	3.524,04	17.620,20
SEGOVIA	2.013	13.081,68	0,00	878,76	3.489,96	17.449,80
SEVILLA (OT)	2.013	12.690,12	1.269,01	0,00	3.489,78	17.448,82
PONTEVEDRA	2.013	12.265,20	1.226,52	360,00	3.066,30	16.918,02
ALMERIA	2.013	10.151,28	1.924,08	1.439,04	3.378,60	16.893,00
MÁLAGA	2.013	11.782,20	0,00	1.177,44	3.922,32	16.881,96
CIUDAD REAL	2.014	10.569,60	2.113,92	1.140,00	2.994,72	16.818,24
ZAMORA	2.014	13.431,24	0,00	0,00	3.357,81	16.789,05
SALAMANCA	2.014	11.058,36	1.105,84	1.544,40	3.041,06	16.749,66
LÉRIDA	2.014	10.490,40	1.573,56	1.428,00	3.173,61	16.665,57
LUGO	2.014	11.559,68	432,72	1.403,16	2.998,08	16.393,56
TOLEDO	2.013	11.123,16	1.819,20	0,00	3.235,59	16.177,95
MURCIA	2.014	10.749,84	0,00	1.946,40	3.174,00	16.870,30
CASTELLÓN	2.010	9.520,20	952,02	2.134,80	3.151,76	15.758,78
GUADALAJARA	2.011	9.519,84	1.427,98	2.041,80	2.736,95	15.726,57
HUESCA	2.014	10.568,80	895,56	0,00	3.759,46	15.213,82
SEVILLA (OL)	2.013	11.385,84	738,84	0,00	3.031,17	15.155,85
CÁDIZ	2.010	10.090,80	2.018,16	0,00	3.027,24	15.136,20
PALENCIA	2.014	12.032,16	0,00	0,00	3.008,04	15.040,20
JAÉN	2.013	9.831,60	983,16	1.215,60	3.007,59	15.037,95
CANTABRIA	2.014	11.953,44	0,00	0,00	2.988,36	14.941,80
VALLADOLID	2.009	11.029,56	793,32	795,00	2.955,72	14.778,60
CÓRDOBA	2.013	10.357,20	856,80	432,36	2.911,59	14.567,95
BADAJÓZ	2.013	9.495,48	649,08	1.185,36	2.832,48	14.162,40
TERUEL	2.014	8.488,80	1.027,56	2.113,20	2.379,09	14.008,65
ÁVILA	2.011	9.797,52	979,75	0,00	2.894,32	13.471,59
HUELVA	2.014	7.747,20	0,00	3.002,40	2.887,40	13.437,00
CÁCERES	2.013	9.010,68	695,28	314,88	2.655,21	13.276,05
CUENCA	2.006	8.690,52	1.738,10	0,00	2.607,16	13.035,78
ORENSE	2.014	9.480,00	0,00	1.184,28	2.370,00	13.034,28
SEVILLA	2.014	8.128,80	812,88	1.476,00	2.604,42	13.022,10
LEÓN	2.014	9.489,60	0,00	999,60	2.372,40	12.861,60
LAS PALMAS	2.007	8.399,40	839,94	880,80	2.309,84	12.429,90
SORIA	2.012	9.656,80	0,00	0,00	2.464,20	12.321,00

Nota: Extr: Extraestatutaria. OL: Operadores Logísticos. OT: Operadores de Transporte. Cargo Fracc: Fraccionada

Es llamativa la diferencia salarial que existe entre los convenios más "altos" del sector (Asturias, Barcelona, Vizcaya...) y los más "económicos" (Soria, Las Palmas, León). Así, el convenio cuyo salario es más alto es el de Asturias (2014), con un salario bruto anual de 26.019,60 euros, seguido de Barcelona (2010), con 25.939,65 euros y de Vizcaya (2014), con 25.162,23 euros. En la parte baja de la tabla encontramos a Soria (2012), con 12.321,00 euros, seguido de Las Palmas (2007), con 12.429,90 euros, etc.

De acuerdo con estos datos, **el salario de Asturias (2014) es un 211,18% más alto que el más económico, el de Soria (2012)**. Salvo error, el salario medio del sector en el supuesto estudiado es de 19.170,30 euros.

Pero también resulta llamativo el hecho de que se están comparando tablas salariales (las últimas firmadas) correspondientes a distintos años, lo que hace que, si en la actualidad todos los convenios tuvieran salarios aprobados para 2014, las diferencias entre unos y otros serían aun mayores. Es significativo el caso de los convenios de Guipúzcoa y Navarra, que ocupan la sexta y octava posición entre los convenios más altos, siendo sus tablas salariales las correspondientes a los años 2009 y 2008 respectivamente.

Junto con la comparativa salarial, se ha realizado un estudio sobre el incremento salarial experimentado por nuestros convenios sectoriales entre el presente año 2014 y el anterior, 2013, del salario del conductor mecánico.

# INCREMENTOS SALARIALES CONDUCTOR MECÁNICO AÑOS 2013 – 2014

PROVINCIA	SALARIO 14	SALARIO 13	INCREMENTO
VALENCIA	19.954,35	18.729,60	6,14%
ASTURIAS	26.019,60	24.548,88	5,65%
HUELVA	13.437,00	12.802,50	4,72%
LÉRIDA	17.321,22	16.665,57	3,79%
ZARAGOZA	19.359,27	18.883,51	3,49%
HUESCA	15.213,82	14.817,08	2,61%
BARCELONA	25.939,65	25.494,45	1,95%
ÁLAVA	20.197,16	19.860,39	1,87%
LUGO	16.393,56	16.141,62	1,54%
CANTABRIA	14.941,80	14.735,55	1,38%
VIZCAYA	25.162,23	24.975,09	0,74%
ALICANTE	18.338,93	18.286,92	0,55%
TERUEL	14.823,05	14.945,65	0,55%
LEÓN	12.861,60	12.798,06	0,49%
SEVILLA	13.022,10	12.958,65	0,49%
GRANADA	17.620,20	17.577,00	0,25%
SALAMANCA	16.749,65	16.749,56	0,00%
ALBACETE	19.275,30	19.275,30	0,00%
ALMERIA	16.893,00	16.893,00	0,00%
ÁVILA	13.471,59	13.471,59	0,00%
BADAJOS	14.182,40	14.182,40	0,00%
BURGOS car.fra	20.702,70	20.702,70	0,00%
BURGOS	18.853,86	18.853,86	0,00%
CÁCERES	13.276,05	13.276,05	0,00%
CÁDIZ	15.136,20	15.136,20	0,00%
CEUTA	18.995,34	18.995,34	0,00%
CÓRDOBA	14.557,95	14.557,95	0,00%
CORUÑA (Extr)	18.579,72	18.579,72	0,00%
CUENCA	13.035,78	13.035,78	0,00%
GERONA	19.463,82	19.463,82	0,00%
GERONA	18.456,90	18.456,90	0,00%
GUADAL. (OT)	18.456,90	18.456,90	0,00%
GUADALAJARA	15.728,57	15.728,57	0,00%
GUADALAJARA	22.839,30	22.839,30	0,00%
GUIPÚZCOA	22.839,30	22.839,30	0,00%
I. BALEARES	21.357,03	21.357,03	0,00%
JAÉN	15.037,95	15.037,95	0,00%
LA RIOJA (Extr)	21.939,69	21.939,69	0,00%
LAS PALMAS	21.357,03	21.357,03	0,00%
MADRID	20.168,75	20.168,75	0,00%
MÁLAGA	16.881,96	16.881,96	0,00%
MURCIA	15.878,30	15.878,30	0,00%
NAVARRA	20.763,60	20.763,60	0,00%
ORENSE	12.802,67	12.802,67	0,00%
ORENSE	15.040,20	15.040,20	0,00%
PALENCIA	15.040,20	15.040,20	0,00%
PONTEVEDRA	16.918,02	16.918,02	0,00%
SEGOVIA	17.449,80	17.449,80	0,00%
SEGOVIA	15.155,85	15.155,85	0,00%
SEVILLA (DL)	15.155,85	15.155,85	0,00%
SORIA	12.321,00	12.321,00	0,00%
TARRAGONA	19.878,27	19.878,27	0,00%
TOLEDO	16.177,95	16.177,95	0,00%
VALLADOLID	14.778,80	14.778,80	0,00%
VALLADOLID	16.789,65	16.789,65	0,00%
ZAMORA	16.789,65	16.789,65	0,00%
SEVILLA (OT)	17.448,92	17.448,92	0,00%
CASTELLÓN	15.758,78	15.758,78	0,00%
CIUDAD REAL	16.818,24	17.045,40	-1,35%

**Nota:** Extr: Extraeslabulario. DL: Operadores Logísticos. OT: Operadores de Transporte Carga Fraca Fraccionada.

Como se aprecia en la comparativa, las tablas salariales del conductor mecánico han sufrido un incremento porcentual moderado en relación con el año pasado. Las subidas más destacables se han producido en Valencia (2014), con un 6,14% o en Asturias (2014), con un 5,65%. Por el contrario, en la parte baja de la tabla, nos encontramos con solo una provincia que ha sufrido un decrecimiento en sus salarios, Ciudad Real (2014), con un -1,35%.

Pero como puede observarse, la tendencia general ha sido de estancamiento, manteniéndose los mismos salarios con respecto al año anterior en más de la mitad de las provincias motivado, sin duda, por la ralentización generalizada en la renegociación de los convenios.

Se han comparado igualmente los salarios establecidos en los convenios colectivos sectoriales al inicio de la crisis económica, que hemos situado en 2003, con los actuales, calculando el incremento porcentual que nos ha experimentado.



## INCREMENTOS SALARIALES 2008 – 2014

PROVINCIA	SALARIO 14	SALARIO 08	INCREMENTO
CEUTA	18.995,34	13.232,55	30,34%
PONTEVEDRA	16.918,02	12.465,90	26,32%
GUADAL. (OT)	18.455,90	14.169,85	23,23%
LUGO	16.393,56	12.917,88	21,20%
ÁVILA	13.471,59	10.737,05	20,30%
ASTURIAS	26.019,60	21.528,72	17,26%
LA RIOJA (Extr)	21.939,69	18.304,02	16,57%
GRANADA	17.620,20	14.885,80	15,97%
CÁCERES	13.270,85	11.229,15	15,42%
VALENCIA	19.954,35	17.037,90	14,82%
MÁLAGA	15.881,96	14.418,54	14,59%
SEGOVIA	17.449,80	14.932,85	14,43%
NAVARRA	20.763,68	17.830,85	14,13%
SALAMANCA	16.749,65	14.428,14	13,86%
TÓLEDO	16.177,95	14.020,60	13,29%
LEÓN	12.861,80	11.158,74	13,24%
TARRAGONA	19.878,27	17.385,78	12,54%
ALBACETE	19.275,30	17.022,60	11,69%
BURGOS car. Ira	20.702,70	18.293,54	11,64%
SORIA	12.321,00	10.912,50	11,43%
SEVILLA (OT)	17.448,92	15.471,00	11,34%
GUADALAJARA	15.726,57	13.950,78	11,29%
SEVILLA (OL)	15.155,85	13.503,15	10,90%
ZARAGOZA	19.359,27	17.269,43	10,80%
GUIPÚZCOA	22.839,30	20.443,50	10,49%
CÁDIZ	15.136,20	13.564,80	10,38%
ALICANTE	18.388,93	16.481,55	10,37%
ZAMORA	15.789,05	15.123,75	9,92%
CASTELLÓN	15.758,78	14.216,21	9,79%
ALMERIA	16.893,00	15.278,40	9,56%
CORUÑA (Extr)	18.579,72	16.844,30	9,34%
BARCELONA	25.939,65	23.519,70	9,33%
SEVILLA	13.022,10	11.822,85	9,21%
CANTABRIA	14.941,80	13.659,30	8,58%
ORENSE	12.082,67	11.055,00	7,90%
BURGOS	18.853,86	17.554,50	6,89%
BADAJOS	14.162,40	13.231,35	6,57%
MADRID	20.160,75	18.863,40	6,44%
I. BALEARES	21.357,03	19.999,31	6,36%
GERONA	19.463,82	18.247,95	6,25%
VIZCAYA	25.182,23	23.895,05	5,84%
CIUDAD REAL	16.818,24	16.005,60	4,83%
VALLADOLID	14.778,68	14.286,90	3,33%
ÁLAVA	20.197,16	19.537,66	3,27%
PALENCIA	15.040,20	14.582,45	3,18%
HUESCA	15.213,82	14.755,00	3,02%
MURCIA	15.870,30	15.434,70	2,74%
CÓRDOBA	14.557,95	14.171,10	2,66%
TERUEL	14.823,05	13.718,85	2,17%
LÉRIDA	17.321,22	16.986,42	1,93%
JAÉN	15.037,95	14.845,20	1,28%
CUENCA	13.035,78	12.947,94	0,67%
LAS PALMAS	12.429,98	12.429,98	0,00%
HUELVA	13.437,00	13.537,13	-0,75%

Notas: Extr: Extraestatalino. OL: Operadores Logísticos. OT: Operadores de Transporte. Carga: Frac: Fraccionada.

Observamos que la mayoría de los convenios de nuestro sector han experimentado incrementos porcentuales en los salarios del conductor mecánico, encabezados por Ceuta (2011) con un 30,34%, Pontevedra (2013) con un 26,32%, o Guadalajara OL (2012) con un 23,23% de incremento salarial. Por otro lado, encontramos en la parte baja de la tabla solo un convenio que ha sufrido un descenso de los salarios, el de Huelva (2014), con un 0,75%.

Según los datos obtenidos comprobamos que, a pesar de la crisis económica que está sufriendo el país, y muy especialmente nuestro sector, el comportamiento generalizado en la mayoría de las provincias ha sido de subida de los salarios.

### III - IMPORTE DE DIETAS

Se incluye ahora una comparativa del importe de las dietas establecido en los diferentes convenios colectivos del sector. La mayoría recoge tan sólo un importe para dieta nacional y otro para dieta internacional, aunque hay algunos que establecen distintos importes en función de los países adonde los conductores se desplazan, en cuyo caso se ha reflejado el importe medio de las cantidades establecidas para los distintos países. También encontramos convenios en los que el importe de la dieta internacional no viene especificado, sino que es un importe a concertar por acuerdo entre empresa y trabajadores.

PROVINCIA	TABLA	NACIONAL	INTERNACIONAL
SEVILLA OL	2013	57,00	57,00
ASTURIAS	2014	55,28	85,30
VIZCAYA	2014	53,44	53,94
CÁCERES	2013	51,14	64,48
ALMERIA	2013	50,00	50,00
ÁLAVA	2014	47,71	59,61
BARCELONA	2010	47,00	80,87
PONTEVEDRA	2013	46,92	86,05
LUGO	2014	46,25	57,49
VALENCIA	2014	45,46	60,46
CORUÑA(Extr)	2012	45,02	55,85
LEÓN	2014	44,72	59,94
CANTABRIA	2014	44,00	50,00
I. BALEARES	2010	43,29	46,75
ZAMORA	2012	42,85	Según gastos
VALLADOLID	2009	42,34	54,65
MADRID	2010	41,57	77,61
HUELVA	2014	41,10	70,40
ALBACETE	2014	40,66	77,02
GUIPÚZCOA	2009	40,47	53,81
LA RIOJA (Extr)	2014	40,00	70,00
TARRAGONA	2011	39,88	68,18
GRANADA	2014	39,71	70,00
SALAMANCA	2014	39,54	49,02
SORIA	2011	39,41	44,49
ZARAGOZA	2014	39,09	54,75
GERONA	2011	38,89	55,61
ÁVILA	2011	38,82	A convenir
SEVILLA OT	2013	38,43	A convenir
MÁLAGA	2012	37,85	62,96
LAS PALMAS	2013	37,84	A convenir
ORENSE	2011	37,00	52,00
LÉRIDA	2014	36,98	65,04
BURGOS	2014	36,68	65,20
JAÉN	2013	36,44	72,87
MURCIA	2014	36,10	44,45
HUESCA	2014	36,07	61,53
SEGOVIA	2011	36,05	82,74
CÓRDOBA	2013	35,33	Según gastos
TERUEL	2014	35,17	54,23
ALICANTE	2014	34,88	92,70
CASTELLÓN	2010	34,79	46,97
GUADALAJARA	2011	34,47	48,88
CIUDAD REAL	2014	34,40	52,57
BADAJOS	2013	34,32	45,82
NAVARRA	2008	33,99	49,43
PALENCIA	2014	32,30	A convenir
CÁDIZ	2010	31,68	62,85
GUADALAJARA (OL)	2012	31,02	43,77
TOLEDO	2013	30,94	Según gastos
SEVILLA	2014	30,44	A convenir
CUENCA	2006	29,02	50,24

Nota: Extr: Extrasalarial. OL: Operadores Logísticos. OT: Operadores de Transporte. Carga Fracc: Fraccionada.

El cuadro comparativo ha sido ordenado por el importe de la dieta nacional. Encontramos que el convenio colectivo que tiene la dieta nacional más alta es el de Sevilla Operadores Logísticos (2013) con 57,00 euros, seguido de Asturias (2014) con 55,20 euros y Vizcaya (2014) con 53,44 euros. Los más económicos son el de Cuenca (2006) con 29,02 euros, el de Sevilla (2014) con 30,44 euros y Toledo (2013) con 30,94 euros.

llama la atención el hecho de que algunos de los convenios que tienen las dietas más elevadas, como es el caso de Sevilla Operadores Logísticos (2013) y Cáceres (2013), no son precisamente de los convenios cuyos salarios sean también de los más altos. Así, el de Sevilla Operadores Logísticos (2013), que ocupa el primer lugar en cuanto al importe máximo de la dieta nacional, ocupa el puesto 36 en relación con el importe de los salarios. A su vez, Cáceres (2013), que figura en el cuarto puesto de la comparativa de las dietas, aparece en el puesto 47 de la comparativa de salarios.

Según esta comparativa, **la dieta nacional más elevada**, que corresponde al convenio de Sevilla Operadores Logísticos (2013), **es un 196% más alta que la dieta nacional del convenio de Cuenca (2006), la más baja del sector**. Podría parecer que este hecho se debe únicamente a que el convenio de Cuenca es del año 2006, pero no es así. Si comparamos la dieta nacional de Asturias (2014) con la del siguiente convenio más bajo en cuanto al importe de la dieta nacional, que es el de Sevilla (2014), vemos que el porcentaje es muy similar: 181%.

El **importe medio de la dieta nacional** en los convenios del sector de transporte de mercancías por carretera es de **43,01 euros**.

El caso del convenio de Murcia (2014) es particular, pues el importe de la dieta no sólo se compone de la cantidad fija prevista en el propio convenio, sino también de un porcentaje variable en función de los kilómetros recorridos por los trabajadores.

IV - JORNADA DE TRABAJO

Para la comparativa sobre la regulación de la jornada de trabajo se ha recogido la duración máxima de la misma en los distintos convenios, tanto la establecida con carácter semanal como con carácter anual, la existencia de pactos sobre distribución irregular de la misma, la definición y limitación, en su caso, del tiempo de trabajo y de presencia, la consideración o no como de trabajo del llamado 'descanso para bocadillo', la concreción de la duración de las vacaciones anuales, la existencia de días de libre disposición para los trabajadores (que suponen, en definitiva, una reducción de la jornada anual), y la mejora de los permisos retribuidos establecidos en el Estatuto de los Trabajadores.

El cuadro comparativo está ordenado por provincias. Tenemos algunos convenios que establecen como jornada máxima anual el límite establecido de 1826,27 horas de trabajo: Alicante (2014), Almería (2013), Murcia (2014), Pontevedra (2013) y Ceuta (2011), aunque los convenios de Almería (2013) y Pontevedra (2013) prevén la existencia de un día de permiso retribuido al año. Por su parte, Ceuta (2011) considera como tiempo de trabajo el descanso para bocadillo, y lo fija en 20 minutos, y Murcia (2014), también lo considera como tiempo de trabajo, fijándolo en 30 minutos, por lo que en ambos supuestos, día retribuido y descanso para bocadillo, su jornada anual de trabajo efectivo es inferior.

A continuación, tenemos convenios colectivos que se acercan prácticamente al límite máximo con 1826 horas como Albacete (2014), y otros que se quedan cerca, con 1816 horas, como Badajoz (2013), Ciudad Real (2014), Huelva (2014), y Lugo (2014); aunque en el primer caso, el de Ciudad Real (2014), el estado descanso para bocadillo es

considerarlo tiempo de trabajo, en el segundo, Huelva (2014), se fijan 31 días de vacaciones al año, y en el tercero, Lugo (2014), se conceden dos días de permiso retribuido al año sin justificación.

En base a lo anterior, podemos afirmar que prácticamente la totalidad de los convenios colectivos en nuestro sector han llevado a cabo reducciones de jornada respecto de la máxima legal.

El convenio colectivo cuya jornada anual de trabajo es inferior, digno de destacar, es el de Guipúzcoa (2009), con 1684 horas anuales, pero en el que, además, se establecen 27 días laborables de vacaciones al año.

Por otra parte, tenemos muchos convenios colectivos en los que la duración máxima de la jornada se establece con carácter semanal, algunos de los cuales prevén la posible distribución irregular de la misma, y otros no. Y otros convenios en los que se establece una duración máxima de la jornada tanto con carácter semanal como anual.

Dentro de los convenios colectivos en los que la jornada se fija sólo semanalmente, tenemos los de Soria (2012), Málaga (2013), JARDN Discrecionales (2013), Granada (2014), Córdoba (2013), Castellón (2010), etc., con una duración máxima de 40 horas de trabajo (aunque alguno prevé días libres adicionales); y también tenemos otros en los que el límite máximo se ha reducido, como Barcelona (2010), con 39 horas y media a la semana (aunque computa el descanso para bocadillo -20 minutos- como de trabajo), y el de Cádiz (2010), en el que el límite es de 38 horas semanales.

Llama la atención, entre otros, el convenio colectivo de Asturias (2014), en el que, a pesar de establecer una jornada máxima de trabajo semanal de 40 horas -en la que no se permite su

distribución irregular- se computa como de trabajo el descanso para bocadillo, se prevé la posibilidad de disfrutar de más de 30 días naturales de vacaciones al año, y se fijan 10 días de permiso retribuido sin justificación.

En relación con la distribución irregular de la jornada, muchos de nuestros convenios colectivos no establecen provisión alguna al respecto; algunos, lo prevén pero supeditada al acuerdo con los representantes de los trabajadores, y algunos otros parecen prohibirla. Si bien esta circunstancia hay que ponerla en conexión con la modificación que la última reforma laboral ha introducido en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores, que prevé que, salvo pacto en contrario, la empresa podrá distribuir de manera irregular a lo largo del año el diez por ciento de la jornada de trabajo.

Sea muchos los convenios en los que se hace una distinción expresa en relación con los conductores, con remisión -en la gran mayoría-, a lo establecido en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

En lo que respecta a la definición de lo que ha de computarse como tiempo de trabajo y tiempo de presencia, podríamos extraer dos grupos de convenios. Los primeros serían los que se refieren o transcriben el citado Real Decreto: los seguros, numerosos también, llevan a cabo una redefinición de los citados tiempos en la que se endurece la legalidad vigente: se limitan las horas de presencia, se consideran como de trabajo tiempos que en principio no lo son, etc.

Por último, es de destacar que la inmensa mayoría de los convenios colectivos del sector regulan, para mejorar lo dispuesto legalmente, los permisos retribuidos de los trabajadores.

PROVINCIA	TABLA	Semana	Anual	Distribución Irregular	Definición tiempos	Bocadillo Trabajo	Vacaciones	Días Libres	Permisos
ÁLAVA	2014		1727	10% jornada		agencias	32		Mejorados
ALBACETE	2014		1826	Negociación			30		ET
ALICANTE	2014		1826,27	10% jornada			30		Mejorados
ALMERIA	2013		1826,27		II AG		30	1	
ASTURIAS	2014	40		No	SI, peor	SI	30 (o más)	3 + 7	Mejorados
ÁVILA	2011	40		No	Limita		30		Mejorados
BADAJÓZ	2013	40	1816		Limita	30 min. SI	30		Mejorados
BARCELONA	2010	39,5		Acuerdo RLT	II AG	20 min. SI	30 o 32		Mejorados
BURGOS	2014		1760	Acuerdo RLT	RD 1561/95		31	1	Mejorados
Burgos C.Fracc	2013		1755				30	1	Mejorados
CÁCERES	2013	40	1800	Respeto fey	Limita		30		Mejorados
CÁDIZ	2010	39					30		Mejorados
CANTABRIA	2014	40	1796		RD 1561/95		31		Mejorados
CASTELLÓN	2010	40		RD 1561/95	RD 1561/95		30		
CEUTA	2011	40	1826,27		RD 1561/95	20 min. SI	Mes natural		Mejorados
CIUDAD REAL	2014	40	1816		RD 1561/95	SI	30		Mejorados
CÓRDOBA	2013	40		Acuerdo RLT		15 min SI	30		Mejorados
CORUÑA (Extr)	2012	40	1800			SI	30	1	
CUENCA	2000	40	1800		SI	SI	34		Mejorados
GERONA	2011	40	1766			20 min. SI	23 laborables		
GRANADA	2014	40		Acuerdo RLT	Limita		31		Mejorados
GUADAL. (DL)	2012	40	1800	No			30		Mejorados
GUADALAJARA	2012	40	1800	RD 1561/95	RD 1561/95		30		Mejorados
GUIPÚZCOA	2009		1684	Bolsa de horas			27 laborables		Mejorados
HUELVA	2014	40	1816		RD 1561/95		31		Mejorados

Nota: Extr.: Subestabilizaje. DL: Operadores logísticos. OT: Operadores de Transporte. Carga Fracc: Fraccionada

PROVINCIA	TABLA	Semana	Anual	Distribución Irregular	Definición tiempos	Becadillo trabajo	Vacaciones	Días libres	Permisos
HUESCA	2014	40	1800	5% jornada			30		
I. BALEARES	2010	40	1800		Límita	Sí	31 a 32		Mejorados
JAÉN Discrec	2013	40			Límita	30 mín. Sí	30		Mejorados
LA RIOJA (Extr)	2014	40	1772		Presencia	15 mín Sí	30	2	Mejorados
Las Palmas	2013	40	1826	RD 1561/95			30		
LEÓN	2014	40	1800		RD 1561/95		31		Mejorados
LÉRIDA	2014		1782				30		
LUGO	2014		1816		1561/95		30	2	Mejorados
MADRID	2010		1768		Logistación		30		Mejorados
MÁLAGA	2013	40			RD 1565/95		30		Mejorados
MURCIA	2014		1826, 27		Sí	30 mín. Sí	30		No
NAVARRA	2008	40	1744		RD 1565/95				Mejorados
ORENSE	2014	R.561/2006					30		ET
PALENCIA	2014	40	1792		RD 1561/95		30	3	
PONTEVEDRA	2013	40	1826,27		RD 1561/95		30	1	Mejorados
SALAMANCA	2014	39	1798		Límita	30 mín. Sí	30		
SEGOVIA	2013	40	1768				30		Mejorados
SEVILLA	2014	40			Límita	15 mín. Sí	30	1	Mejorados
SEVILLA (OL)	2013	40	1800			20 mín. Sí	30		
SEVILLA (OT)	2013		1778	L a V		20 mín. Sí	22 laborables	1	Mejorados
SORIA	2012	40					30		
TARRAGONA	2011	40	1784				23 laborables	2	Mejorados
TERUEL	2014		1802		RD 1561/95		30		
TOLEDO	2013	40	1800	Acuerdo RLT Prevista, con limitaciones	Límita	Sí	30		Mejorados
VALENCIA	2014	40 - bisem	1761		RD 1561/95		34	1	Mejorados
VALLADOLID	2014	39	1792			Sí	30		Mejorados
VIZCAYA	2014		1724	L a V salvo urgencias. 10% irregular	Convierte presencia en trabajo		22 laborables		Mejorados
ZAMORA	2014	40	1800		Límita		30		Mejorados
ZARAGOZA	2014		1792		CP		30	3	

Nota: Extr: Extraesalarial; OL: Operadores Logísticos; OT: Operadores de Transporte, Carga Fracc: Fraccionada.

## V - COMPLEMENTOS DE IT Y SEGURO DE ACCIDENTES

Como en el resto de materias, tanto la regulación de los complementos de prestaciones de incapacidad temporal, como el importe de las cuantías que han de ser aseguradas para los supuestos de muerte e incapacidad permanente, varían mucho entre los distintos convenios colectivos.

Llama nuestra atención la existencia de muchos convenios colectivos en los que se garantiza al trabajador el percibo de su salario real durante toda la baja en los supuestos de incapacidad temporal derivada de accidente de trabajo, y, también en otros casos, pero menos, en las derivadas de enfermedad común.

Y también existen muchos convenios en los que se garantiza al trabajador, en unos casos y en otros, el cobro del 100% de la base reguladora del mes anterior a la baja durante todo el periodo de baja, o sólo durante un tiempo máximo.

Salvo excepciones, los convenios colectivos de nuestro sector que no recogen ningún tipo de mejora en las prestaciones de incapacidad temporal derivada de contingencias comunes son los de Alicante (2014), Navarra (2008), Soria (2012) y Zaragoza (2014). Y tan solo uno, el de Soria (2012) no contempla complemento alguno a la citada prestación en caso de accidente laboral.

En todos los convenios, sin excepción, se establece la obligación de las empresas de concertar

una póliza de seguros a favor de sus trabajadores para los supuestos de muerte e incapacidad permanente en caso de accidente de trabajo, variando mucho los importes asegurados entre los distintos convenios colectivos.

Al margen de las consideraciones que sin duda pueden hacerse acerca de la relación que pueda existir entre el absentismo laboral (con el efecto perjudicial que éste tiene en la organización de las empresas) y los compromisos de mejora de las prestaciones de incapacidad temporal, lo cierto es que esta materia supone en la práctica también un elemento de diferenciación en los costes laborales de las empresas de las distintas provincias.

PROVINCIA	TABLA	Enfermedad común	Accidente Trabajo	Seguro Muerte	Seguro por IT permanente o absoluta
ÁLAVA	2014	90% salario real 90 días	100% salario real 210 días	60.101,21	60.101,21
ALBACETE	2014	15% BR 4-20 día y 100% BR desde mes 3º	100% BR toda la baja	33.880,00	36.000,00
ALICANTE	2014	Nada	100% salario real toda la baja	13.300,00	17.700,00
ALMERIA	2013	100% salario día 15 hasta 12 meses	100% salario real 12 meses	32.474,00	32.474,00
ASTURIAS	2014	100% BR	100% BR toda la baja	34.839,85	34.839,85
ÁVILA	2011	100% salario toda la baja excepto Acc. o laboral	100% salario real toda la baja	12.561,15	12.561,15
BADAJOS	2013	100% salario desde el día 3	100% salario real toda la baja	21.035,42	21.035,42
BARCELONA	2010	1ª baja 100% salario; siguientes 90% salario sí + 30 días	100% salario real toda la baja	42.048,14	47.730,31

Nota: Extr: Extraesalarial; OL: Operadores Logísticos; OT: Operadores de Transporte, Carga Fracc: Fraccionada.

PROVINCIA	TABLA	Enfermedad común	Accidente Trabajo	Seguro Muerte	Seguro por IT permanente o absoluta
BURGOS	2014	100% salario convenio desde el 8 día hasta 12 meses	100% salario real toda la baja	26.000,00	26.000,00
Burgos C. Franco	2013	100% BR desde día 10 y hasta 12 meses	100% BR toda la baja	12.000,00	15.000,00
CÁCERES	2013	100% BR desde el día 7	100% BR toda la baja	14.000,00	14.000,00
CÁDIZ	2010	100% SB+PC+Compl. desde el día 20	100% SB+PC+Compl toda la baja	47.562,98	15.854,28
CANTABRIA	2014	100% convenio desde el día 16	100% salario convenio toda la baja	24.000,00	30.000,00
CASTELLÓN	2010	SB y PC durante 3 meses	SB y PC 6 meses	40.531,86	40.531,86
CEUTA	2011	100% salario real durante 12 meses	100% salario real 12 meses	12.868,40	12.868,40
CIUDAD REAL	2014	100% Base cotización desde día 21 a 90	100% BR toda la baja	55.906,00	55.906,00
CÓRDOBA	2013	100% desde el día (una vez al año, salvo hospitalización)	100% SB convenio+ant+plus. He+PC toda la baja.	35.355,45	35.355,45
CORUÑA (Extr)	2012	Complemento hasta 75% BR desde día 1	100% BR toda la baja	25.000,00	30.000,00
CUENCA	2006	100% SB + Plus Tte. desde día 10	100% SB+P tte toda la baja	30.050,61	30.050,61
GERONA	2011	Primeros 59 días un 80% BR; resto 100% BR	100% BR hasta 90 días	18.713,00	21.334,00
GRANADA	2014	100% SB+Antigüedad desde día 16	100% salario real toda la baja	24.721,97	24.721,97
GUADALAJARA	2012	Distintas mejoras en función de si es la 1ª o no	100% BR toda la baja	38.850,00	44.100,00
GUADAL. (OL)	2012	Distintas mejoras en función de si es la 1ª o no	100% BR toda la baja	19.714,72	29.567,94
GUIPÚZCOA	2009	75% BR 4 días y después 100% BR	100% BR toda la baja	27.602,84	27.602,84
HUELVA	2014	100% salario real desde el día 10	100% salario real toda la baja	23.843,63	23.843,63
HUESCA	2014	100% BR hasta 100 días	100% BR hasta 100 días	31.000,00	37.150,00
I. BALEARES	2010	100% salario + pluses convenio desde día 16 a 90	100% salario + pluses toda la baja	15.000,00	15.000,00
JAÉN Discrec	2013	100% SB+PC+Ant día 5 hasta 18 meses	100% salario convenio 18 meses	24.040,40	15.025,30
LA RIOJA (Extr)	2014	Hasta el día 30 LGSS y desde el día 31 hasta el alta 100% BR.	100% salario convenio 3 meses	33.000,00	42.000,00
LAS PALMAS	2013	Desde el 31 a contar del día de la baja y máx. 5 meses	100% SB+ antigüedad hasta máx 6 meses	12.380,00	12.380,00
LEÓN	2014	100% salario real 30 hasta 5 meses	100% salario real día 30-11 meses	41.288,42	41.288,42
LÉRIDA	2014	1ª baja 80% BR máx. 20 días	1ª baja 80% BR máx. 30. luego 100% máx. 18 meses	18.527,83	18.038,36
LUGO	2014	100% BR a partir del día 20 y hasta 3 meses	100% BR toda la baja	39.000,00	39.000,00
MADRID	2010	100% SB+PC+Ant desde día 16 y hasta 8 meses	100% SB+PC+Ant toda la baja	26.296,38	39.441,52
MÁLAGA	2013	100% SB+PC día 1-30; desde 31 100% BR	100% SB+PC 1-14; 15-100% BR	35.000,00	35.000,00
MURCIA	2014	Legal + 25% del día 10 al 120	100% salario real toda la baja	24.000,00	31.000,00
NAVARRA	2008	Nada	100% SB+PC toda la baja	38.890,46	54.377,34
ORENSE	2014	100% BR del día 20 y hasta 2 meses	100% BR durante 3 meses	20.030,00	26.040,00
PALENCIA	2014	100% BR toda la baja sólo si hay hospitalización	100% BR toda la baja	19.500,00	27.700,00
PONTEVEDRA	2013	100% BR durante 1 mes	100% BR durante 4 meses	35.000,00	35.000,00
SALAMANCA	2014	100% salario real desde día 21 a 90	100% salario máx. 240 días	44.000,00	50.000,00
SEGOVIA	2013	100% salario real desde día 30	100% salario real toda la baja	24.869,75	24.869,75
SEVILLA	2014	100% salario convenio	100% salario convenio	37.984,29	27.394,82
SEVILLA (OT)	2013	Diferente tratamiento nº de la baja	85% BR toda la baja	22.799,83	27.256,93
SEVILLA (OL)	2013	Diferente tratamiento nº de la baja	100% BR toda la baja	33.356,96	24.067,66
SORIA	2012	Nada	Nada	40.000,00	40.000,00
TARRAGONA	2011	Las empresas completarán las prestaciones de SS. Máx. 12 meses	Las empresas completarán las prestaciones de SS	32.994,05	41.242,56 (IPA) 12.372,77 (IPT)
TERUEL	2014	100% salario real desde el día 9	100% salario real desde el día 9	22.884,18	22.884,18
TOLEDO	2013	100% salario real toda la baja	100% salario toda la baja	25.784,00	25.784,00
VALENCIA	2014	100% BR desde día 20 hasta 90	100% BR toda la baja	25.725,00	36.015,00
VALLADOLID	2009	100% SB+PC+Ant desde día 10	100% BR toda la baja	25.620,00	30.000,00
VIZCAYA	2014	100% BR desde el día 37	100% BR toda la baja	26.532,00	43.115,00
ZAMORA	2014	100% BR toda la baja	100% BR toda la baja	40.000,00	45.000,00
ZARAGOZA	2014	Nada	80% BR máx. 18 meses	40.000,00	40.000,00

Nota: Extr: Extrarretabulario; OL: Operadores Logísticos; OT: Operadores de Transporte; Carga Franco: Fraccionada.

## VI - SUBROGACIÓN, MEJORAS SINDICALES Y KILOMETRAJE

El último cuadro comparativo que hemos realizado, lo dedicamos a estudiar la existencia en nuestros convenios colectivos de cláusulas sobre subrogación empresarial en caso de cambio de contratista en la prestación de los servicios, sobre mejoras de los derechos sindicales y, por último, sobre el abono a los conductores de determinados pluses en función de los kilómetros recorridos.

**1. Subrogación obligatoria:** Un total de nueve convenios colectivos recogen alguna cuestión sobre esta materia, pero lo hacen de forma diferente:

- Barcelona (2010), Guipúzcoa (2009) y Valencia (2014), remiten la posible introducción de la obligatoriedad de subrogación empresarial a un momento posterior, sea a través de la constitución de una comisión específica para su de estudio, o no.
- Badajoz (2013) y Málaga (2013) prevén la subrogación empresarial obligatoria en los contratos con la Administración Pública, y los contratos con empresas públicas, respectivamente.
- Álava (2014), Cantabria (2014) y Tarragona (2011) prevén la subrogación obligatoria en las actividades logísticas.

• Albacete (2014) prevé la subrogación obligatoria para todas las actividades

**2. Mejoras sindicales:** De nuestros convenios colectivos, 16 establecen mejoras sindicales respecto de lo establecido legalmente, entre las que sin duda prevalecen las relativas al crédito horario de los representantes de los trabajadores, a la constitución de secciones sindicales, a la existencia de representantes legales de los trabajadores, etc.

**3. Kilometraje:** Poco a poco van apareciendo algunos convenios colectivos que recogen complementos salariales en función de los kilómetros recorridos por los conductores. Salvo error, el primer convenio que tomó la iniciativa en este sentido fue el de Murcia hace más de diez años.

En la actualidad, son siete los convenios colectivos que recogen estos complementos salariales, que se corresponden con los complementos por cantidad o calidad de trabajo previstos en el II Acuerdo General, y también en su antecesor. En concreto, se trata de Cantabria (2014), Granada (2014), Guipúzcoa (2009), Huelva (2014), Jaén Discrecional (2013), La

Rioja (Extraestatutario 2014), Murcia (2014) y Pontevedra (2013).

Los complementos salariales por kilometraje suelen ser establecidos para compensar la realización de horas extraordinarias u horas complementarias (en ocasiones también en sustitución del plus de nocturnidad), dados las dificultades que entraña para la empresa el control de la actividad de los conductores. En el caso antes citado de Murcia (2014), un porcentaje del complemento se destina, además, a mejorar el importe de las dietas.

Conviene recordar que el propio II Acuerdo General ha reforzado -por expresar de alguna manera- la existencia de complementos de esta naturaleza, pues prevé expresamente en su artículo 28.2 que los convenios colectivos provinciales o de empresa, e incluso los acuerdos de empresa, "...podrán establecer contrapartidas salariales específicas, fijadas según criterios objetivos, como retribución de posibles prolongaciones de la jornada ordinaria y/o de la realización de horas de presencia", haciendo una tácita mención a los pluses de kilometraje.

PROVINCIA	TABLA	SUBROGACIÓN	MEJORAS SINDICALES	KILOMETRAJE
ÁLAVA	2014	Logística		
ALBACETE	2014	Para todas		
ALICANTE	2014			
ALMERIA	2013		Poco	
ASTURIAS	2014		Delegados, horas...	
ÁVILA	2011		Delegados, horas...	
BADAJÓZ	2013	Contratos con Adm. Publ.	Horas sindicales para formación	
BARCELONA	2010	Comisión de estudio (no)	Delegados, horas...	
BURGOS	2014			
Burgos C. Fracc	2013			
CÁCERES	2013		Mejora horas sindicales	
CÁDIZ	2010			
CANTABRIA	2014	Logística		SÍ
CASTELLÓN	2010		Mejora horas sindicales	
CEUTA	2012			
CIUDAD REAL	2014		Mejora horas sindicales	
CÓRDOBA	2013			
CORUÑA (Extr)	2012			
CUENCA	2006		Delegados, horas...	
GERONA	2011		Mejora horas sindicales	
GRANADA	2014		Secciones, horas...	ELIMINADO
GUADALAJARA	2011			
GUADAL. (OL)	2012			
GUIPÚZCOA	2009	Comisión de estudio	Delegados, horas...	SÍ
HUELVA	2014			SÍ
HUESCA	2014			
I. BALEARES	2010			
JAÉN Discrec	2013			SÍ
LA RIOJA (Extr)	2014		Mejora horas sindicales	SÍ
LAS PALMAS	2013			
LEÓN	2014			
LÉRIDA	2014			

Nota: Extr.: Extraestatutario. OL: Operadores Logísticos. OT: Operadores de Transporte, Carga Fracc: Fraccionada.

PROVINCIA	TASLA	SUBROGACIÓN	MEJORAS SINDICALES	KILOMETRAJE
LUGO	2014			
MADRID	2010			
MÁLAGA	2013	Contratos con Emp. Públicas		
MURCIA	2014			SI
NAVARRA	2008		Mejora horas sindicales	
ORENSE	2014			
PALENCIA	2014			
PONTEVEDRA	2013			SI
SALAMANCA	2014			
SEGOVIA	2013			
SEVILLA	2014			
SEVILLA (DT)	2013			
SEVILLA (OL)	2013			
SORIA	2012			
TARRAGONA	2011	Operadoras logísticas	Mejora horas sindicales	
TERUEL	2014		Mejora horas sindicales	
TOLEDO	2013		Mejora horas sindicales	
VALENCIA	2014	Estudio posible cláusula	Mejora horas sindicales	
VALLADOLID	2013			
VIZCAYA	2014		Delegados, horas...	
ZAMORA	2014			
ZARAGOZA	2014			

Nota: Extr: Extraeslabulario, OL: Operadores Logísticos, DT: Operadores de Transporte, Carga Fracc: fraccionada.

## VII - CONCLUSIÓN

En la DCFM creemos en la negociación colectiva sectorial. Y en un sector como el del transporte de mercancías por carretera, en el que la dimensión de las empresas es pequeña, la consideramos un instrumento esencial para la ordenación de las relaciones laborales en nuestras empresas.

El convenio de ámbito provincial ha desempeñado tradicionalmente un papel importantísimo en la citada tarea, porque en este ámbito se negocia de forma más cercana a la realidad de las empresas que han de aplicarlo, y, por tanto, puede servir para acomodar la regulación convencional a las características del transporte y de las empresas en cada región. Y por otra parte, desde finales de los años 90, la cobertura de vacíos (y la regulación directa en algunas materias, a lo que se ha hecho mención) que han supuesto el primer y segundo Acuerdo General de ámbito estatal, ha sido un complemento idóneo al convenio provincial.

De este informe extraemos las siguientes conclusiones principales:

**Primera.** Resulta necesario aplicarse, más y mejor, en la negociación colectiva sectorial,

pues son demasiadas los convenios cuya negociación se encuentra paralizada, y el número de los que contienen cláusulas obsoletas, o que omiten la regulación de materias o cuestiones actuales, resulta excesivo. Este hecho puede deberse (además de a la dificultad intrínseca del proceso negociador, en el que 'cambiar una coma de un artículo' supone en ocasiones un esfuerzo imparable) a un aparente 'pasotismo' negociador, que no hace sino dejar entrever la poca importancia que, a veces, se concede al convenio provincial en nuestro sector.

**Segunda.** Resulta en nuestra opinión excesiva y, en ocasiones, carente de fundamento, la enorme diferencia existente, tanto en términos económicos como de regulación, entre nuestros convenios colectivos de ámbito provincial. Es cierto que, por ejemplo en términos económicos, los convenios pueden reflejar en parte el diferente nivel de vida de las provincias o regiones (aunque este razonamiento no nos valdría para la cuantificación de las dietas), pero en muchas otras materias como pudiera ser la regulación de la jornada de trabajo, no tiene sentido que existan tantas diferencias entre las normas que deben observar unas empresas y otras, cuando, en muchísimos casos, son competidoras.

Esta circunstancia incide de forma directa en la competitividad de nuestras empresas. Hoy en día, que tanto se habla de la deslocalización de las compañías de transporte hacia otros países con condiciones más ventajosas para la actividad empresarial, no podemos obviar las diferencias competitivas existentes en el mercado interno que pueden propiciar una 'deslocalización' dentro de nuestras fronteras.

**Tercera.** Contando como contamos en el sector con un acuerdo de ámbito estatal, que ya regula de forma directa algunas materias tan importantes como la clasificación profesional, el período de prueba, las modalidades de contratación o el régimen disciplinario, debería reflexionarse sobre el papel que queremos que desempeñe el III Acuerdo General que en unos meses se empezará a negociar. Quizás, no sería descabellado explorar la posibilidad de reservar al citado acuerdo estatal alguna otra materia cuya negociación quede vetada a los ámbitos inferiores para, de esta forma, poner un poco más de orden en un tema tan importante como el de las relaciones laborales del sector.

Madrid, mayo de 2014.

# STAFF

Edita: BGO Editores, S.L.  
 B.G.O. Editores, S.L. • Plaza Ciudad de Sabia, 10 - 1ª planta  
 Tel.: 91 744 03 85 - Fax: 91 519 49 92 - E-mail: hteprol@bgo.es  
 Maquetación: Departamento propio - Impresión: Litofinter  
 Dep. Legal: M-20928-1983