



LA RAZÓN HISTÓRICA.
 Revista hispanoamericana de Historia de las Ideas
 ISSN 1989-2659
 Número 51, Año 2021, páginas 198-230
 www.revistalarazonhistorica.com

LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE: JORNADA DE TRABAJO Y PREVENCIÓN DEL ACCIDENTE LABORAL DE LOS TRANSPORTISTAS PROFESIONALES.

Rafael García García

*Doctor en Derecho
 Profesor de Derecho del Trabajo y Relaciones Laborales
 Universidad Católica San Antonio de Murcia (España)*

The social dimension of transport: working time and prevention of occupational accidents for professional transporters.

RESUMEN:

La regulación de los riesgos laborales a los que se enfrentan los profesionales de la conducción, tanto en transportes de mercancías como de viajeros, en particular por lo que se refiere a los riesgos laborales viales, tiene una destacada dimensión social, ya que afecta a la seguridad general del tráfico en carretera. Por este motivo, la regulación respecto de estos trabajadores, es muy estricta. Lo es en cuanto a la exigencia de unos determinados requisitos legales a empresas y trabajadores para poder operar, y lo es también en cuanto a la regulación de la jornada laboral y, dentro de ella, a los tiempos de conducción, espera y descanso, y el control de la misma a través de instrumentos como el tacógrafo. Además, la formación exigida y el pago de las tasas de los documentos que la acreditan, es formación en prevención de riesgos laborales y, en consecuencia, deberá ser impartida dentro de la jornada laboral y sus costes no podrán recaer en los trabajadores. La regulación, además, tiene una dimensión que, como la propia actividad, supera el territorio nacional. Se propone este trabajo realizar un ejercicio de esquematización y aclaración de esta normativa, de forma que se pueda aclarar la regulación que recae sobre los profesionales, haciendo un especial hincapié en el sector de mercancías.

ABSTRACT:

The regulation of occupational hazards that driving professionals face, both in freight and passenger transport, particularly with regard to road occupational hazards, has an outstanding social dimension, as it affects the general road traffic safety. For this reason, the regulation regarding these workers is very strict. It is so in terms of

the requirement of certain legal requirements to companies and workers to be able to operate, and it is also in terms of the regulation of the working day and, within it, the driving, waiting and rest times, and the control of it through instruments such as the tachograph. In addition, the training required and the payment of the fees for the documents that accredit it, is training in occupational risk prevention and, consequently, it must be given within the working day and its costs may not fall on the workers. Regulation also has a dimension that, like the activity itself, exceeds the national territory. This work proposes to carry out an exercise of outlining and clarifying these regulations, so that the regulation that falls on professionals can be clarified, with special emphasis on the merchandise sector.

PALABRAS CLAVE. Transporte por carretera, seguridad vial, Prevención de riesgos laborales, formación preventiva, jornada laboral.

KEYWORDS. Road transport, road safety, Occupational risk prevention, preventive training, working hours.

1. INTRODUCCIÓN: LA DIMENSIÓN SOCIAL DEL TRANSPORTE.

Considerando al accidente sufrido por un conductor profesional como accidente laboral de tráfico propio¹, lo cierto es que los accidentes de los profesionales² cuyo puesto de trabajo es la cabina de un vehículo y, en definitiva, la carretera, constituyen un fenómeno de gran relevancia social.

La regulación de los riesgos viales, en este sentido, considerando esa llamada “dimensión social”, ha tenido más en cuenta la protección de la población en general, considerando al trabajador más como agente de riesgo (el factor humano, nada menos, siempre el más peligroso) que como sujeto pasivo al que proteger de manera singular³.

Sin embargo, la seguridad de estos conductores profesionales requiere “un tratamiento específico tanto dentro de la seguridad vial como de la prevención de riesgos

¹ Sufrido en el desempeño de la labor habitual, en tiempo y lugar de trabajo. En palabras del Tribunal Supremo, " No se produce, por tanto, el desdoblamiento entre el trabajo y desplazamiento, que es propio de la misión típica, pues el trabajo normal consiste precisamente en el desplazamiento, en la actividad de realizar el transporte" (STS Pleno 6-3-07, Recurso 3415/05). Aquí se opta por considerar de esta manera a los accidentes laborales de tráfico de los profesionales del transporte, cuyo lugar de trabajo, estimamos, se encuentra en el propio vehículo.

² Según el anexo I del R.D: Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación De Vehículos a Motor y Seguridad Vial., se entiende por Conductor profesional. aquella "Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa. Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario".

³ MARTÍNEZ BARROSO, M.R. “El riesgo de accidente laboral en la conducción profesional. Especial referencia al transporte (autónomo o por cuenta ajena) por carretera” en AA.VV. (AGRA VIFORCOS, B. – Dir.) “siniestralidad y enfermedad laboral en carretera” Tirant Lo Blanch, Valencia 2017. Pág. 107.

laborales, dada su importancia cuantitativa y la complejidad del sector, constituido por un personal muy heterogéneo y con una alta competitividad”⁴.

Además, las condiciones de trabajo de estos trabajadores son, también, muy especiales, dado que su puesto de trabajo es la cabina del camión o el habitáculo de conductor, en el caso de un transporte de pasajeros. El puesto de trabajo y la herramienta de trabajo son lo mismo, ello hace que el riesgo de lesiones y accidentes sea mayor. Al ser un puesto de trabajo en movimiento, la atención requerida también es, necesariamente, mayor y, consecuentemente, mayor la fatiga, agravada por la limitación de espacio, que obliga al mantenimiento de una postura corporal (por otra parte, condicionada por la propia tarea), además de otras condiciones que producen fatiga, derivadas del propio movimiento, como son el ruido y las vibraciones⁵.

Dado el importante riesgo de accidente que representa la aparición de esta fatiga, los controles de tiempo de trabajo y los periodos de descansos y pausas, así como la utilización de dispositivos de control que se instalan en los vehículos (como tacógrafos) se configuran como obligaciones legales específicas e instrumentos básicos para la prevención de los riesgos laborales viales⁶.

A pesar de todos estos condicionamientos, es imprescindible que el conductor evite cualquier distracción. Por ello, las normas de comportamiento del conductor mientras se encuentra al volante, resultan fundamentales para su seguridad (y la de todos los usuarios de la vía, así como la de la carga que transporta, de manera especial si se trata de pasajeros). Y no sólo es esencial regular el comportamiento del conductor. También el titular o propietario del vehículo está implicado en la seguridad, puesto que deberá mantener al día las preceptivas inspecciones y reconocimientos, para garantizar la seguridad del vehículo en todo momento⁷.

Se podría elaborar una definición aproximada de profesional del transporte, no circunscrita exclusivamente a los conductores, partiendo del concepto de trabajadores móviles en el transporte por carretera⁸ del R.D. 1561/1995 de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de transporte, que, en el párrafo segundo del artículo 10.2 entiende como tales a “los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas

⁴Cfr. MORENO GIMÉNEZ, G. Y LARIOS REDONDO, A. “Víctimas obreras en la carretera”. La Mutua, Revista Técnica de Seguridad y Salud Laboral. Nº 35. 2005. Pág. 56.

⁵Vid. F. PINILLA GARCÍA, J., BORDAS MARTÍNEZ, J., GETE CASTRILLO, P., NOVA MELLE, P Y SANZ GONZÁLEZ, J. “La Salud laboral en el transporte por carretera”. Labour, Madrid 2000. Págs. 22-47.

⁶ Vid. TRUJILLO PONS, F. “Tiempo de trabajo en el sector del transporte de mercancías por carretera. Una especial referencia a los trabajadores autónomos”. Revista de Información Laboral nº 5/2014. Lex Nova.

⁷MARTÍNEZ BARROSO, M.R., Op. Cit. Pág. 108.

⁸Concepto introducido por (el RD 902/2007, de 6 de julio que modifica el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera, a raíz de la Directiva 2002/15/CE). (Vid. GONZÁLEZ MARTÍN, A., MARTÍNEZ MESAS, R, GONZÁLEZ GUILLEM, J.A., TOLEDO CASTILLO, F., Guía Para Las Actuaciones de la Inspección de Trabajo en Materia de Seguridad Vial en las Empresas. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones, Madrid 2011. Pág. 47.

en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas”.

Es común, por tanto, a estos trabajadores, el hecho de que su puesto de trabajo se halla en un vehículo, y su jornada laboral transcurre en la vía pública, expuestos a los riesgos del tráfico. Así ocurre, por ejemplo, en los casos de los transportistas, camioneros, conductores de maquinaria especial, conductores de autocares, mensajeros, taxistas, repartidores de propaganda, comida, etc. Personal, como vemos, de una gran heterogeneidad. Concretamente, este trabajo se va a centrar en los conductores de los vehículos (principalmente en los de mercancías, por su importancia, tanto cuantitativa como cualitativa).

Delimitado el objeto a los trabajadores que realizan tareas de conducción, la primera dificultad para una adecuada concreción del objeto de estudio estriba en distinguir, de entre ellos, los trabajadores autónomos de los trabajadores por cuenta ajena, dada la posición en la que se encuentran los transportistas, en una zona “gris o fronteriza”. Entre el derecho laboral y el derecho mercantil⁹.

El sector del transporte, fundamental en la buena marcha de la economía, es un sector fuertemente reglamentado por la Unión Europea, dadas sus especiales características (necesita una regulación que trascienda al territorio de un estado) y, sobre todo, su relevancia económica y social, así como su configuración como sector estratégico, dado que “condiciona el intercambio de bienes y servicios entre los estados miembros y entre estos y terceros estados”, adquiriendo una importancia enorme en aspectos tan fundamentales como la libre circulación de mercancías y, en consecuencia, el establecimiento de un mercado único¹⁰. Está, además, directamente relacionado con el derecho a la libre circulación de las personas.

De hecho, desde su creación, la Comunidad Europea se dotó de una Política Común de Transportes establecida originalmente en el artículo 3 f) y en el Título V del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea firmado en Roma el 25 de marzo de 1957, con el objetivo principal de garantizar la movilidad de las personas y de las mercancías en el mercado interior europeo¹¹.

Se trata, además, de un sector en el que existe una altísima competitividad, en el que el ahorro de los costes repercute sobre el precio de las mercancías, lo que produce una cierta tendencia a ahorrar en fuerza de trabajo, utilizando a veces mano de obra escasa o empleada en condiciones irregulares, o al establecimiento de condiciones laborales que afectan de modo directo a la seguridad.

Estas repercusiones en la seguridad del trabajo presentan una peculiaridad: al compartir las vías de circulación con el resto de conductores, la mayoría de las veces su seguridad es la seguridad de todos cuantos se desplazan por las vías públicas. Por tanto, las consecuencias que tendrían unas deficientes condiciones de trabajo de los transportistas van mucho más allá de lo laboral, ya que repercuten de forma directa

⁹VALDÉS DAL-RE, F., “Ley y Jurisprudencia en la delimitación del ámbito del ordenamiento laboral: un diálogo en divergencia”, *Revista de Relaciones Laborales*, 1994 (II), págs. 31 y ss.

¹⁰ Cfr. FOTINOPOULOU BASURKO, O. “La ordenación del tiempo de trabajo de los transportistas por carretera. Seguridad vs. Competencia desleal”. *Revista de derecho Social*. Bomaizo 29/2005. Pág 2.

¹¹ <http://goo.gl/DegSPE> (Dirección general de Transporte terrestre. Mercancías. Ministerio de Fomento.)

sobre la seguridad vial. Es lo que se viene a llamar la “dimensión social del transporte”, que ha dado lugar a la elaboración de una legislación específica, en particular en lo que se refiere a la ordenación del tiempo de trabajo¹².

Así, el Reglamento (CE) 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera se refiere, en el primero de sus considerandos, a la necesidad de normas uniformes y comunes para el acceso a la profesión de transportista, sea de mercancías o de viajeros por carretera, de forma que se pueda lograr un nivel elevado de cualificación profesional, lo que mejoraría la calidad del servicio (con sus repercusiones económicas positivas, dada la trascendencia del sector) y, lo que es más relevante, tendría consecuencias positivas en la seguridad vial. Seguridad, en definitiva, de todos los ciudadanos que circulan, en sus vehículos, por las carreteras o que, simplemente, se ven implicados en accidentes en su condición de simples peatones.

2. LA CONSIDERACIÓN COMO LABORAL DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE. LA EXCLUSIÓN OPERADA POR EL ARTÍCULO 1.3 DEL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES.

En principio, no existe, desde un punto de vista jurídico-laboral, particularidad alguna que nos pueda llevar, sin más, a calificar al trabajador del sector de transporte por carretera, de una manera distinta a otros trabajadores pertenecientes a otros sectores. Por lo tanto, la calificación como trabajador (desde un punto de vista jurídico laboral) viene dada, como en los demás sectores, por la concurrencia de las notas exigidas por el artículo 1 del Estatuto de los Trabajadores para que, a una relación jurídica entre dos partes, se le aplique la legislación laboral. Esto es: Aquel que realiza una actividad libre, voluntaria por cuenta ajena y dependiente (y, en cuanto a tal, retribuida), tendrá la condición de trabajador en sentido técnico-jurídico, siendo de aplicación la legislación laboral¹³.

Con todo, la actividad, tradicionalmente, se venía considerando excluida del derecho laboral, dado que se entendía que estos trabajadores asocian necesariamente a su prestación un vehículo que, en cuanto medio de producción, excluiría la condición de trabajador dependiente por cuenta ajena, hasta la importante (y muy comentada) Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 1986 (263/1986, ponente Juan Antonio del Riego Fernández) conocida como “de los mensajeros”¹⁴. En esta sentencia (que ha adquirido de nuevo actualidad tras las resoluciones y la reciente legislación sobre los “riders”), se considera que, siempre que en los servicios prestados por el transportista, además de apreciarse la nota de dependencia o subordinación respecto de la empresa, el medio de transporte por él aportado para la realización de su trabajo constituyera (por su dimensión, capacidad de carga y entidad económica) un elemento accesorio o secundario a la prestación personal (que sería el elemento principal), y éste a su vez se correspondiera con la actividad principal y razón de ser

¹²Cfr. FOTINOPOULOU BASURKO, O. Op. Cit. Pág 2.

¹³Cfr. GARCÍA BLASCO, J y GONZÁLEZ LABRADA, M. “Los Trabajadores del Transporte”, en AAVV (BERMEJO VERA, J. Coord.) “El derecho de los Transportes Terrestres”. Ed. Cedecs, Madrid 1999. Pág. 367.

¹⁴Cfr. CABALLERO PÉREZ, M.J. “La laboralización de los transportistas con vehículo propio y la STS 19 diciembre 2005 (RJ 2006, 332)” en Revista Doctrinal Aranzadi Social num.13/2006.

de la empresa, debería reputarse como trabajador asalariado¹⁵. En la práctica, supone que la inmensa mayoría de los servicios de transporte pasaban a considerarse incluidos dentro del trabajo asalariado, pasando el vehículo (fuese cual fuese su entidad y dimensiones) a ser considerado una simple herramienta¹⁶.

A juicio del legislador, esta nueva situación parecía dotar a este sector de una excesiva rigidez, por lo que se introdujo, a través de la reforma del Estatuto de los Trabajadores operada por la Ley 11/1994 de 19 de mayo, el actual artículo 1.3 g), que excluye de la relación laboral la actividad de transporte que cumpla unos determinados requisitos contemplados por el propio artículo¹⁷: prestar el transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, mediante el correspondiente precio y con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aunque trabajen, de manera continuada, para el mismo cargador o comercializador.

El elemento, que siempre se había considerado decisivo, de la utilización del propio vehículo, como aportación de medios propios que determina la naturaleza mercantil de la relación contractual, desde la citada sentencia, ya no es lo más relevante. Evidentemente, lo sería en los casos de camiones o furgonetas de gran peso (que requieren una fuerte inversión), y no tanto en el caso de pequeñas motocicletas u otros vehículos de escasa relevancia (utilizados fundamentalmente por los mensajeros y repartidores a pequeña escala, con menores costes de adquisición y mantenimiento)¹⁸. Por eso, este artículo 1.3 g) del Estatuto de los Trabajadores, además del requisito de ostentar la propiedad o disposición del vehículo (a través de contratos de *leasing* o similares) se exige, para su exclusión como trabajador por cuenta ajena, que el transportista ostente la titularidad de la autorización administrativa, esto es, que la aportación del vehículo a la relación contractual adquiera una relevancia económica tal que lo convierta en “elemento definidor de la finalidad fundamental del contrato”¹⁹. Al hablar de autorización administrativa no se refiere al permiso de circulación del vehículo, sino a aquellas actividades de transporte que por su propia naturaleza, transporte de personas, lugares o dimensiones del vehículo, necesitan la pertinente tarjeta de transporte conforme a la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT)²⁰. Esto es, para el transporte de mercancías en vehículos cuyo peso

¹⁵*Ibidem*.

¹⁶Para un estudio más amplio sobre esta sentencia, *vid.* RIVERO LAMAS, J. Y GARCÍA BLASCO, J., “Transporte de cosas y mercancías y contrato de trabajo” en *Relaciones Laborales*, 1987 (II), págs. 507-536.

¹⁷Qué, textualmente, dice que “se entenderá excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador.”

¹⁸RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, J. “Naturaleza jurídica de la relación entre los repartidores y mensajeros y las empresas de transporte” en *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, N^o 4, 1998. Pág. 187.

¹⁹*Ibidem*, pág. 190.

²⁰Fundamentalmente en los arts. 90-92 de la LOTT (Ley 16/1987 de 30 de julio), así como en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes terrestres, en materia de autorizaciones de los de mercancías (Orden 3-II-1993), que en su art. 1 establece la regla general de obligatoriedad de la autorización (“Para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías por carretera, así como de transportes privados complementarios de mercancías, será necesaria la previa obtención por las personas que pretendan llevarlos a cabo de la correspondiente autorización

máximo autorizado sea superior a dos toneladas. En este sentido, el Tribunal Supremo ha expresado que “de acuerdo con la legislación de transportes por carretera, la exigencia de autorización administrativa a los transportistas con vehículo propio se impone a partir de un umbral mínimo de tonelaje del vehículo utilizado”. Criterio que “refleja la importancia del medio de transporte en el desarrollo de la actividad, que es indicativa a su vez del carácter por cuenta ajena o por cuenta propia del servicio de transporte realizado”²¹. Así pues, “el tonelaje del vehículo es determinante para la delimitación de la frontera entre transporte mercantil y actividad de transporte constitutiva de relación laboral”²².

Esta exclusión introducida por este artículo se puede considerar como constitutiva, es decir, la ley excluye a una categoría de trabajadores concreta, la que cumple los requisitos enumerados, y lo hace con independencia de que su relación laboral pueda presentar las notas típicas de laboralidad²³. Esto es, si la prestación se lleva a cabo a través de un vehículo dotado de tarjeta de transporte, cuya propiedad o poder directo de disposición tenga el transportista, resulta indiferente el resto de circunstancias concurrentes, relativas al modo en que se han efectuado esos servicios o han sido retribuidos, ya que en ningún caso pueden evitar que el supuesto quede excluido. Por el contrario, si concurren las notas generales de ajenidad, dependencia y retribución y, además, el medio de transporte utilizado en el desarrollo de la actividad no exige la obtención de la concreta autorización administrativa para el transporte de mercancías por carretera que habilite para su específica prestación, es posible seguir configurando como laboral la relación existente entre las partes²⁴.

3. OBLIGACIONES EXIGIBLES PARA EL ACCESO A LA PROFESIÓN DE TRANSPORTISTA.

De acuerdo con esta trascendencia social, las distintas administraciones han entrado a regular la seguridad de estos trabajadores (y, por ende, del tráfico vial) a través de normativas que van mucho más allá de la prevención de riesgos laborales por parte del empresario (que se limitaría a sus trabajadores)²⁵.

Y, dada la responsabilidad, ya comentada, que tienen los propietarios del vehículo y responsables de negocio, estas regulaciones van a comenzar con la propia limitación de aquellas empresas y personas que pueden ejercer esta profesión, a las que se va a exigir una serie de requisitos previos. En este sentido, resulta indiferente que una

administrativa que habilite para su prestación”) y, en el artículo 2, recoge las excepciones. (entre otras, establece que no será necesaria para los “transportes públicos o privados complementarios realizados en vehículos de hasta 2 Tm de peso máximo autorizado, inclusive”. En el caso que nos ocupa, el Estatuto de los Trabajadores especifica que se trate de transportes de naturaleza pública. Los privados siguen siendo conducidos por personal laboral.

²¹STS 5 de junio de 1996 (Rcud 1426/1995, ponente D. Antonio Martín Valverde)

²²STS 23 de noviembre 1998 (Rcud. 923/1998, Ponente, D. Fernando Salinas Molina)

²³Cfr. LUJÁN ALCÁRAZ, J. “La problemática calificación como laboral de la actividad del transporte”. ·En Anales de Derecho, nº16, 1998. Pág 145.

²⁴STS 23-11-1998 (Rcud. 923/1998, Ponente, D. Fernando Salinas Molina).

²⁵ Vid. AA.VV. Capacitación Profesional para Transportistas. Manual Específico de Mercancías. Editorial Tráfico Vial, Madrid 2009., (Págs. 79-111) así como AA.VV. Manual para la obtención del Certificado de Capacitación Profesional de Transporte de Mercancías por Carretera. Editorial MAD, Sevilla, 2012. (Págs 222-254)

persona realice la actividad de transporte por cuenta propia o ajena (más allá de que hay normas específicas para quienes ejercen o pretendan ejercer como empresarios en este sector).

La Administración ejerce el control y la regulación del transporte profesional por carretera mediante el otorgamiento de las autorizaciones para transporte y los servicios de inspección. Algunos transportes están sometidos, además, a un control especial por parte de la Administración debido a la naturaleza de la mercancía transportada y a su situación aduanera o fiscal.

El Reglamento (CE) 1071/2009 establece que la única condición que se exige a las empresas es la obtención de la licencia comunitaria, que se obtendrá siempre que se cumplan las condiciones mínimas de acceso a la profesión de transportista por carretera, que, según el propio Reglamento (CE) 1071/2009, (artículos 3 y 4) son: tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro, capacidad financiera apropiada y haber nombrado al menos a una persona física, denominado gestor de transporte, que deberá gozar de honorabilidad, y tendrá la competencia profesional requerida, y que será quien dirija de forma efectiva y permanente las actividades de transporte de la empresa, con la que tendrá un vínculo real (empleado, director, propietario, accionista o administrador, si es una persona jurídica o, en el caso de que sea una persona física, el gestor sea esa persona y resida en la Comunidad).

Por lo demás, Las exigencias de acceso a la profesión, en España, vienen establecidas por la Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres²⁶ en los artículos 42 y siguientes (capítulo primero del Título II, bajo el epígrafe “condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo”) imponiendo, en primer lugar, la necesidad de una autorización para la realización de transporte público, sea de viajeros o de mercancías. El artículo 42.1 lo hace en los siguientes términos: “La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.”

De acuerdo con el apartado segundo de este artículo, solamente se exceptuará de esta necesidad de autorización previa la realización de las modalidades de transporte siguientes:

- “a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.
- b) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo.”

Concluye este artículo que se exonerará también de esta autorización a quienes realicen formas de transportes que se determine reglamentariamente, y que “tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de

²⁶Modificada en diferentes ocasiones, la última de ellas mediante Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen”, bien entendido que ello no les exonera “del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.”

Esta exigencia de autorización se completa en el artículo siguiente, el artículo 43, en el que se concretan aquellos requisitos que ha de acreditar toda aquella empresa que la solicite, y que quedan establecidos de la siguiente manera:

1. Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, bien, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.
2. Cuando no se trate de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren. En el caso de ser persona jurídica, además, la realización de actividades de transporte público deberá formar parte, de forma expresa, de su objeto social. En ningún caso podrá obtener esta autorización de forma conjunta más de una persona ni comunidades de bienes, como tampoco personas jurídicas sin ánimo de lucro.
3. Contar con un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a gestión y funcionamiento exigidos reglamentariamente.
4. Disponer de uno o más vehículos matriculados en España conforme a lo que en cada caso resulte exigible de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, atendiendo a razones de interés general, los cuales deberán cumplir las condiciones que, en su caso, se establezcan.
5. Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.
6. Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
7. Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan.

Concluye el artículo 43 que, además, “cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala (...)”

El cumplimiento de estos requisitos habrá de acreditarse aportando la correspondiente documentación por las personas que obtengan por primera vez los títulos

administrativos que habiliten para el ejercicio de estas actividades de transporte. Además, la administración puede, en todo momento, comprobar el cumplimiento de los requisitos, especialmente con ocasión del visado de las correspondientes autorizaciones.

Cuando se trate de personas físicas, la nacionalidad española se acreditará mediante la presentación del Documento Nacional de Identidad en vigor; y la del país extranjero de que se trate, mediante la del documento de identificación que surta efectos equivalentes en el país de origen, o bien mediante el pasaporte correspondiente²⁷.

Cuando se trate de personas jurídicas deberá justificarse su constitución como empresa con fines de transporte público o de la actividad auxiliar o complementaria de que se trate e inscripción en el Registro Mercantil o, en su caso, en el Registro que corresponda²⁸.

4. CUALIFICACIÓN INICIAL Y FORMACIÓN CONTINUA DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE POR CARRETERAS.

Respecto de la formación y cualificación obligatoria para determinados conductores profesionales, con la finalidad de conseguir conductores profesionales mejor cualificados y adaptados a las nuevas exigencias del mercado del transporte por carretera y, en definitiva, mejorar la seguridad y eficiencia del tráfico, se regula actualmente por la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018 por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.

Esta formación obligatoria de los conductores, se traspone al derecho español mediante el reciente Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Este Real Decreto, de acuerdo con su artículo 1 “tiene por objeto regular las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos que efectúen una actividad de transporte por carretera y pertenezcan a empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E.” Se trata de una capacitación específica, configurada como una formación diferente de la que ya existía para la obtención de los permisos de conducción. La nueva for-

²⁷ Como establece el Artículo 11 de la Orden FOM/734/2007 de 20 de marzo, por la que se desarrolla el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.

²⁸ Párrafo segundo del artículo 11 de la Orden FOM/734/2007 de 20 de marzo, por la que se desarrolla el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera

mación difiere de esta última tanto en su estructura como en su contenido y destinatarios. Por una parte, se establece una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otra, una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos. De Esta formación, estarán exentos en líneas generales, de acuerdo con el artículo 2 del Real Decreto 1032/2007, y, por tanto, les resultará suficiente con el permiso de conducción, para conducir los vehículos que:

- Tengan velocidad máxima autorizada inferior a 45 kilómetros por hora.
- Se utilicen por los servicios de las Fuerzas Armadas, la protección civil, los bomberos y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos.
- Estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento.
- Sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.
- Exijan estar en posesión de un permiso de conducir de las categorías D o D1, conducidos, sin pasajeros, por personal de mantenimiento en los desplazamientos hacia o desde el centro de mantenimiento a la empresa de transportes para la que efectúa el mantenimiento, siempre que la conducción no constituya la actividad principal del conductor.
- Sean utilizados en situaciones de emergencia o que se encuentren destinados a misiones de salvamento.
- Se destinen a las clases prácticas destinadas a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional.
- Se usen para realizar transporte privado particular de mercancías siempre que se trate del transporte de máquinas, animales o complementos destinados a la práctica personal de alguna actividad deportiva o recreativa (de acuerdo con el artículo 101 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.).
- Transporten material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal de dicho conductor.
- Utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías definido en el artículo 101 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (que lleven unidos permanentemente grupos electrógenos, grúas o equipos de sondeo y esa sea su actividad exclusiva, o transportes íntegramente en realizados recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre).
- Utilizados para circular en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor, siempre que se trate de transporte privado complementario y sea ocasional.
- Utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción

supera una distancia superior a 100 kilómetros alrededor del centro de explotación.

Se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando represente menos del treinta por ciento de su trabajo mensual.

El certificado de aptitud profesional (artículo 3 del Reglamento) acreditará que el conductor a cuyo favor haya sido expedido ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial. Se expedirá sin plazo de validez determinado, quedando su vigencia subordinada al seguimiento, por su titular, de los cursos de formación continua que se considere pertinentes.

Según los artículos 4, 5 y 6 del Real Decreto, la cualificación inicial necesaria se podrá obtener a través de dos modalidades, la ordinaria y la acelerada. En ambas modalidades deberá superarse un curso de formación obligatoria, impartido por entidad homologada e integrado por clases presenciales y formación práctica, pudiendo incluir formación impartida mediante tecnologías de la información y la comunicación y/o simuladores de alto nivel, además de un examen.

En concreto, estas cualificaciones ordinaria y acelerada consistirán en la asistencia a un curso de 280 y 140 horas, respectivamente, cuyo contenido versará sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra A), y la superación del examen regulado en el capítulo VI del Real Decreto.

En ambos casos, no será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo, y habilitarán para conducir siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, a partir de las edades previstas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, para cada caso.

Esta formación inicial, como expresa el artículo 7 del Real Decreto, se complementa con la Formación continua, con el objetivo de actualizar los conocimientos adquiridos en la formación inicial, con especial hincapié en la seguridad en carretera, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental de la conducción.

Para cumplir con esta exigencia, todos los conductores que deban estar en posesión del CAP para trabajar, deberán superar un curso de 35 horas cada cinco años (que versará sobre las materias recogidas en el Anexo I, letra B del Real Decreto).

Este curso podrá realizarse en periodos discontinuos, siempre que éstos se impartan por la misma empresa CAP autorizada, dentro del mismo año natural y ninguno de ellos tenga una duración inferior a 7 horas, que puede dividirse en dos días consecutivos.

Los conductores que realicen transportes de mercancías o viajeros por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos previstas en el artículo 1 (que, recordemos, eran C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E) estarán dispensados de seguir una formación continua para otra de las categorías de permiso de conducción de vehículos previstas en dicho artículo.

Junto con el certificado de aptitud profesional, expedido por el Ministerio de Fomento a través de las Consejerías de Transporte de las Comunidades Autónomas, ya

que tienen transferidas las competencias, se expedirá, a quienes hayan aprobado el examen de cualificación inicial, la tarjeta de cualificación, que se ajustará a las características del propio Anexo VI del Real Decreto, y que tendrá un periodo máximo de vigencia de 5 años, transcurrido el cual se entenderá caducada, salvo que el conductor realice un curso de formación continua antes de los doce meses anteriores a la fecha de caducidad de su tarjeta, en cuyo caso se contará la vigencia de cinco años desde la fecha en la que se ha superado el correspondiente curso. En este último supuesto, el órgano competente procederá a la retirada de la tarjeta anterior. Cuando se expida una nueva tarjeta, se comprobará que su titular tiene el correspondiente permiso de conducción vigente.

La expedición de la tarjeta de cualificación profesional del conductor dará lugar a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Los conductores obligados a estar en posesión del certificado de aptitud profesional deberán llevar a bordo del vehículo en todo momento en que se encuentren conduciendo su tarjeta de cualificación profesional, o, en su caso, el documento que, conforme a este artículo, acredite su vigencia.

5. FORMACIÓN CONTINUA DE LOS TRANSPORTISTAS ASALARIADOS COMO FORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

El deber de formación de los trabajadores se establece en el artículo 19 de la ley, que, en su apartado uno, lo concreta en que “el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica suficiente y adecuada en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de esta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. La formación deberá estar centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente si fuera necesario.”

La formación, además, deberá ser “suficiente y adecuada”, por lo que deberá atender a todas y cada una de las cuestiones que puedan afectar a los riesgos a los que el trabajador está sometido, así como a las actitudes y medidas preventivas que le va a corresponder adoptar. En este sentido, habrá de tenerse en cuenta la formación concreta que, para ciertos trabajos, sectores o circunstancias, exige la legislación específica²⁹.

Parece claro que, respecto de la formación obligatoria de los transportistas, si está relacionada con la prevención, entrará dentro de las obligaciones formativas del empresario establecidas en este artículo, y habrá de cumplir con sus especificaciones.

El apartado 2 del artículo 19 de la LPRL completa este deber de formación con algunos aspectos relativos a su gestión, así, establece que “La formación a que se refiere

²⁹Así, GÓMEZ ARBÓS, cita puestos como el operador de grúa (al que se le exige experiencia y titulación acreditativa de su formación en el RD 837/2003 de 27 de junio, reglamento de aparatos de elevación y manutención) o los trabajos submarinos (artículo 2 de la Orden de 14 de octubre de 1997 que aprueba las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas) (Vid. GÓMEZ ARBÓS, J. “Formación preventiva. Concepto y responsabilidades” Aranzadi Social 11/2012)

el apartado anterior deberá impartirse, siempre que sea posible, dentro de la jornada de trabajo o, en su defecto, en diferentes horas, pero con el descuento en aquella del tiempo invertido en la misma. La formación se podrá impartir por la empresa mediante medios propios o concertándola con servicios ajenos, y su coste no recaerá, en ningún caso, sobre los trabajadores.”

Tiene un especial interés la STS de 11 de febrero de 2013 (Recurso de Casación núm. 278/2011, ponente D. Jesús Gullón Rodríguez) que considera, en casación ante una sentencia de la Audiencia que resuelve un conflicto colectivo planteado en este sentido, que la realización de los cursos de 35 horas de formación continua se encuadra en el ámbito del artículo 19 de la LPRL, por lo que el tiempo dedicado a esta formación ha de llevarse a cabo con cargo a las empresas y dentro de la jornada laboral, y considerando ese tiempo como de trabajo efectivo, con cargo a la jornada laboral ordinaria. Esto es así dado que se trata de actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de la profesión, y la obtención del CAP no es un mero requisito administrativo, regulado por normas exclusivamente administrativas, sino que, en relación con la formación continua de los conductores que están prestando servicios como tales en las diferentes empresas, no la formación inicial (que sí parece, más bien, un mero requisito previo para desempeñar este puesto de trabajo, como lo pueda ser el propio permiso de conducción.) De hecho, la regulación de esta formación continua (capítulo III del R.D. 1032/2007) establece expresamente que se hará “especial hincapié en la seguridad en carretera”, afirmación que se completa con lo dispuesto en su Anexo I (que regula el contenido de los cursos) cuyo apartado 3 se refiere (en su letra B) básicamente a la “Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística”, con el objetivo de “tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo”. Se trata, en fin, de una norma con contenido administrativo, pero con “aspectos netamente laborales porque inciden directamente en la forma y requisitos en que ha de llevarse a cabo la actividad laboral de los conductores que ya se encuentran unidos por un contrato de trabajo como tales”. Los deberes que impone esta norma se encuadran dentro de dicho contrato de trabajo dado que la formación que se exige “incide directamente sobre su actividad” y que, en gran medida “se proyecta sobre el deber de salud y seguridad de los trabajadores” del artículo 14 de la LPRL, cuya vertiente, en el campo de formación, se encuentra en el artículo 19, en cuyo apartado 1 se dice que “en cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica práctica suficiente y adecuada en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación (...) como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo” En consecuencia, la incidencia de este proceso formativo sobre la salud y seguridad de los trabajadores hace que encaje de lleno en la formación de este artículo 19 y, por tanto, de acuerdo con el 19.2, que establece que “deberá impartirse, siempre que sea posible, dentro de la jornada de trabajo o, en su defecto, en otras horas pero con el descuento en aquella del tiempo invertido en la misma” el tiempo empleado en esta formación “tendrá la consideración de trabajo efectivo y, en consecuencia, habrá de ser retribuido como tal”. Todo ello, además, sin olvidar el artículo 4.2. b) del Estatuto de los Trabajadores referido al derecho de los trabajadores a la formación y promoción en el trabajo.

Recientemente, esta cuestión vuelve a ser de actualidad al ser corroborada por La Sala de lo Social del Tribunal Supremo, que, en la Sentencia 464/2021 de 29 de Abril (Ponente, D. Antonio Sempere Navarro) fija como doctrina que la empresa, y no el trabajador, debe asumir el importe de la tasa que grava la renovación del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) en el sector del transporte de viajeros por carretera. Argumenta el Tribunal que la realización de los cursos de 35 horas para obtener o renovar el CAP se encuadra en el ámbito del artículo 19 de la Ley de Protección de Riesgos Laborales (LPRL), de manera que, el tiempo dedicado a esa formación ha de transcurrir dentro de la jornada laboral y ser considerado como de trabajo efectivo con cargo a la jornada laboral ordinaria, como argumentaba la comentada STS de 11 de febrero de 2013 ((rec. 27/2011) y, además, la empresa deberá sufragar el importe de las tasas.

Hay que precisar, como hace la propia sentencia, que esta “resuelve un conflicto colectivo, no un litigio individual en el que haya habido una actuación abusiva o fraudulenta por parte de quien cursa la formación y acto seguido abandona la empresa para competir con ella. Para la Sala, eventuales conductas de ese tipo, en su caso, deberían examinarse de manera individual”³⁰.

Precisa el Tribunal Supremo, en esta sentencia que “aquí no se trata de discutir quién sea sujeto pasivo de la tasa desde la perspectiva tributaria (tarea acometida por el artículo de la Ley 8/1989 de 13 abril, de tasas y precios públicos) sino de precisar si la empresa debe pechar con su coste cuando se trata de expender una tarjeta para renovación del CAP a quienes le prestan servicios remunerados y han cursado al efecto la formación que les proporciona el propio empleador”, de tal modo que “Puesto que la tasa grava la expedición de una tarjeta imprescindible para acreditar que se ha cursado la formación exigida para desempeñar la tarea de conducción, esa exacción final forma parte de los costes que no pueden recaer sobre quienes trabajan.”

6. JORNADAS Y TIEMPOS DE CONDUCCIÓN. NORMATIVA APLICABLE:

En el caso de los trabajadores por cuenta ajena, los accidentes de tráfico sufridos dentro de la jornada laboral gozan de la presunción de laboralidad del artículo 156.3 del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Por ello, delimitar el concepto, regulación y duración de la jornada y los tiempos de trabajo es fundamental para la consideración de determinados accidentes como laborales³¹.

Con carácter general, se entenderá por jornada de trabajo el tiempo que, cada día, cada semana o cada año ha de dedicar el trabajador a la ejecución del contrato de trabajo: es decir, el tiempo de trabajo diario, semanal o anual. Respecto de la jornada ordinaria, y para todos los trabajadores, son de aplicación los límites generales del artículo 34.1 del Estatuto de los trabajadores, en el sentido de que la duración de la jornada de trabajo no puede ser superior a la establecida en el Convenio colectivo

³⁰<https://www.iberley.es/noticias/tasa-renovacion-cap-sector-transporte-viajeros-carretera-pagarla-empresa-30976>

³¹Vid. AA.VV. “Tiempo de Trabajo en el Sector del Transporte por Carretera”. En Boletín Informativo Nº 116. Secretariado Permanente. Comité Confederal CGT. Abril 2008.

aplicable y su tope máximo se sitúa en 40 horas semanales de promedio en cómputo anual.

La jornada laboral ordinaria debe tender a distribuirse diariamente de la forma más homogénea posible, pero puede tener una distribución irregular a lo largo del año siempre y cuando se respeten los periodos mínimos de descanso diario y semanal previstos en los convenios colectivos y en el Estatuto de los Trabajadores. La jornada máxima diaria será de 9 horas efectivas al día, salvo que por convenio colectivo o acuerdo entre trabajador y empresario se establezca una distribución de la jornada diaria diferente, siempre respetando el descanso de 12 horas entre jornada y jornada. Asimismo, el artículo 35.2 del Estatuto de los trabajadores establece un máximo de 80 horas extraordinarias al año.

Algunos sectores, y en concreto los trabajadores que realicen actividades móviles por carretera, por sus características especiales, poseen jornadas especiales de trabajo, lo que supone una regulación específica de la jornada laboral en la que pueden producirse ampliaciones o limitaciones de la jornada máxima legal, dada la evidente dificultad que, en muchas ocasiones, entraña predecir con exactitud la hora de finalización y la duración del viaje por carretera, que depende de una enorme cantidad de factores, atribuibles al propio vehículo (accidentes, tiempos empleados en repostar, entre otros) o externos al mismo (obras, cortes de carretera por otros motivos, accidentes, condiciones climatológicas, estado de la vía, etc.) y que pueden suponer importantes prolongaciones en los viajes, lo que se puede traducir en la jornada del trabajador (cargas perecederas que no pueden esperar, tiempos de entrega pactados, etc.)³².

El tiempo de trabajo en el sector del transporte por carreteras es un tema que, al trascender de lo puramente laboral y tener que ver con la seguridad del tráfico rodado, sufre de una importante intervención por parte de las administraciones y que, en concreto, se viene regulando por distintas instancias: Tanto el Estado Español como la Comunidad Europea, a través de normativas especiales, y con la mirada puesta en un doble objetivo, por una parte, garantizar el descanso mínimo de los trabajadores del sector y, por otra, proteger la seguridad vial.

A diferencia de los accidentes *in itinere* o de los envíos en misión para alguna tarea puntual, nuestro ordenamiento jurídico sí recoge determinadas disposiciones para proteger la seguridad de aquellos trabajadores que se dedican profesionalmente a actividades de transporte; por su incidencia en los riesgos laborales y su enorme exposición al riesgo, en términos cualitativos y cuantitativos, pero también por sus consecuencias para la seguridad de todas las personas que circulan por carretera. De hecho, ya desde la promulgación de los Reglamentos (CEE) 543/69 de 25 de marzo³³ y 3820/85 (CEE) de 20 de diciembre, las instituciones europeas venían manifestando su preocupación por los tiempos de conducción y la existencia de unos

³² Cfr. ARBONÉS LAPENA, H.I. Y GARCIA DE LA CALLE, J.R. "La jornada en el sector del transporte de mercancías por carretera". *Aranzadi Social* 1/2011. Pág. 2

³³ Que establecía límites mínimos de edad de conductores y acompañantes, límites en los tiempos de conducción (tanto continuo como diario), duraciones mínimas de pausas y descansos diarios y semanales, así como obligaciones para facilitar el control (registros automáticos de actividad), y se dirigía ya tanto a la mejora de las condiciones de trabajo como al aumento de la seguridad vial en general.

tiempos de descanso adecuados³⁴, entendiendo que unos periodos de conducción excesivamente largos es un factor que pone en grave peligro la seguridad vial³⁵. En este sentido, los tiempos de conducción y descanso son de una importancia fundamental para la seguridad del transporte profesional. Factores como el sueño, el estrés y la fatiga están directamente relacionados con el tiempo que un conductor se pasa trabajando, sea conduciendo o, simplemente, a disposición de su empresa. Estas consecuencias suponen una merma importante en las capacidades psicofísicas del trabajador, lo que aumenta de forma decisiva las probabilidades de padecer un accidente laboral de tráfico. Autores como TRUJILLO PONS han afirmado que “los controles del tiempo de trabajo y de los periodos de descanso y pausas, así como el uso y utilización de los dispositivos de control (...) resultan sumamente importantes” dada su trascendental influencia en la generación de riesgos laborales³⁶. De hecho, las limitaciones legales relativas a tiempos de conducción, descanso o presencia, son aplicables no sólo a los trabajadores contratados por empresas del sector del transporte por carretera, sino a todo trabajador, de cualquier sector, que realice actividades relacionadas con la conducción, como auxiliares de otro sector, con las salvedades y excepciones que establece la legislación comunitaria o la nacional, que se regularán por su propia normativa³⁷.

La normativa vigente en España establece unos mínimos que han dotado de una mayor seguridad a los trabajadores del sector del transporte y, por ende, al resto de usuarios de la vía. El respeto de estos mínimos que limitan la jornada y los tiempos de descanso, así como la obligación de llevar instalados determinados dispositivos de control, como son los tacógrafos digitales, son obligaciones fundamentales para la mejora de la seguridad vial en general, así como de la seguridad laboral de estos trabajadores en particular, de ahí que la regulación sea especialmente estricta en lo que se refiere a la duración máxima de la jornada y los tiempos de descanso, así como una especial actividad inspectora, realizada no sólo por la inspección de trabajo en lo referido a las medidas tomadas para evitar, evaluar y minimizar los riesgos laborales, sino también por la Inspección de Transporte Terrestre³⁸.

Esta importancia es recogida por la O.I.T., en el Convenio número 153 (adoptado ya el 27 de junio de 1979)³⁹ sobre duración del trabajo y periodos de descanso en el

³⁴ De ahí que, como ha observado FOTINOPOULOU BASURKO, estableciera un máximo de nueve horas de tiempo de conducción diaria, con un máximo de seis días de conducción semanal, separados por periodos de descanso mínimo de once horas cada veinticuatro, o nueve horas como máximo tres veces por semana, o bien cuarenta y cinco horas consecutivas cada semana, previendo también pausas de cuarenta y cinco minutos tras cuatro horas y media de conducción o varias interrupciones de quince minutos, regulación que se fue endureciendo posteriormente, especialmente en cuanto a los instrumentos para su cumplimiento efectivo y su control, a través de disposiciones como la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo (Cfr.FOTINOPOULOU BASURKO, O.Op. Cit. Págs 3 y 4)

³⁵ Cfr.FOTINOPOULOU BASURKO, O.Op. Cit. Pág. 3.

³⁶ TRUJILLO PONS, F. “Tiempo de trabajo en el sector del transporte de mercancías por carretera. Una especial referencia a los trabajadores autónomos”. Revista de Información Laboral nº 5/2014. Lex Nova. Pág. 1 (edición digital).

³⁷ Cfr. ARBONÉS LAPENA, H.I. Y GARCIA DE LA CALLE, J.R.Op. Cit. Pág. 4

³⁸ Cfr. TRUJILLO PONS, F. Op. Cit. Pág. 3

³⁹ En vigor desde el 10 de febrero de 1983, y Ratificado por España el 7 de febrero de 1985

transporte por carretera, que limitaba las horas de conducción continuada, estableciendo un descanso cada cuatro horas⁴⁰, siendo el tiempo total diario dedicado a conducir, como máximo, de nueve horas⁴¹, y el semanal de 48, estableciendo, al menos, diez horas de descanso por cada veinticuatro horas⁴².

En nuestro ordenamiento jurídico interno, a todos los trabajadores del sector les es de aplicación el R.D. 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo (modificado significativamente en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles por carretera, por el R.D. 902/2007, de 6 de julio, para adaptarlo a la normativa europea).

Esta normativa europea está constituida, fundamentalmente, por el Reglamento CE 561/2006, relativo a los tiempos de conducción y descanso y a la utilización del tacógrafo, que, se aplicará a todos los conductores que realicen algún tipo de transporte por carretera, ya sea público o privado, de mercancías o de viajeros, sean españoles o extranjeros, realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío, pero siempre y cuando el vehículo que conduzcan tenga un PMA superior a 3.5 toneladas o en el caso de vehículos para viajeros, éstos tengan más de 9 plazas incluido el conductor. (Con algunas excepciones que recoge el artículo 3 del reglamento, y que se tendrá oportunidad de analizar más adelante), así como por la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002.

Para soslayar, en la medida de lo posible, la confusión que podría generar una legislación de mínimos tan dispersa, parece oportuno, en este momento, enumerar las normas aplicables, repasando sus aspectos más relevantes.

1. Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, sobre la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Se introdujo en la legislación española a través de la reforma del Real Decreto 1561/1995, efectuada por el R.D. 902/2007, de 6 de julio, así como, en lo relativo a los trabajadores autónomos, por el R.D. 128/2013, de 22 de febrero.

Se trata de una directiva “básica”, que establece normas mínimas para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores del transporte por carretera, evitar las distorsiones de la competencia en la Comunidad y mejorar la seguridad vial. Se aplica a todos los trabajadores móviles⁴³ que realicen actividades de trabajo por carretera,

⁴⁰Artículo 5, “No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa”

⁴¹Artículo 6, “La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.”

⁴²Artículo 8, “El descanso diario de los conductores deberá ser por lo menos de diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas, contando a partir del comienzo de la jornada de trabajo.”

⁴³Define esta Directiva, en su artículo 3 d) al trabajador móvil como “Cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplaza, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera”.

empleados por cuenta de empresas que estén establecidas en un Estado miembro, y a los conductores autónomos⁴⁴ a partir del 23 de marzo de 2009.

La Directiva 2002/15/CE define los elementos que compondrán la jornada de trabajo de un conductor profesional, ahora trabajador móvil. Tres son estos elementos que componen esta definición de tiempo de trabajo: estar en lugar de trabajo⁴⁵, estar a disposición del empresario⁴⁶ y estar en ejercicio de sus funciones y actividades⁴⁷.

A estos elementos hay que añadir otros, si cabe de mayor importancia, y son aquellos que también se van a considerar como tiempo de trabajo⁴⁸; a saber: la conducción, la carga y la descarga, la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del

⁴⁴Que define, en su artículo 3 e), como “Toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos”.

⁴⁵La Directiva define lugar de trabajo, en su artículo 3 c), como “el lugar donde está ubicado el establecimiento principal de la empresa (...) y “sus diversos establecimientos secundarios, coincidan o no con su domicilio social o establecimiento principal”, así como “el vehículo que utiliza la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera cuando realiza su trabajo” y, en general “cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la ejecución del transporte.”

⁴⁶El tiempo de disponibilidad viene definido por esta directiva en el artículo 3 b), que lo configura como “los periodos distintos de los periodos de pausa y de descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular se considera tiempo de disponibilidad los periodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los periodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular”. Lo será también, para los trabajadores móviles que conduzcan en equipo, “el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera”. El Reglamento (CE) 561/2006 define conductor como, “toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad” y conducción en equipo como “la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

⁴⁷ En este sentido, la STS de 4 de mayo de 1998 (Recurso de casación para la unificación de doctrina núm. 932/1997, Ponente D. José María Marín Correa), califica como accidente de trabajo un accidente cardiovascular sufrido a bordo de un camión del que era conductor, sufrido en un viaje por el extranjero, mientras conducía el conductor de relevo, ya que sucede a bordo del camión, y, si bien se encontraba en situación de relevo activo, existía el elemento de presencia y disponibilidad plena en el puesto de trabajo, por lo que no hay siquiera suspensión de la actividad laboral, por lo que no hay razón para que no opere la presunción de laboralidad.

⁴⁸De conformidad con la definición de tiempo de trabajo que se encuentra en su artículo 3 a) 1, que considera que, para los trabajadores móviles, se entenderá por tal: “Todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajador, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades”, lo que incluye en particular, tanto el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera, como “la conducción, la carga y la descarga, la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo, la

vehículo, la limpieza y el mantenimiento técnico, todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.

Prácticamente la definición de tiempo de trabajo, se convierte en definición de la jornada laboral para el conductor y su empresario. El "reloj" del conductor se pondrá en marcha, por tanto, desde el mismo momento en que concurran alguno de los tres elementos citados que determinarán de forma notable, en aplicación del Reglamento CE 561/2006, que tiempo le queda al conductor sólo para conducir.

Los aspectos más relevantes de esta directiva, respecto de los tiempos de conducción, son los siguientes:

- a) El tiempo máximo de trabajo semanal es de 48 horas. Puede elevarse a 60 horas si la duración media calculada sobre un periodo de 4 meses no excede de 48 horas.
- b) El tiempo de trabajo de los trabajadores móviles es la suma total de las horas trabajadas en las distintas empresas. El trabajador móvil deberá informar, en su caso, a cada uno de sus empresarios de las horas que trabaja para las otras empresas.
- c) Respecto de los tiempos de pausa: Si la jornada está entre las 6 y las 9 horas diarias, debe realizarse una pausa mínima de 30 minutos. Si la jornada supera las 9 horas, la pausa mínima debe ser de 45 minutos. Además, se añade la obligación de hacer una pausa después de 6 horas de trabajo.
- d) Se establece que la jornada nocturna no puede exceder bajo ninguna circunstancia de 10 horas por cada 24⁴⁹.

Define esta directiva el Periodo nocturno. (Artículo 3 h) como "todo período de un mínimo de cuatro horas, tal como esté definido en la legislación nacional, entre las

limpieza y el mantenimiento técnico y todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo. Además, se considera que está en el ejercicio de sus funciones y actividades en "los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, y realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio", en particular" los periodos de espera de carga y descarga, si no se conoce de antemano su duración previsible". Se excluyen de esta definición, las pausas del artículo 5 de la Directiva, el tiempo de descanso contemplado en el artículo 6 y el tiempo de disponibilidad, que viene definido en el propio artículo 3 b)

⁴⁹Se ha de hacer referencia, en este punto, a la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo en general, que establece, en su artículo 8, un límite ordinario para la jornada nocturna que será de 8 horas de media por cada periodo de 24 horas, y que sea de seguir contemplando como el límite ordinario, reservando el de 10 horas como límite máximo para circunstancias excepcionales. (Cfr. AA.VV. "Tiempo de Trabajo en el Sector del Transporte por Carretera". En Boletín Informativo N° 116. Secretariado Permanente. Comité Confederado CGT. Abril 2008. Pág. 2)

00:00 horas y las 07:00 horas”, y trabajo nocturno (Artículo 4 i) como “todo trabajo realizado durante el período nocturno.”

En la legislación española, según el art. 36 del E.T. y el RD. 1561/1995, se considera trabajo nocturno el que se realiza entre las 22:00 horas y las 06:00 horas. También tendrá la consideración de trabajador nocturno aquel que realice al menos 3 horas de su jornada en horario de noche y aquel que realiza en citada franja horaria una parte superior a un tercio de su jornada anual. La jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos no podrá exceder de ocho horas diarias de promedio, en un período de referencia de quince días. Dichos trabajadores no podrán realizar horas extraordinarias. El Gobierno podrá establecer limitaciones y garantías adicionales para la realización de trabajo nocturno en ciertas actividades o por determinada categoría de trabajadores, en función de los riesgos que comporten para su salud y seguridad.

2. Real Decreto 1561/1995 en la redacción actual, tras la aprobación del R.D. 902/2007, en vigor desde julio de 2007.

El gobierno hace valer, con este R.D., el apartado 7 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores, que autoriza al Gobierno para establecer, a propuesta del titular del Ministerio de Empleo y Seguridad Social y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, ampliaciones o limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos para aquellos sectores y trabajos que por sus peculiaridades así lo requieran.

Por otra parte, la aprobación del R.D. 902/2007 que modifica el R.D. 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, supuso la transposición al Derecho estatal de las normas comunitarias sobre tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera, tal y como se ha descrito en el apartado anterior. El objetivo del Real Decreto es mejorar la seguridad y salud de los trabajadores y, específicamente, mejorar el nivel de seguridad vial. Para ello, introduce normas dirigidas a evitar la siniestralidad laboral en el transporte por carretera. Para garantizar la seguridad de los trabajadores se establece un límite para el tiempo de trabajo y para el tiempo de presencia y se aseguran unos descansos mínimos. Los límites de tiempos de conducción, tiempos de descanso y pausa durante la jornada se aplican a todos los trabajadores móviles. Los aspectos más significativos de esta norma podrían condensarse en los apartados que siguen:

- a) La jornada máxima en el transporte por carretera será la establecida con carácter general en la legislación laboral: 40 horas de trabajo efectivo a la semana de promedio en cómputo anual. No obstante, para los casos en que se establezca una distribución irregular de la jornada a lo largo del año (acumulando más horas en determinados períodos del año), se introduce un límite adicional: 48 horas semanales de trabajo efectivo de promedio en un período de cuatro meses (o seis, si así se pacta en convenio colectivo).
- b) Los límites de jornada se aplican tanto si se trabaja para un empresario como para varios, habida cuenta de la incidencia de las horas de trabajo en la seguridad del trabajador y de la propia seguridad vial.
- c) Los trabajadores del sector tendrán derecho a una pausa de 30 minutos cuando realicen jornadas superiores a seis horas, ampliándose a 45 minutos cuando la duración de la jornada alcance las 9 horas.

- d) Se especifica el concepto de trabajadores móviles en el transporte por carretera, siendo éstos los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas.
- e) En este sentido, se entenderá como tiempo de trabajo efectivo de estos trabajadores los períodos durante los que el trabajador móvil no pueda disponer libremente de su tiempo y tenga que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, llevando a cabo las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible. Se le aplica el límite a la jornada ordinaria de 40 horas semanales en cómputo anual, sin perjuicio de que se distribuyan de manera irregular, Así como de los límites a las horas extraordinarias del art. 35 del ET (máx. 80 al año.)
- f) Se establece el límite máximo del tiempo de trabajo efectivo diario en 12 horas, incluyendo las horas extraordinarias.
- g) Por su parte, se entenderán comprendidos dentro del tiempo de presencia los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. Se aplica el límite general de 20 horas semanales de tiempo de disponibilidad en promedio de un mes, si bien se admite que si se dan razones organizativas que lo justifiquen (como transporte internacional) se amplíe el promedio a dos meses por acuerdo en negociación colectiva.
- h) Se establece que la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las cuarenta y ocho horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las sesenta horas semanales. Asimismo, los trabajadores móviles interrumpirán con un período de descanso la jornada continuada que exceda de seis horas consecutivas. La pausa será de duración no inferior a treinta minutos. Cuando el tiempo total de trabajo sea superior a nueve horas diarias, la pausa será, como mínimo, de cuarenta y cinco minutos.
- i) Todas las empresas del sector deben llevar un registro del tiempo trabajado por cada trabajador móvil, y conservar los datos por tiempo de tres años. El empresario está obligado a facilitar al trabajador que los solicite los datos del registro de su tiempo de trabajo.

3. Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006. relativo a los tiempos de conducción y descanso y a la utilización del

tacógrafo, que se aplicará a todos los conductores que realicen algún tipo de transporte por carretera⁵⁰, ya sea público o privado, de mercancías o de viajeros, sean españoles o extranjeros, realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío, pero siempre y cuando el vehículo que conduzcan tenga un PMA superior a 3.5 toneladas o en el caso de vehículos para viajeros, éstos tengan más de 9 plazas incluido el conductor.

Este Reglamento no será de aplicación a los siguientes transportes:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;
- b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;
- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento; vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- e) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;
- f) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- g) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías⁵¹;
- h) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

Aspectos más relevantes:

- a) Tiempo diario de conducción: Se define como “el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período

⁵⁰Define este Reglamento, en su artículo 4 a) el transporte por carreteras como “todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías” En este artículo se dan otras definiciones relevantes, como el vehículo, vehículo de motor, tractor, remolque, semirremolque, conductor, pausa, otro trabajo, descanso, períodos de descanso –diario o semanal, semana, tiempo de conducción. Servicios regulares de viajeros o conducción en equipo, entre otros.

⁵¹ Según el artículo 4 m) del Reglamento, será Masa Máxima autorizada la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil.

de descanso diario y un período de descanso semanal”, y será de un Máximo de 9 horas. Ampliable hasta 10 horas no más de dos veces a la semana.

- b) Tiempo semanal de conducción: Máximo de 56 horas, respetando la jornada diaria máxima establecida en Directiva 2002/15, y en El R.D 1561/1995 (40 horas semanales de trabajo efectivo en cómputo anual). Se establece el tiempo máximo de conducción por cada dos semanas es de 90 horas.
- c) Cualquier otra actividad de trabajo (que no constituya tiempo de disponibilidad). computa para el tiempo máximo de jornada, pero no de conducción.
- d) Tras un periodo de conducción de 4 horas y media, el conductor debe hacer pausa ininterrumpida de 45 minutos. Si bien puede sustituirse dicha pausa por una de 15 minutos, seguida de otra de 30 minutos dentro del mismo periodo de conducción. (máximo de 9 horas ampliable a 11 dos días a la semana).
- e) Se establece que los conductores deberán tomar periodos de descanso diarios y semanales. Será periodo de descanso diario el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un período de descanso diario normal o un período de descanso diario reducido. Período de descanso diario normal será cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos 3 horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas. Período de descanso diario reducido: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas. Ya se disfruten en el lugar del domicilio o en ruta, en ellos el trabajador debe tener libertad absoluta, sin disponibilidad ninguna para el servicio. Asimismo, serán periodos de descanso semanales el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, y que podrá, al igual que en el diario, ser un período de descanso semanal normal o un período de descanso semanal reducido, siendo período de descanso semanal normal: cualquier período de descanso de al menos 45 horas, y período de descanso semanal reducido: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6⁵², se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas.

⁵²Según el cual, en el transcurso de dos semanas consecutivas, el conductor, al menos, tendrá que tomar dos periodos de descanso semanal normal o un periodo de descanso semanal reducido de, al menos, 24 horas. La reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate. Un periodo de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis periodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal.

7. TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO:

La delimitación entre los conceptos de tiempo de trabajo (y, dentro de este, tiempo de conducción o no), tiempo de presencia y tiempo de descanso resulta tremendamente compleja, y constituye una de las principales cuestiones que se han de resolver para poder delimitar con claridad la jornada de trabajo en el sector del transporte. Es fundamental una delimitación clara entre estos conceptos, ya que en torno a ellos pivota el cómputo de la jornada laboral⁵³, aspecto absolutamente esencial para el objeto del presente estudio. La consideración de un accidente como dentro de la jornada laboral es imprescindible para que opere la presunción de laboralidad que, de acuerdo con el artículo 156.3 LGSS, tiene todo accidente acaecido en tiempo y lugar de trabajo.

La primera de las limitaciones en cuanto a la duración de la jornada es aquella que delimita el tiempo de trabajo efectivo, esto es, aquel que el trabajador emplea para realizar las tareas relacionadas con el servicio. Estas no se limitan exclusivamente a la conducción, sino que comprenden también el tiempo en el que el trabajador permanece en su lugar de trabajo realizando otras tareas, como los periodos de espera de carga y descarga, si no se conoce su duración de antemano, a partir de la tercera hora y sucesivas. En todo caso, lo decisivo no es sólo que el trabajador realice efectivamente las tareas relacionadas con su puesto, sino que el trabajador permanezca obligatoriamente en el lugar de trabajo en disposición de realizarlas, pero sin conocer de antemano la duración de la espera. Como se ha visto con anterioridad, los periodos en los que el trabajador no sólo no lleva a cabo actividad alguna, sino que, además, no tiene que estar en el lugar de trabajo, pero en los que tiene que estar disponible para atender posibles instrucciones u órdenes de emprender o reanudar su actividad, sea de conducción, sea otros trabajos, constituyen lo que se denomina tiempo de presencia.⁵⁴ El tiempo de trabajo efectivo se encuentra limitado por normas como los citados artículos 34 y 35 del Estatuto de los Trabajadores, y relativos a la jornada de trabajo y horas extraordinarias, o el Real Decreto 1561/1995.

En cambio, serán tiempo de descanso todos aquellos periodos en los que el trabajador puede disponer libremente de su tiempo. No sólo es suficiente con no encontrarse realizando trabajo efectivo, sino que se encuentre libre, esté en el lugar de trabajo o fuera de él, pero sin expectativa de recibir instrucción alguna, y con libertad de disponer libremente de su tiempo. No se puede equiparar el descanso, como ha observado RODRÍGUEZ SANZ DE GALDEANO, con la mera permanencia fuera del lugar de trabajo, dado que el descanso no puede ser sólo reposo, sino también ha de ser un tiempo en el que el trabajador desarrolla su personalidad, dedicándose a aficiones, al ocio o, simplemente, a dedicarse a la vida familiar⁵⁵.

Además de estas limitaciones de jornada, se regulan de manera muy estricta, por el reglamento 561/2006 de 15 de marzo los tiempos de conducción efectiva, a través de un régimen de descansos obligatorios y tiempos permitidos de conducción, que configuran un régimen de una gran complejidad.

⁵³Cfr. ARBONÉS LAPENA, H.I. Y GARCIA DE LA CALLE, J.R. Op. Cit. Pág. 7

⁵⁴Cfr. Ibidem. Op. Cit. Pág. 8

⁵⁵ Cfr. RODRÍGUEZ SANZ DE GALDEANO, B. "La regulación de los tiempos de disponibilidad (presencia y localización) del trabajador en el derecho comunitario y en el derecho interno". Revista de Justicia Laboral 41/2010. Lex Nova. Pág. 3.

Con el fin de explicar esta regulación de manera sencilla e ir desmadejando esa compleja red de tiempos de descanso y de conducción, en algunos documentos del Ministerio de Fomento⁵⁶ o de la Inspección de Trabajo⁵⁷, entre otros, se ha utilizado un sistema gráfico consistente en dividir los tiempos en porciones de un círculo. En este trabajo, se ha estimado necesario realizar un ejercicio similar, que permita explicar con claridad visual y sin género de dudas, la compleja distribución obligatoria de tiempos de conducción y descanso, de manera que quede clara la delimitación de la jornada laboral de los trabajadores móviles y, en consecuencia, el alcance de la presunción de laboralidad de los accidentes que tienen lugar en tiempo y lugar de trabajo, algo esencial, particularmente tras la STS de 6 de marzo de 2007⁵⁸, por más que sentencias posteriores hayan matizado el concepto de accidente “en misión” a través de la ampliación de los supuestos, con la construcción de la llamada “doctrina de la ocasionalidad relevante⁵⁹”.

En todo caso, el problema de determinación de la jornada es todavía más complejo, dado que superar los tiempos máximos de conducción da lugar no sólo a infracciones laborales, sino también a más que posibles infracciones administrativas⁶⁰ y, además, a estos tiempos han de añadirse los tiempos de presencia, para poder comprobar si se están respetando los límites máximos de jornada establecidos en el artículo

⁵⁶ Vid. AA. VV. El Tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera. Centro de Publicaciones. Secretaría General Técnica Ministerio de Fomento. Madrid. 2009. Págs. 30 y ss.

⁵⁷ Vid. GONZÁLEZ MARTÍN, A., MARTINEZ MESAS, R, GONZÁLEZ GUILLEM, J.A., TOLEDO CASTILLO, F, Guía Para Las Actuaciones de la Inspección de Trabajo en Materia de Seguridad Vial en las Empresas. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones, Madrid 2011. Pág. 49 y ss.

⁵⁸ Recurso 3415/2005, Ponente D. Aurelio Desdentado Bonete. En ella se establece que no es accidente de trabajo, ni en misión, ni *in itinere* el fallecimiento por una hemorragia encefálica que se produce cuando un trabajador, de regreso de una actividad de transporte, pernocta en un hotel y, después de retirarse a descansar a la habitación, aparece muerto al día siguiente, entendiéndose que “no todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la actividad laboral.”

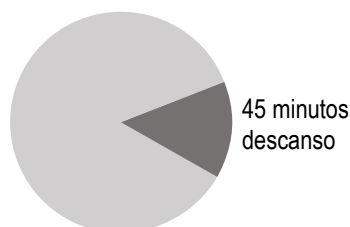
⁵⁹ Construida por la sala IV de nuestro Tribunal Supremo en sentencias como la de 27 de febrero de 2008 (rcud 2716/2006, ponente de Castro Fernández), 23 de junio de 2015 (rcud 944/2014, ponente de Castro Fernández) y 6 de julio de 2015 (rcud 2990/2013, ponente Salinas Molina). A través de la aplicación del 156.1 de la Ley de Seguridad Social y no, como hasta ese momento y con interpretaciones diversas, el 156.3. Vid. PÉREZ MADRID, J.E: “La ampliación de la doctrina sobre el “accidente en misión” por la doctrina de la “ocasionalidad relevante” en AA.VV: “Las incapacidades laborales y la Seguridad Social en una sociedad en transformación : I Congreso Internacional y XIV Congreso Nacional de la Asociación Española de Salud y Seguridad Social” Laborum. Murcia 2017, Págs 521-524

⁶⁰ La LOTT sanciona de manera contundente la infracción de las normas relativas a los tiempos máximos de conducción. Por ejemplo, en su artículo 140.20 tipifica como muy grave “el exceso superior al 50% en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los periodos de descanso obligatorio”. Superar los tiempos en un 50% es lo que diferencia la conducta leve y muy grave.

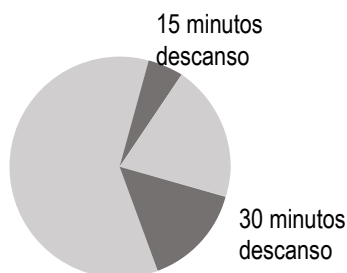
10 bis⁶¹ del R.D. 1561/1995 de 21 de septiembre, sobre jornadas máximas de trabajo⁶².

a) Conducción ininterrumpida⁶³

Tras un periodo de conducción ininterrumpida de 4 horas y 30 minutos, el conductor hará una pausa⁶⁴ de al menos 45 minutos.



El conductor puede sustituir dicha pausa de 45 minutos por dos pausas, la primera de al menos 15 minutos y la segunda de al menos 30 minutos, intercaladas en el periodo de conducción.



b) Conducción diaria⁶⁵

El tiempo máximo de conducción diaria no puede exceder de 9 horas, pudiendo llegar a 10 horas no más de dos veces por semana.

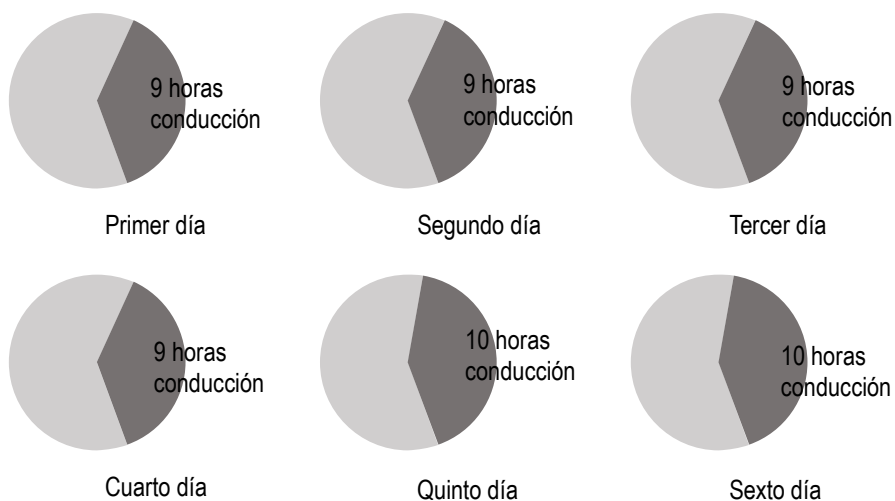
⁶¹ Que, en sus dos primeros puntos, establece lo siguiente: “Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y a los períodos mínimos de descanso diario y semanal, previstos en este real decreto con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles y la seguridad vial, cuando mediante convenio colectivo o, en su defecto, acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las cuarenta y ocho horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las sesenta horas semanales. El período de referencia de cuatro meses establecido en el párrafo anterior podrá ser ampliado hasta un máximo de seis meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo”

⁶²Cfr. ARBONÉS LAPENA, H.I. Y GARCIA DE LA CALLE, J.R.Op. Cit. Pág. 13

⁶³Artículo 7 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

⁶⁴ No se debe olvidar que el Artículo 4 d) del Reglamento (CE) 561/2006 define pausa como “cualquier periodo durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo, y que sirva únicamente para su reposo”, de forma que, por definición, en el transcurso de las pausas el conductor no podrá dedicarse a trabajo alternativo alguno, como tampoco a labores de tiempo de espera.

⁶⁵Artículo 6.1 del Reglamento (CE) nº 561/2006.



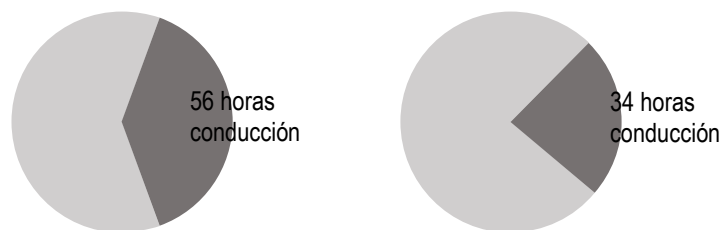
c) Conducción semanal⁶⁶

A los efectos del Reglamento (CE) 561/2006, y tal y como se recoge en el artículo 4 i), se entiende por semana “el periodo de tiempo comprendido entre las 00:00 horas del lunes y las 24:00 horas del domingo”.

El conductor hará un máximo de 56 horas a la semana y no podrá conducir más de 6 días consecutivos.

d) Conducción bisemanal⁶⁷

El tiempo de conducción en dos semanas consecutivas no podrá exceder de 90 horas. De esta forma, y tal y como se ve en el gráfico, como ejemplo, si una semana un trabajador conduce 56 horas, en la siguiente su tiempo de conducción no podrá exceder de 34 horas.



e) Descanso diario⁶⁸

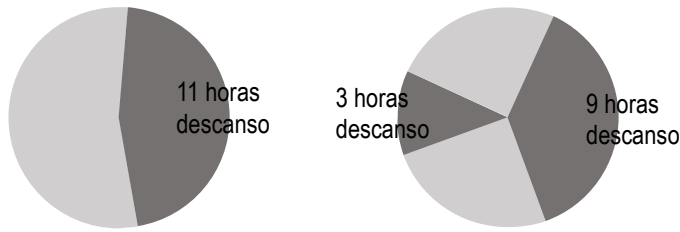
En las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior, los conductores deberán tomarse un nuevo período de descanso diario.

Este periodo de descanso diario podrá ser normal o reducido. Será período de descanso normal: cualquier período de descanso de al menos 11 horas ininterrumpidas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas.

⁶⁶ Art. 6.2. del Reglamento (CE) 561/2006

⁶⁷ Art. 6.3. del Reglamento (CE) 561/2006.

⁶⁸ Art. 8. del Reglamento (CE) 561/2006

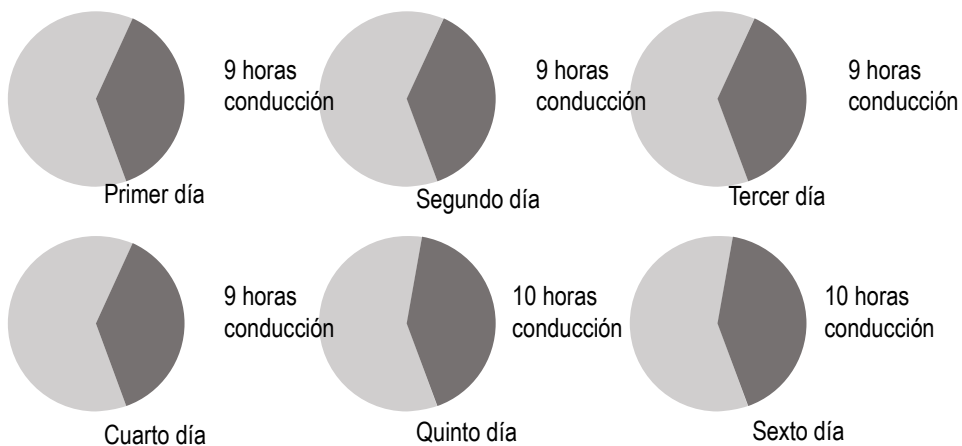


Será período de descanso diario reducido: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11. Los conductores no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales, es decir, que el descanso normal podrá reducirse a un solo periodo de al menos 9 horas tres veces por semana (descanso reducido), no habiendo que recuperar las horas no tomadas con respecto al descanso normal.

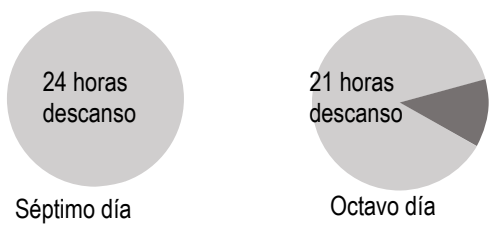


f) Descanso semanal⁶⁹

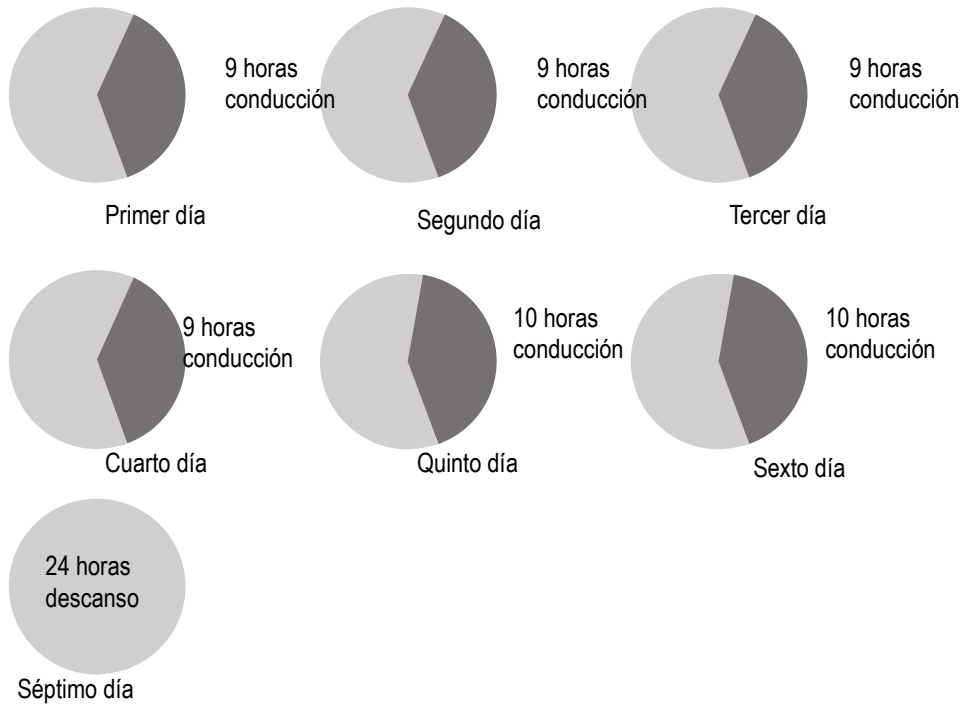
Después de conducir 6 días consecutivos hay que tomar un descanso de 45 horas ininterrumpidas (descanso semanal normal).



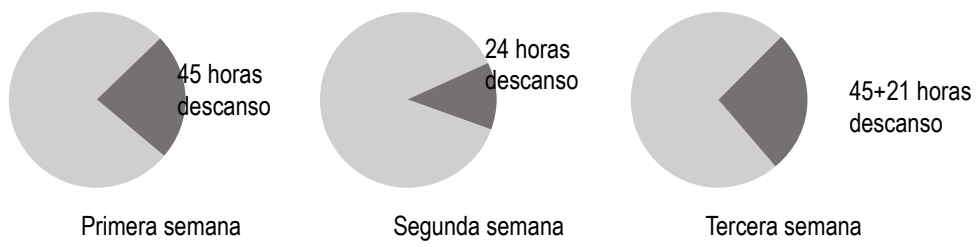
⁶⁹ Art. 8.6 del Reglamento (CE) 561/2006



Este periodo de descanso semanal de 45 horas ininterrumpidas puede reducirse como máximo a 24 horas (descanso semanal reducido).



Después de tomar un descanso semanal normal, el conductor podrá tomar la siguiente semana otro descanso semanal normal o un descanso semanal reducido. Esta reducción deberá recuperarla de una sola vez junto con un descanso de como mínimo 9 horas y siempre antes de que termine la tercera semana siguiente.



g) Hechos sancionables relacionados con la conducción⁷⁰

- Muy grave: el exceso superior al 50% en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida.

⁷⁰Art. 140 y ss. De la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Grave: el exceso superior al 20% en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, salvo que dicho exceso deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 140.20.
- Leve: el exceso en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

h) Hechos sancionables relacionados con el descanso:

- Muy grave: la minoración superior al 50% de los periodos de descanso obligatorios.
- Grave: minoración superior al 20% de los periodos de descanso establecidos, salvo que dicho defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 140.20.
- Leve: la minoración de los periodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

8. CONCLUSIONES

1. La ordenación del tiempo de trabajo, y la prevención contra el exceso del mismo, o la falta de descanso, es absolutamente esencial, y así ha sido considerada por el legislador, tanto interno como comunitario, por su incidencia en la prevención no sólo de los riesgos laborales, sino en la seguridad del tráfico en general, así como, si no se controla, la frecuencia de su incumplimiento (con objeto de reducir costes, por la enorme oferta existente en el sector) lo que desemboca en un alto nivel de intervención administrativa.

2. Esta intervención de los poderes públicos se ha producido tanto en el nivel de la legislación nacional española como en el nivel de la Unión Europea. Esta regulación más amplia se ha considerado imprescindible, dado que el régimen de transporte, por su propia naturaleza transnacional, necesita una regulación que trascienda el territorio de un estado, además de poseer una gran relevancia económica y social.

3. La regulación de la seguridad en el tráfico vial no solamente protege a los trabajadores del sector de los accidentes de trabajo (ya se consideren en misión, ya se consideren accidentes de trabajo propios) sino que es garantía, también, de la protección de todos los conductores que circulan por las vías y se cruzan con estos trabajadores. En este sentido, se habla de dimensión social del transporte, y hace que la regulación de la seguridad en el tráfico trascienda, con mucho, la dimensión puramente laboral, alcanzando también al derecho administrativo e, incluso, al derecho penal.

4. La consideración como asalariados de los trabajadores dedicados a tareas de conducción de mercancías se dará en aquellos casos en los que cumplan las notas de laboralidad recogidas en el artículo 1 del Estatuto de los Trabajadores, salvo en aquellos casos incluidos en la exclusión expresa del apartado 3 g) de este artículo. Se trata de una exclusión constitutiva, que opera con independencia de la existencia de una relación personal, voluntaria, dependiente, por cuenta ajena y retribuida. Esta exclusión, que se extiende a “ la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun

cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador”, y que, de acuerdo con la doctrina del Tribunal Supremo, se entiende referida a quienes sean titulares de la llamada “tarjeta de transporte”, obligatoria para vehículos de más de 2.000 Kilogramos de Peso Máximo Autorizado.

5. De acuerdo la referida trascendencia social, las distintas administraciones han entrado a regular la seguridad de estos trabajadores (y, por ende, del tráfico vial) a través de normativas que van mucho más allá de la prevención de riesgos laborales, y que entran en el terreno de la exigencia de determinados requisitos, tanto a trabajadores como a empresas para poder operar.

6. Dentro de estos requisitos se encuentra el de recibir determinada formación en relación con la seguridad vial, que ha de ser renovada de manera periódica y que lleva a la obtención de una acreditación para poder trabajar en el sector. Esta formación está considerada, por nuestro Tribunal Supremo, como formación esencial de carácter preventivo y, en consecuencia, se celebrará dentro de la jornada laboral y su coste no podrá recaer sobre el trabajador. Las tasas para la obtención de las acreditaciones también corren a cargo del empresario.

7. No solo los requisitos de acceso a la profesión están sujetos a una estricta regulación. También lo están aquellos referidos a los tiempos de conducción y descanso, aspecto para el que existe una regulación un tanto dispersa que, entendemos, debería aclararse y fusionarse en una sola norma, en aras de la necesaria claridad y seguridad jurídica.

8. Las sanciones que recaen sobre las infracciones cometidas, dada la dimensión social del transporte, trascienden lo puramente laboral. La regulación del tráfico también establece importantes sanciones de carácter administrativo, y, en fin, de acuerdo con la trascendencia social y la implicación de la seguridad de todos los ciudadanos que circulan por la vía, sea en un vehículo o no, las conductas más graves pueden merecer un reproche penal.

8. BIBLIOGRAFÍA

AA.VV. Capacitación Profesional Para Transportistas. Manual Específico de Mercancías. Editorial Tráfico Vial, Madrid 2009.

AA.VV. Manual para la obtención del Certificado de Capacitación Profesional de Transporte de Mercancías por Carretera. Editorial MAD, Sevilla, 2012.

AA.VV. “Tiempo de Trabajo en el Sector del Transporte por Carretera”. En Boletín Informativo Nº 116. Secretariado Permanente. Comité Confederal CGT. Abril 2008.

AA. VV. El Tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera. Centro de Publicaciones. Secretaría General Técnica Ministerio de Fomento. Madrid. 2009.

ARBONÉS LAPENA, H.I. Y GARCIA DE LA CALLE, J.R. “La jornada en el sector del transporte de mercancías por carretera”. Aranzadi Social 1/2011.

CABALLERO PÉREZ, M.J. “La laboralización de los transportistas con vehículo propio y la STS 19 diciembre 2005 (RJ 2006, 332)” en Revista Doctrinal Aranzadi Social num.13/2006.

FOTINOPOULOU BASURKO, O. “La ordenación del tiempo de trabajo de los transportistas por carretera. Seguridad vs. Competencia desleal”. Revista de derecho Social. Bomarzo 29/2005.

GARCÍA BLASCO, J y GONZÁLEZ LABRADA, M. “Los Trabajadores del Transporte”, en AA.VV. (BERMEJO VERA, J. Coord.) “El derecho de los Transportes Terrestres”. Ed. Cedecs, Madrid 1999.

GONZÁLEZ MARTÍN, A., MARTÍNEZ MESAS, R, GONZÁLEZ GUILLEM, J.A., TOLEDO CASTILLO, F., Guía Para Las Actuaciones de la Inspección de Trabajo en Materia de Seguridad Vial en las Empresas. Ministerio de Trabajo e Inmigración. Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones, Madrid 2011.

GÓMEZ ARBÓS, J. "Formación preventiva. Concepto y responsabilidades" Aranzadi Social 11/2012.

LUJÁN ALCÁRAZ, J." La problemática calificación como laboral de la actividad del transporte". ·En Anales de Derecho, nº16, 1998

MARTÍNEZ BARROSO, M.R. "El riesgo de accidente laboral en la conducción profesional. Especial referencia al transporte (autónomo o por cuenta ajena) por carretera" en AA.VV. (AGRA VIFORCOS, B. -Dir.) "siniestralidad y enfermedad laboral en carretera" Tirant Lo Blanch, Valencia 2017

MORENO GIMÉNEZ, G. Y LARIOS REDONDO, A. "Víctimas obreras en la carretera". La Mutua, Revista Técnica de Seguridad y Salud Laboral. Nº 35. 2005. Pág. 56.

PÉREZ MADRID, J. E: "La ampliación de la doctrina sobre el accidente en misión por la doctrina de la ocasionalidad relevante" en AA. VV: "Las incapacidades laborales y la Seguridad Social en una sociedad en transformación: I Congreso Internacional y XIV Congreso Nacional de la Asociación Española de Salud y Seguridad Social" Laborum. Murcia 2017

PINILLA GARCÍA, J, BORDAS MARTÍNEZ, J., GETE CASTRILLO, P., NOVA MELLE, P Y SANZ GONZÁLEZ, J. "La Salud laboral en el transporte por carretera". Labour, Madrid 2000.

RIVERO LAMAS, J. Y GARCÍA BLASCO, J., "Transporte de cosas y mercancías y contrato de trabajo" en Relaciones Laborales, 1987 (II).

RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, J. "Naturaleza jurídica de la relación entre los repartidores y mensajeros y las empresas de transporte" en *La Ley: Revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, Nº 4, 1998.

RODRÍGUEZ SANZ DE GALDEANO, B. "La regulación de los tiempos de disponibilidad (presencia y localización) del trabajador en el derecho comunitario y en el derecho interno". Revista de Justicia Laboral 41/2010. Lex Nova.

TRUJILLO PONS, F." Tiempo de trabajo en el sector del transporte de mercancías por carretera. Una especial referencia a los trabajadores autónomos". Revista de Información Laboral nº 5/2014. Lex Nova.

VALDÉS DAL-RE, F., "Ley y Jurisprudencia en la delimitación del ámbito del ordenamiento laboral: un diálogo en divergencia", Revista de Relaciones Laborales, 1994 (II), págs. 31 y ss.