

13823 REAL DECRETO 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 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.

La Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, incluye en su ámbito de aplicación al sector de transportes por carretera. No obstante dicha inclusión, prevalecen sobre las de esta directiva las normas específicas establecidas en el Reglamento (CE) número 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 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/CEE y (CE) n.º 2135/98/CE del Consejo y se deroga el Reglamento 3820/85/CEE del Consejo, así como en la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. A su vez, las normas comunes que se establecen en el citado Reglamento sobre tiempo de conducción y tiempo de descanso de los conductores prevalecen sobre las contenidas en la indicada Directiva.

España cuenta ya con una normativa que ordena específicamente el tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera; se trata del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, que se aprobó haciendo uso de la autorización concedida al Gobierno en los artículos 34.7, 36.1 y 37.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. El Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, establece en sus artículos 8 y 9 normas que son aplicables con carácter general al sector de transportes, y en sus artículos 10 a 12 normas que se aplican de modo particular a los transportes por carretera.

Por otra parte, también se han incorporado al ordenamiento jurídico las normas que regulan los tiempos de conducción y de descanso y el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los reglamentos comunitarios.

Además, la indicada normativa contiene numerosas remisiones a la negociación colectiva para la concreción específica de determinados extremos relativos a la ordenación del tiempo de trabajo; de ahí que en nuestro país exista también una abundante, aunque dispersa, regulación de la indicada materia en numerosos convenios colectivos del sector de transportes por carretera de distinto ámbito.

Ahora bien, no obstante lo anterior, existen todavía algunos aspectos concretos de la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, que no están plenamente incorporados al ordenamiento jurídico español. Pues bien, la transposición plena de la Directiva 2002/15/CE constituye el objeto del presente real decreto que se dicta haciendo uso de la misma autorización que sirvió para aprobar el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, que ahora se modifica.

La presente norma, en línea con lo previsto en la directiva, está dirigida a reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles del transporte por carretera, a mejorar la seguridad vial y a facilitar la aproximación de las condiciones de competencia del sector.

En la indicada dirección se orientan, desde luego, el establecimiento de límites absolutos a la duración de la jornada de trabajo y a la duración media de la misma en períodos de referencia inferiores al año, en los supuestos de distribución irregular de la jornada de trabajo a lo largo del año, límites hasta ahora inexistentes; la limitación de

la duración máxima del trabajo nocturno; así como la inclusión dentro de los indicados límites del tiempo trabajado para más de un empresario.

En dicha dirección se orientan también las posibilidades que se ofrecen de adaptar mediante negociación colectiva, preferentemente de ámbito estatal, el tiempo de trabajo.

El real decreto modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, y consta de un único artículo con cuatro apartados en los que, respectivamente, se modifica el artículo 10, se añade un nuevo artículo con el número 10 bis, se modifica el artículo 11 y se suprime el apartado 2 del artículo 12. El real decreto se completa con tres disposiciones de la parte final: una derogatoria y dos finales.

La nueva redacción del artículo 10 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, viene a incorporar a nuestro régimen legal del tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera como tiempo de trabajo efectivo o tiempo de presencia, según los casos, los períodos que se definen en la Directiva 2002/15/CE, así como las condiciones concretas para ser considerados como tiempo de trabajo efectivo o como tiempo de presencia.

El nuevo artículo 10 bis que se añade al Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, tiene por objeto sistematizar para los trabajadores móviles de todo el sector del transporte por carretera los límites de su tiempo de trabajo y descanso, incluso cuando se trabaje para más de un empresario.

La modificación del artículo 11 tiene en cuenta la entrada en vigor del Reglamento 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006. Para ello, en lugar de introducir aquí los períodos mínimos de conducción y descansos de los conductores de transportes interurbanos, se opta por hacer una remisión a los límites previstos en la norma comunitaria, garantizando el mismo tratamiento.

La tramitación de este real decreto viene precedida de una intensa participación de las asociaciones empresariales y organizaciones sindicales del sector. En el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005 por el que se desarrollan y aplican distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera que se adoptaron en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, para la mejora de las condiciones de transparencia y de competencia del sector del transporte por carretera, se reflejó la necesidad de que la transposición de la Directiva 2002/15/CE se llevase a cabo dando absoluta prioridad al acuerdo de los interlocutores sociales. Desde entonces se ha desarrollado un largo período de negociación entre organizaciones sindicales y asociaciones empresariales, que, al igual que ocurrió con la negociación de los interlocutores sociales en el ámbito europeo, no ha fructificado en un acuerdo.

Posteriormente, en la tramitación formal del real decreto han sido nuevamente consultadas las organizaciones sindicales y las asociaciones empresariales más representativas. Igualmente, el proyecto ha sido informado por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y por el Comité Nacional de Transportes por Carretera.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales y de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de julio de 2007,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.*

El Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 10, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 10. *Tiempo de trabajo en los transportes por carretera.*

1. Serán de aplicación en el transporte por carretera las disposiciones comunes contenidas en el artículo 8 de este real decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo y en los siguientes.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte por carretera a los trabajadores móviles, entendiéndose por éstos a cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte.

A tal efecto, serán trabajadores móviles en el transporte por carretera 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.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, se entienden comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo los períodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando 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.

4. Se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, 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.

En particular, siempre que concurren las circunstancias anteriores y, conforme a lo señalado, no constituyan una pausa o un descanso, serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos:

a) Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transportador o tren.

b) Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano los períodos señalados en los párrafos a) y b) y su previsible duración. A tal fin, salvo que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal se acuerden otros términos y condiciones, el empresario comunicará al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con anterioridad a la partida. En caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

c) Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los conve-

nios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.

d) Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

5. Los períodos de tiempo de presencia indicados en el apartado 4 de este artículo se computarán para determinar el límite de horas semanales que se establece en el artículo 8.3.

No obstante, el período de un mes que se toma como referencia en el indicado artículo 8.3, podrá ampliarse hasta un máximo de dos 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, tales como el carácter internacional de los servicios de transporte.

6. Los trabajadores móviles deberán ser informados por los empresarios de la normativa legal, reglamentaria o convencional, de los posibles acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, así como de las demás reglas aplicables en la empresa que afecten a la regulación de su tiempo de trabajo. A tal efecto, deberán tener a disposición de los mismos un ejemplar de la indicada regulación.»

Dos. Se añade un artículo 10 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 10 bis. *Límites del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles.*

1. 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.

2. Cuando, sin tener la calificación de trabajador nocturno conforme a lo previsto en el artículo 36.1 del Estatuto de los Trabajadores, un trabajador realice trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de diez horas por cada período de veinticuatro.

En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno, determinada conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del Estatuto de los Trabajadores, podrá poner en peligro la seguridad vial.

3. En el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios en el período considerado. A tal efecto el empresario solicitará por escrito al trabajador el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios. El trabajador facilitará estos datos por escrito.

Sin perjuicio de lo que se establezca en la negociación colectiva, en los contratos de trabajo podrá determinarse la forma de cumplimiento de las obligaciones previstas en este apartado.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11, 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.

Las fracciones en que, en su caso, se dividan estos períodos no podrán tener una duración inferior a quince minutos, salvo en aquellas rutas de transporte regular de viajeros cuyo recorrido no exceda de cincuenta kilómetros.

5. El empresario será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. Este registro se conservará, al menos, durante tres años después de que finalice el período considerado. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.»

Tres. Se modifica el artículo 11, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 11. *Límites del tiempo de conducción en los transportes por carretera.*

Los períodos máximos de conducción diarios y semanales y los descansos mínimos entre jornadas y semanal de los conductores de transportes interurbanos deberán respetar los límites establecidos en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 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) 3820/85 del Consejo.»

Cuatro. Se suprime el apartado 2 del artículo 12 y el apartado 1 pasa a ser párrafo único, sin numeración.

Disposición derogatoria única. *Alcance de la derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2002/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002 relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

Disposición final segunda. *Facultades de aplicación y desarrollo.*

Se faculta a los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales y de Fomento, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

Dado en Madrid, el 6 de julio de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno
y Ministra de la Presidencia,
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

13824 *ORDEN PRE/2170/2007, de 13 de julio, por la que se modifican los anexos II de los Reales Decretos 569/1990, de 27 de abril, y 280/1994, de 18 de febrero, por los que se establecen los límites máximos de residuos de plaguicidas y su control en determinados productos de origen animal y vegetal, respectivamente.*

Los límites máximos de residuos de plaguicidas se regulan, para los productos de origen vegetal y animal, por el Real Decreto 569/1990, de 27 de abril, relativo a la fijación de contenidos máximos de residuos de plaguicidas sobre y en los productos de origen animal y por el Real Decreto 280/1994, de 18 de febrero, por el que se establecen los límites máximos de residuos de plaguicidas y su control en determinados productos de origen vegetal, respectivamente. Asimismo, de conformidad con la disposición final primera de ambos reales decretos, los anexos han sido sucesivamente actualizados.

Los límites máximos de residuos de plaguicidas han sido modificados recientemente por la Directiva 2006/92/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2006, por la que se modifican los anexos de las Directivas 76/895/CEE, 86/362/CEE y 90/642/CEE del Consejo en lo que respecta a los contenidos máximos de residuos de captan, diclorvos, etion y folpet y la Directiva 2007/7/CE de la Comisión, de 14 de febrero de 2007, que modifica determinados anexos de las Directivas 86/362/CEE y 90/642/CEE del Consejo por lo que respecta a los contenidos máximos de residuos de atrazina, lambda-cihalotrina, fenmedifam, metomilo, linurón, penconazol, pimetozina, bifentrina y abamectina, la Directiva 2007/8/CE de la Comisión, de 20 de febrero de 2007, por la que se modifican los anexos de las Directivas 76/895/CEE, 86/362/CEE y 90/642/CEE del Consejo en lo relativo a los contenidos máximos de residuos de fosfamidón y mevinfós, la Directiva 2007/9/CE de la Comisión, de 20 de febrero de 2007, por la que se modifica el anexo de la Directiva 90/642/CEE del Consejo en lo que respecta a los límites máximos de residuos de aldicarb, la Directiva 2007/11/CE de la Comisión, de 21 de febrero de 2007, que modifica determinados anexos de las Directivas 86/362/CEE, 86/363/CEE y 90/642/CEE del Consejo por lo que respecta a los contenidos máximos de residuos de acetamiprid, tiacloprid, imazosulfurón, metoxifenoazida, S-metolaclo, milbemectina y tribenurón y la Directiva 2007/12/CE de la Comisión, de 26 de febrero de 2007, por la que se modifican algunos anexos de la Directiva 90/642/CEE del Consejo en lo referente a los límites máximos de residuos de penconazol, benomilo y carbendazima.

Por la presente disposición se incorporan al ordenamiento jurídico interno las anteriores Directivas, para lo cual se modifica, por un lado, el anexo II del Real Decreto 569/1990, de 27 de abril, de conformidad con su disposición final primera y por otro el anexo II del Real Decreto 280/1994, de 18 de febrero, conforme a lo establecido en su disposición final primera, una vez elevada, por la Comisión conjunta de residuos de productos fitosanitarios a los Ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, la oportuna propuesta de modificación.

La presente disposición ha sido sometida al informe previo de la Comisión Interministerial para la Ordenación Alimentaria.

En el procedimiento de elaboración de esta disposición han sido consultadas las comunidades autónomas y las entidades representativas de los intereses de los sectores afectados.

En su virtud, a propuesta de las Ministras de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, dispongo: