



MINISTERIO DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE
EMPLEO Y ECONOMÍA SOCIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE
TRABAJO

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE ORDENACIÓN
NORMATIVA

O F I C I O

S/REF: Asunto: consultas y peticiones 25 de marzo de 2020
N/REF: DGT-SGON-I608LB
FECHA: 8 de mayo de 2020
ASUNTO: **Cuestiones sobre transportes y medidas del Real Decreto-ley 8/2020**
DESTINATARIO: **Juan Luis Fernández-Prieto González**
TRANSPORTES ARCA Consortium
transportes@arcaconsortium.net
Secretaría Dpto. Mercancías
Comité Nacional de Transporte Por Carretera
cc: Buzón g.crisis g.crisis@fomento.es

En relación con el escrito dirigido al buzón de crisis del Ministerio, hoy, de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, el pasado 25 de marzo, remitiendo diversas denuncias sobre los problemas habidos en determinados pasos fronterizos, en general ajenos a la competencia de esta Dirección General del Ministerio de Trabajo y Economía Social, las preguntas afines a las competencias sobre condiciones de trabajo y relaciones laborales, que se recoge a continuación.

3.- Nos plantean la siguiente consulta con referencia la tarjeta del tacógrafo digital de conductor. Aun solicitando su renovación a tiempo antes de los 15 días de su caducidad, pero ante la imposibilidad material de recoger la renovada en la correspondiente Delegación de Transportes, por encontrarse todas cerradas, la opción que quedaría es recibirla en un domicilio determinado al efecto, aunque previsiblemente eso no se producirá por falta de personal en dichas Delegaciones. **Existiendo la posibilidad ante la situación actual que no le llegue a tiempo, como deberá actuar el conductor para poder continuar registrando sus tiempos de conducción y descanso para no ser sancionado?**

El tacógrafo digital es una exigencia impuesta actualmente por el Reglamento (CE) n.º 561/2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n o 3820/85 del Consejo, que no es una norma laboral en sentido estricto.

El tacógrafo se revisa y autoriza y se controlan sus anotaciones por las autoridades de transportes, de igual forma que se autoriza la disponibilidad de las tarjetas de conductor.

Las circunstancias extraordinarias que atravesamos pueden dar lugar, como se indica, a la imposibilidad de hacer frente a la renovación de determinados documentos o aparatos de control y por ello, sin perjuicio de lo que alguna norma de excepción pueda haber establecido, entendemos que podrán utilizarse recursos previstos en el propio Reglamento, aunque no sean para idéntica situación.

www.mitramiss.gob.es
sgon@mitramiss.es
Código DIR3: EA0041806

C/ PÍO BAROJA, 6
28071 MADRID
TEL: 91 363 18 26 / 91 363 18 27
FAX: 91 363 20 38

CSV : PTF-9d47-ed43-5b3f-a1dd-9724-2527-b363-7b6e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : CONSOLACION RODRIGUEZ ALBA | FECHA : 14/05/2020 09:31 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 14/05/2020 09:31



Por ejemplo, en la modificación del artículo 15 del 3821/85, se prevé:

«Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, el conductor no pueda utilizar el aparato instalado en él, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 3, segundo guion, letras b), c) y d), deberán:

- a) *cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo I, consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios, o*
- b) *cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control.*

Cuando haya más de un conductor del vehículo equipado con el aparato de control de conformidad con el anexo IB, cada conductor se cerciorará de que su tarjeta de conductor está introducida en la ranura correcta del tacógrafo.»;

Lo que indicamos es una mera sugerencia pues, si bien es verdad que las anotaciones del tacógrafo reflejan el tiempo de trabajo, en esencia su finalidad es el control de las horas de conducción, cuya vigilancia no está asignada específicamente a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Serán por tanto las autoridades de tráfico y la Inspección de Transportes quienes podrán reconocer la validez de ciertas anotaciones sobre el tiempo de conducción durante la pandemia.

5.- En virtud del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del Covid-19 se han establecido medidas de agilización y facilitación en la tramitación de ERTES y, en particular, para cuando el mismo tenga como justificación “causa de fuerza mayor”. Esto puede dejar fuera o al menos plantear dudas en el caso de empresas de transporte por carretera que, entre otras circunstancias y en algunas especialidades, no sólo habrían experimentado un repunte de actividad y facturación -otra cosa será el cobro de esa facturación- sino que están siendo “en conjunto” consideradas como parte de un sector que “no puede parar”. La diferencia entre ser motivado por “causa de fuerza mayor” o no es muy significativa en estos momentos en términos de rapidez de tramitación y de coste posterior para las empresas que utilicen este instrumento de regulación de empleo.

La definición de “causa de fuerza mayor” que se emplea es:

Tendrán la consideración de provenientes de una situación de fuerza mayor, con las consecuencias que se derivan del art. 47 ET, las suspensiones de contrato y reducciones de jornada que: “tengan su causa directa en pérdidas de actividad como consecuencia del COVID-19, incluida la declaración del estado de alarma, que impliquen suspensión o cancelación de actividades, cierre temporal de locales de afluencia pública, restricciones en el transporte público y, en general, de la movilidad de las personas y/o las mercancías, falta de suministros que impidan gravemente continuar con el desarrollo ordinario de la actividad, o bien en situaciones urgentes y extraordinarias debidas al contagio de la plantilla o la adopción de medidas de aislamiento preventivo decretados por la autoridad sanitaria, que queden debidamente acreditados”.

En la relación de actividades (23 de ellas) no aparece el transporte por carretera. La lógica de ello es que no se le ha obligado a parar con motivo del decreto. Sin embargo en muchos casos, esa obligación de parar viene indirectamente motivada por ser proveedores del servicio de transporte de muchos actores de los que sí se ven obligados (por ejemplo algunos específicamente citados en la relación como son Bares especiales, hostelería y restauración y restaurantes de hoteles, Salones de banquetes además y, en particular en el caso de las empresas, esa obligación de cese de actividad siquiera sea parcial puede venir motivada por



decisiones similares de gobiernos de otros miembros de la UE. **Por tanto solicitamos que pueda ser tenida en cuenta la actividad de transporte por carretera entre las que pueden acogerse a ERTE por causa de fuerza mayor si la empresa es proveedora de servicio de transporte a cualquiera de las actividades relacionadas en el RD.**

En cuanto a la lista de actividades ha sido establecida por el Gobierno mediante real decreto-ley, en relación con el Real Decreto 463/2020, de declaración del estado de alarma. A este respecto cabe destacar de la lectura del del artículo 22.1 del Real Decreto-ley 8/2020, que prevé:

*1. Las suspensiones de contrato y reducciones de jornada **que tengan su causa directa en** pérdidas de actividad como consecuencia del COVID-19, incluida la declaración el estado de alarma, que impliquen suspensión o cancelación de actividades, cierre temporal de locales de afluencia pública, restricciones en el transporte público y, en general, de la movilidad de las personas y/o las mercancías, falta de suministros que impidan gravemente continuar con el desarrollo ordinario de la actividad, o bien en situaciones urgentes y extraordinarias debidas al contagio de la plantilla o la adopción de medidas de aislamiento preventivo decretados por la autoridad sanitaria, **que queden debidamente acreditados**, tendrán la consideración de provenientes de una situación de fuerza mayor, con las consecuencias que se derivan del artículo 47 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.*

*En relación con las **actividades que deban mantenerse** de acuerdo con la declaración del estado de alarma, otras normas de rango legal o las disposiciones dictadas por las autoridades delegadas en virtud de lo previsto en el artículo 4 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, **se entenderá que concurre la fuerza mayor** descrita en el párrafo anterior respecto de las suspensiones de contratos y reducciones de jornada aplicables a la parte de actividad no afectada por las citadas condiciones de mantenimiento de la actividad.*

Entendemos, por tanto, que las situaciones a las que se refiere la consulta podrán quedar amparadas en un ERTE fundado en causa de fuerza mayor, en los términos que la norma recogida prevé.

El resto de la cuestiones son completamente ajenas a las competencias de este centro directivo.

LA DIRECTORA GENERAL
P.D. LA SUBDIRECTORA GENERAL

Consolación Rodríguez Alba