



I. COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

D. OTRAS DISPOSICIONES

CONSEJERÍA DE EMPLEO E INDUSTRIA

RESOLUCIÓN de 15 de diciembre de 2021, de la Dirección General de Trabajo y Prevención de Riesgos Laborales, por la que se dispone la inscripción en el Registro Central de Convenios Colectivos de Trabajo, el depósito y la publicación del acuerdo marco regional de subrogación del transporte de viajeros/as por carretera, con vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas, incluido el conductor.

Visto el texto del Acuerdo marco regional de subrogación del transporte de viajeros/as por carretera, con vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas, incluido el conductor, que fue suscrito con fecha 30 de noviembre de 2021, de una parte por las organizaciones sindicales Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO de Castilla y León y la Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT de Castilla y León, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Federación Empresarial Castellano Leonesa de Transporte en Autobús (FECALBUS), en representación de las empresas del sector, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83.3 en relación con el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, el artículo 2.1.d) del Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo, y el Decreto 22/2019, de 1 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Empleo e Industria, esta Dirección General

ACUERDA

Primero.– Ordenar la Inscripción y el depósito del citado Acuerdo marco en el Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo, con notificación a la comisión negociadora.

Segundo.– Disponer su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

Así lo acuerdo y firmo.

Valladolid, 15 de diciembre de 2021.

*La Directora General de Trabajo
y Prevención de Riesgos Laborales,
Fdo.: INMACULADA MARTÍNEZ MERINO*

ACUERDO MARCO REGIONAL DE SUBROGACIÓN DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS/AS POR CARRETERA, CON VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA DE MÁS DE NUEVE PLAZAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR**PREÁMBULO**

El presente acuerdo marco es fruto de la adaptación del Acuerdo Marco Estatal sobre materias del transporte de viajeros por carretera (B.O.E. núm. 49, de 26 de febrero de 2015) dadas las características de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en cuanto al transporte de viajeros por carretera, teniendo la ruralidad del territorio como una singularidad de movilidad propia, siendo una necesidad garantizar la accesibilidad mediante un transporte de proximidad.

Dadas las características específicas de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en cuanto a la extensión y ruralidad de su territorio, así como la enorme dispersión de la población, estas definen unas necesidades y forma de movilidad propias de esta Comunidad Autónoma, siendo imprescindible garantizar la movilidad mediante un transporte público de proximidad para la accesibilidad a todo tipo de servicios esenciales (sanidad, educación, etc.).

La despoblación que sufre Castilla y León en su entorno rural y núcleos aislados de población es cada vez más aguda; las comunidades sufren el éxodo de sus habitantes hacia núcleos más urbanitas, hacia las grandes capitales de provincia. Pese a ello es imprescindible que todos los habitantes de la Comunidad Autónoma, especialmente los del extenso y disperso mundo rural, e incluso los de las capitales de provincia pequeñas o medianas, tengan acceso a los servicios esenciales mediante el transporte público.

La histórica baja densidad de población de Castilla y León no hace sino intensificar el ritmo de despoblación rural que sufre la Comunidad Autónoma, agravado también por el envejecimiento de dicha población. Se ha de tener presente que la despoblación que sufre el territorio pudiera ser una de las causas, si no la principal, de la baja ocupación de los servicios de transporte por carretera.

Es por ello necesario, tal y como se recoge en diferentes estudios, así como en los trámites de la futura Ley de Dinamización Demográfica, «incorporar el entorno demográfico en el diseño y desarrollo de todas las políticas públicas para que contribuyan a fijar, integrar, incrementar y atraer población, garantizando la igualdad de acuerdo con la ordenación territorial en el acceso a los servicios básicos». El sector del transporte público de viajeros por carretera es un elemento indispensable en estas políticas. A partir de esta necesidad las diferentes tipologías de servicio de transporte público de viajeros por carretera, son una base de dichas políticas, destacando los servicios de prestación conjunta, el transporte a la demanda, además del resto de tipos de transporte, ya que facilitan la movilidad de los ciudadanos en todos los ámbitos de sus necesidades de desplazamiento, tales como la educación, la sanidad, el empleo, el turismo, etc.

Estando en un entorno de reordenación del sector en el que es posible que se integren de forma generalizada servicios de transporte escolar en servicios de transporte regular de uso general, pudiendo todo ello afectar de forma directa al empleo del sector del transporte público regular de viajeros por carretera. Es, por tanto, necesario un Acuerdo Marco para poder preservar un sistema de empleo sostenible y de calidad, en el cual, no se pongan en peligro, por una falta de regulación en este aspecto, ni su mantenimiento ni la conservación de los derechos y deberes de los trabajadores/as del sector del transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma.

Al mismo tiempo un Acuerdo Marco autonómico en materia de subrogación debe recoger las particularidades que afectan al sector del transporte público regular de viajeros en autocar (aquel que abarca vehículos de más de 9 plazas incluido el conductor) en Castilla y León.

En este sentido son importantes, a la hora de determinar la regulación de dicho sector, tomar en consideración, no solo las características específicas de dicho sector, sino también las particularidades de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que lo hacen diferente en determinados aspectos del propio sector con otras comunidades cuya idiosincrasia es distinta.

Con carácter general, el sector del transporte regular de viajeros en autocar tiene, de por sí, una serie de características propias, que lo diferencian de otros sectores, y que hacen prácticamente imposible que un mismo conductor trabaje en dos empresas a la vez. Esto se debe –entre otros motivos– a que la normativa que regula este sector establece obligaciones y limitaciones para el conductor, como tiempos de conducción, descansos diarios obligatorios, descansos semanales obligatorios, utilización de tacógrafo, tiempo efectivo de trabajo, etc., que hacen que sea imposible que un mismo conductor pueda trabajar en dos empresas distintas compartiendo la jornada diaria, pues ninguna de ellas podría, por ejemplo, saber cuánto tiempo un mismo conductor ha estado conduciendo en la otra y, por tanto, no sabría en qué momento debería tener el preceptivo descanso diario o semanal.

A su vez, y por lo que se refiere a las especialidades de este sector en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, se trata de una comunidad que tiene:

- Una extensión geográfica amplísima, pero, al mismo tiempo, con un volumen de población bajo, lo que hace que la densidad de población sea de las menores de España.
- Un gran número de núcleos de población, muy dispersos entre sí, y con un número de habitantes muy reducido cada uno de ellos.
- Una clara tendencia al envejecimiento de la población y a la disminución demográfica en el mundo rural.
- Un volumen importante de actividad del transporte en autocar está concentrado además en unos periodos cortos y fechas concretas del año.

Lo expuesto afecta, por tanto, de forma directa al transporte público de viajeros en autocar en Castilla y León, al tener que abarcar un territorio inmenso, con ocupaciones de los vehículos muy bajas y con una carga de trabajo irregular a lo largo del año, haciendo necesario que los conductores realicen su desempeño simultáneamente en al menos dos de los tres ámbitos y, con mucha frecuencia, simultáneamente en los tres ámbitos del transporte de viajeros en autocar: Transporte regular de uso general, y transporte regular de uso especial (especialmente el escolar), pero con dedicaciones variables a lo largo del año, siendo casi siempre imprescindible que el conductor realice algún tipo de servicio regular (general o especial) dependiente de la Administración.

Por este motivo, ante un proceso de reordenación, el contrato de trabajo del conductor debe ir ligado al servicio donde el trabajo que desempeñe sea más repetitivo, estable y seguro. Por ello, todas estas realidades han de tenerse en consideración a la hora de establecer el marco de actuación de la subrogación de trabajadores/as de este sector en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

A pesar de las circunstancias expuestas, el Acuerdo Marco Estatal en materia de subrogación no tiene en cuenta estas singularidades de Castilla y León, y está diseñado exclusivamente para transporte regular de uso general, especialmente en líneas regulares de largo recorrido, en las que habitualmente la jornada de trabajo de un conductor se utiliza íntegramente en dicha línea regular.

Teniendo todo lo anterior en cuenta y con el interés de proteger el empleo y su calidad en el sector del transporte público regular de viajeros en autocar, se considera necesario disponer de una regulación en materia de subrogación adaptada a las características singulares de Castilla y León, regulación que ayude a evitar que pueda haber trabajadores/as cuyos/as puestos de trabajo queden sin contenido debido, por ejemplo, a procesos de reordenación del sector. De ello surge el presente Acuerdo Marco que regula la subrogación de trabajadores/as en el sector del transporte de viajeros en autocar para todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Por todo lo expuesto, el presente Acuerdo Marco tiene como finalidad regular la situación de los contratos de trabajo de los empleados de empresas concesionarias o prestadoras salientes, adscritos a este tipo de transporte de viajeros, que finalicen por transcurso de su plazo de otorgamiento o por cualquier otra causa, y sean objeto de un nuevo procedimiento de selección de un nuevo prestador del servicio (empresa entrante). Lo regulado en el presente Acuerdo Marco será de aplicación igualmente en los supuestos en los que el servicio de transporte objeto de licitación fuera reordenado, unificado, dividido, segregado, modificado o le diera otra denominación la Administración titular.

PARTES SIGNATARIAS

Las condiciones establecidas en este Acuerdo Marco para el Sector de Transporte de Viajeros por Carretera han sido concertadas, por un lado, las organizaciones sindicales Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO de Castilla y León y La Federación de servicios para la movilidad y el consumo de UGT de Castilla y León, por el otro la organización patronal FECALBUS, que afrontan la negociación ostentando la condición de más representatividad y capacidad suficiente en el sector del transporte de viajeros/as por carretera en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Se formaliza de conformidad con lo previsto en el Título III del Estatuto de los Trabajadores y constituye un acuerdo, adoptado al amparo de su artículo 83.2 y 3.

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Ámbito territorial.

El presente Acuerdo Marco regional sobre materias en el Sector de Transporte de Viajeros por Carretera (en adelante, Acuerdo Marco) se formaliza al amparo de lo dispuesto en el artículo 83.3 del Estatuto de los Trabajadores y afectará a todas las empresas de transporte de viajeros por carretera en todo el territorio de Castilla y León con vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas, incluido el Conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 84 del Estatuto de los Trabajadores en orden a eventuales concurrencias por la existencia de ámbitos de negociación que cuenten con sus propias normas convencionales de conformidad con las reglas que, a tales efectos, se incluyen en la ordenación de la estructura de la negociación colectiva en el sector.

Artículo 2. Ámbito personal.

El presente Acuerdo será de aplicación a todos los/as trabajadores/as pertenecientes a las empresas relacionadas en el artículo 1 del presente acuerdo, excluidos aquellos y aquellas que, en virtud de lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores, no prestan relación de carácter laboral o ésta sea una relación de carácter especial, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.º de la mencionada norma, a excepción de los comprendidos en el apartado G que tengan por actividad el transporte de viajeros/as.

Artículo 3. Ámbito funcional.

El presente Acuerdo Marco será de aplicación a todas las empresas de transporte público de viajeros/as por carretera que presten servicios (o puedan prestarlos como consecuencia de una nueva concesión/ contrato o cualquier forma de gestión indirecta) con vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas incluida la de conductor de transporte regular permanente o temporal de uso general, urbanos, interurbanos, metropolitanos, servicios a la demanda, servicios de prestación conjunta y regular de uso especial o temporal de viajeros/as por carretera, estando incluido el transporte escolar, en la modalidad uso general, como regular de uso especial, prestadas en régimen de concesión administrativa o por cualquiera de las fórmulas de gestión indirecta de servicios públicos contempladas en la Ley de contratos del sector público.

Todo ello, con independencia de que la empresa que lo preste o lo vaya a prestar, se dedique a otra actividad de transporte, de la industria o de los servicios. Igualmente, con independencia que tenga o no tenga el domicilio social en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Quedan excluidas del ámbito funcional del Acuerdo, las empresas de carácter público del Sector cualquiera que sea la Administración Pública de la que dependan y las empresas municipales de transportes urbanos.

Lo dispuesto en el presente Acuerdo Marco no prejuzga la aplicación, cuando proceda, del artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores relativo a la sucesión de empresas.

Será de aplicación directa e inmediata, sin necesidad de otro trámite o negociación. En el supuesto que los convenios provinciales o de empresa mantengan revisiones genéricas a la ordenanza laboral o al laudo arbitral sustitutorio de esta última, se entenderán referidas al presente acuerdo marco por lo que se refiere a las materias en el contempladas.

Artículo 4. Vigencia.

El presente Acuerdo marco entrará en vigor el día de su firma, con independencia de la fecha de publicación en el B.O.C. y L. y finalizará su vigencia el día 31 de diciembre del año 2026.

Si no mediara denuncia expresa de alguna de las partes, el presente Acuerdo se prorrogará por periodos anuales. Esta disposición se considerará, expresamente y en todo momento, como acuerdo entre partes firmantes del presente Acuerdo.

La denuncia del Acuerdo Marco podrá ser efectuada por cualquiera de las partes legitimadas para ello. Deberá efectuarse por escrito con dos meses de antelación a la fecha de expiración de su vigencia inicial, o de cualquiera de sus prorrogas de existir según lo previsto y de ella se dará traslado a cada una de las partes legitimadas para negociar y a la autoridad laboral.

Una vez expirado y denunciado mantendrá todo su contenido en vigor en tanto en cuanto no se suscriba un nuevo acuerdo que lo sustituya.

Artículo 5. Eficacia.

El presente Acuerdo marco ha sido negociado y suscrito al amparo del artículo 83.3 del Estatuto de los Trabajadores, de ahí que pretenda articular las materias en él recogidas del Sector de Transporte público de viajeros/as por Carretera en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Las materias aquí tratadas serán de aplicación obligatoria e inmediata y, sin necesidad de que sean incorporadas en los Convenios Colectivos de ámbito inferior, incluidos los Convenios de empresa que no contengan regulación propia sobre estas materias, no siendo posible ulterior negociación sobre las materias contenidas en el presente Acuerdo, al haber quedado agotadas en este ámbito regional. Todo ello a salvo de lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 6. Vinculación a la totalidad.

El presente Acuerdo constituye un todo único e indivisible y plasma los intereses de las partes, sobre las materias que incluye, siendo fruto de una mutua renuncia a los intereses particulares en aras a la consecución de un objetivo común, cual es la regulación armónica y equilibrada de las materias que contempla. De ahí que, si por sentencia judicial firme o Resolución Administrativa de igual carácter, algún aspecto esencial del mismo (en especial el título IV, artículo 14 del presente acuerdo) fuera declarado nulo o contrario a Derecho, perderá en su totalidad la eficacia. En ese supuesto, las partes legitimadas iniciaran en el término de los 30 días siguientes a tal declaración de nulidad o ilegalidad, o en el plazo de subsanación fijado por la Administración Laboral las conversaciones necesarias para solucionar los defectos observados, si no tuvieran el carácter de insubsanables.

Las conversaciones que mantengan las partes tendentes a subsanar el vicio de nulidad o ilegalidad puestos de manifiesto por sentencia judicial o resolución administrativa, se desarrollarán durante el plazo máximo de seis meses a contar desde la fecha en que les sea notificada por resolución judicial o administrativa. Transcurrido dicho plazo sin alcanzar acuerdo alguno, el presente Acuerdo Marco perderá la eficacia en su totalidad. En tanto no transcurra dicho plazo, se mantendrá provisionalmente vigente el contenido del Acuerdo Marco no afectado por la resolución judicial o administrativa que declare la nulidad o ilegalidad.

Artículo 7. Concurrencia.

Al amparo de lo previsto en el artículo 84, en relación con el 83.2 del Estatuto de los Trabajadores, la concurrencia de Convenios Colectivos de ámbito inferior se resolverá, salvo disposición expresa de este Acuerdo, aplicándose el contenido del convenio de ámbito inferior hasta la finalización de su vigencia natural, en cuyo momento será de aplicación el presente Acuerdo, en los términos fijados en su articulado, y respetando lo señalado en el artículo 84 del Estatuto de los Trabajadores, relativo a los Convenios de Empresa y respecto de las materias relacionadas en el mismo. El Título IV relativo a sucesión convencional y subrogación, al tratarse de materia reservada al presente Acuerdo Marco, será de aplicación obligatoria, sin necesidad de su incorporación a los Convenios Colectivos de ámbito inferior, desde el momento de su firma, con independencia de su publicación en el B.O.C. y L., y si algún Convenio Colectivo de ámbito inferior tuviera regulación sobre esta materia, desde el momento de la finalización de su vigencia pactada.

Si un Convenio Colectivo de ámbito territorial inferior vigente a la firma del presente Acuerdo Marco, contemplara o regulara la institución de la subrogación o sucesión empresarial en los contratos de trabajo o relaciones laborales, para otro tipo

de servicios diferentes al del regular permanente de uso general, urbanos, interurbanos, metropolitanos, servicios a la demanda, servicios de prestación conjunta y regular de uso especial o temporal de viajeros por carretera (estando incluido el transporte escolar, tanto si es en la modalidad de contrato como si es en líneas compartidas), prestados en régimen de concesión administrativa o por cualquiera de las fórmulas de gestión indirecta de servicios públicos contempladas en la Ley de contratos del sector público salvo que las partes legitimadas para su negociación pacten otra cosa, mantendrá su vigencia no obstante la existencia del presente Acuerdo Marco, en la medida que el Acuerdo Marco, en su Título IV, regula dicha institución exclusivamente para los servicios de transporte regular permanente de uso general, urbanos, interurbanos, metropolitanos, servicios a la demanda, servicios de prestación conjunta y regular de uso especial o temporal de viajeros por carretera (estando incluido el transporte escolar tanto si es en la modalidad de contrato como si es en líneas compartidas), prestados en régimen de concesión administrativa o por cualquiera de las fórmulas de gestión indirecta de servicios públicos contempladas en la Ley de contratos del sector público y no se produce, en consecuencia, concurrencia en esta materia.

Los derechos y obligaciones derivados de las relaciones laborales en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo Marco, respetando el contenido del artículo 3.º del ET, se regularán, en primer lugar y en relación con las materias que después se señalarán por lo previsto en el presente Acuerdo Marco, como elemento homogeneizador de las condiciones de trabajo en el sector dentro de su ámbito territorial.

TÍTULO II

Comisión Paritaria

Artículo 8. Comisión Paritaria.

Ambas partes negociadoras acuerdan establecer una Comisión Mixta Paritaria como órgano de interpretación, conciliación y vigilancia del cumplimiento del presente Acuerdo.

Dicha Comisión Paritaria se constituirá en el plazo de un mes desde la firma del presente Acuerdo Marco.

Artículo 9. Composición.

La Comisión Paritaria está integrada por cuatro representantes de las organizaciones sindicales firmantes del Acuerdo y por cuatro representantes de las organizaciones empresariales, quienes, de entre ellos, elegirán uno o dos secretarios.

La validez de los acuerdos de la Comisión Paritaria exigirá el refrendo de la mayoría de los votos de cada una de las partes en proporción a su representatividad.

Esta Comisión podrá utilizar los servicios ocasionales o permanentes de asesores en cuantas materias sean de su competencia. Dichos asesores serán designados libremente por cada una de las partes.

Artículo 10. Estructura.

La Comisión Paritaria aquí descrita tendrá carácter central para toda la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Cuando los temas a tratar incidan en la interpretación y concurrencia de lo pactado en este acuerdo con Convenios o pactos de ámbito inferior, será únicamente competente la Comisión Paritaria Central.

Artículo 11. Procedimiento.

Procederán a convocar la Comisión Paritaria, indistintamente, cualquiera de las partes que la integran. La convocatoria se entenderá válidamente realizada cuando se efectúe por medio de correo electrónico o carta certificada a las direcciones que se señalan al final del presente Acuerdo.

La Comisión Paritaria deberá reunirse, después de ser válidamente convocada, en el plazo de quince días, si se trata de reuniones de carácter ordinario, o en el plazo de cinco días, para el supuesto de que haya sido convocada con carácter extraordinario. Estos plazos podrán ser ampliados cuando por alguna de las partes integrantes lo solicite y se justifique tal necesidad, si pasado un mes esta no se hubiese reunido, se dará por satisfecho y podrá darse tramite a estancias superiores.

Artículo 12. Funciones.

Son funciones específicas de la Comisión Paritaria, además de las previstas en el artículo 91 del Estatuto de los Trabajadores, las siguientes:

1. Interpretación del Acuerdo y solución exclusiva de los problemas de concurrencia con normas o convenios de ámbito inferior. La Comisión Paritaria intervendrá, previamente y con carácter preceptivo, en los conflictos relativos a la interpretación de este Acuerdo, especialmente en lo regulado en su título IV. En este supuesto determinará si la interpretación dada por las partes se acomoda a lo pactado en el Acuerdo Marco.
2. Vigilancia del cumplimiento de lo pactado.
3. Entender, de forma previa a la vía administrativa y jurisdiccional, sobre la interposición de los conflictos que surjan en las empresas afectadas por este Acuerdo por la aplicación o interpretación derivadas del mismo y, muy especialmente, sobre lo regulado en su título IV.
4. Podrán ser facilitados a la Comisión Paritaria informes periódicos sobre las materias contenidas en el Acuerdo Marco o cualesquiera otras de especial trascendencia para el Sector, por las partes signatarias del presente Acuerdo, o por aquéllas otras que pudieran adherirse al Acuerdo Marco del Sector de Transporte de viajeros/as por Carretera de Castilla y León.
5. Fomentar la utilización de los procedimientos voluntarios de solución de conflictos como vía de concertación y de solución dialogada de los conflictos laborales, interviniendo con carácter previo en los mismos.
6. Difundir el contenido de lo aquí pactado entre trabajadores/as y empresarios.
7. Tratamiento de los problemas de concurrencia de convenios.
8. Aprobar su Reglamento de Funcionamiento, si esté existiese.
9. Desarrollar e implementar todo tipo de iniciativas que conduzcan a una mejor protección de la Seguridad y Salud Laboral de los trabajadores/as del Sector en el ámbito regional.

10. La incorporación, si procede, de otras materias recogidas en el ámbito del Diálogo Social si así las partes firmantes lo acordaran.
11. Aquellas otras funciones que específicamente le sean atribuidas en el Acuerdo.

TÍTULO III

Procedimientos voluntarios de solución de conflictos

Artículo 13. Solución extrajudicial de conflictos.

A los efectos de la solución de los Conflictos que pudieran originarse, así como para la resolución de las discrepancias que pudieran surgir, durante o después del preceptivo período de consultas, ante la inaplicación del presente Acuerdo Marco, las partes se adhieren expresamente al Tercer Acuerdo sobre Solución Autónoma de Conflictos Laborales-Sistema Extrajudicial publicado en el B.O.C. y L. el 12 de abril de 2017.

TÍTULO IV

Sucesión convencional y subrogación

Artículo 14. Objeto y aplicación de la sucesión y subrogación de las personas trabajadoras.

1.º– El presente Acuerdo Marco tiene como finalidad regular la situación de los contratos de trabajo de los empleados/as de las empresas concesionarias/prestadoras (empresa saliente) de servicios de transporte público de viajeros/as con vehículos de tracción mecánica de más de más de nueve plazas, incluida la de conductor de transporte regular permanente o temporal de uso general, urbanos, interurbanos, metropolitanos, servicios a la demanda, servicios de prestación conjunta y regular de uso especial o temporal de viajeros/as por carretera, estando incluido el transporte escolar, tanto en la modalidad uso general, como regular de uso especial, prestadas en régimen de concesión administrativa o por cualquiera de las fórmulas de gestión indirecta de servicios públicos contempladas en la Ley de contratos del sector público, adscritos a estos tipos de transporte de viajeros/as cuando se finalice la prestación de los citados servicios, por transcurso de su plazo de otorgamiento o por cualquier otra causa, y sea objeto de un nuevo procedimiento de selección de un nuevo prestador del servicio (empresa entrante).

En el término «empresa», se encuentran incluidas las Uniones Temporales de Empresa (UTE) legalmente constituidas para contratar con la Administración y/o cualquier otro tipo de entidad, así como las empresas (cualquiera que sea su forma societaria y composición accionarial) que asuman la gestión del servicio y actividad contratada.

Lo regulado en el presente Acuerdo Marco será de aplicación igualmente en los supuestos en los que el servicio de transporte objeto de licitación fuera reordenado, unificado, agrupado, dividido, segregado, modificado o se le diera una nueva denominación por la Administración titular, con independencia de que la empresa que lo preste o lo vaya a prestar se dedique a otra actividad de transporte, de la industria o de los servicios. Igualmente, con independencia que tenga o no tenga el domicilio social en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

2.º– A los efectos del presente acuerdo se considera «conductor/a adscrito/a» a todo aquel/lla, que realice su trabajo de forma habitual en los servicios relacionados en el apartado 1.º de este artículo. No pierde esta consideración el/la conductor/a que pueda prestar servicios de transporte diferentes a aquel/ellos a los que se encuentre adscrito/a, siempre que, en términos de jornada anual, estos servicios últimos no superen el 70% de la jornada máxima ordinaria prevista en los convenios colectivos de aplicación. En los supuestos de contratos a tiempo parcial, el mencionado 70% será calculado de forma proporcional a la jornada pactada en contrato.

En el supuesto de que para la nueva licitación se produzca una modificación de los servicios, tal como se indica en el apartado 1.º, de tal manera que a través de un mismo órgano licitador y a través de una única licitación se realice de manera global agrupando varios servicios de transporte, con independencia de que se licite a través de lotes o grupos diferenciados, el porcentaje de jornada anteriormente indicado reflejará el porcentaje de servicios de transporte que no se corresponden con los servicios licitados con independencia del lote donde se encuentren y considerándose adscritos incluso aquellos trabajos realizados en servicios extinguidos total o parcialmente pero cuya naturaleza, objeto y alcance le correspondiera a la nueva licitación.

3.º– En relación con el resto del personal (taquilleros/as, talleres, administración, gestión, explotación, logística y demás departamentos o secciones) perteneciente a otras categorías o grupos profesionales, se considerarán adscritos al servicio, y por ello sujetos de subrogación, aquellos empleados/as que desarrollen su actividad, aunque sea parte en el servicio afectado.

4.º– En cuanto a derechos de información y consultas, las empresas vendrán obligadas a entregar a sus representantes sindicales documentación acreditativa de los/las trabajadores/as adscritos/as en cada momento de la licitación, a cada una de las concesiones o contratos que tengan adjudicadas, descritos en los apartados 2.º y 3.º anteriores. En ausencia de representación sindical, será a cada persona trabajadora de la empresa al que se le comunique de manera fehaciente dicha adscripción. En ausencia de representación sindical en las empresas, se dará traslado a los sindicatos firmantes del acuerdo de la información facilitada a la Administración correspondiente a efectos de dotación de personal adscrito al servicio en el momento que solicite este.

Artículo 15. Eficacia y carácter vinculante de la sucesión y subrogación.

Las disposiciones contempladas en los correspondientes pliegos de cláusulas administrativas, jurídicas, técnicas y económicas que disciplinen los correspondientes procedimientos de licitación o concurso, por su carácter de normas de contratación administrativas (y aunque recogieran previsiones en orden al régimen de subrogación del personal), no afectarán ni restringirán la eficacia y carácter vinculante de lo regulado en el presente Acuerdo Marco.

Si en dichos pliegos no se recogiera cláusula ni disposición relativa a la subrogación en los contratos de trabajo de las personas trabajadoras de la empresa saliente, o se estableciera la no aplicación para determinados colectivos –o no se hiciera referencia a ellos o no se mencionarán–, o se estableciera un número de trabajadores/as inferior a los adscritos por aplicación del presente acuerdo marco, será igualmente vinculante en toda su integridad lo previsto en el presente Acuerdo Marco.

Tanto en uno como en otro caso, la subrogación tendrá carácter obligatorio para las empresas y personal afectados en los términos que se contemplen en dichos pliegos y en el presente acuerdo marco, excepto en el caso resolución judicial por la que se demuestre dolo, mala fe o una práctica irregular en la adscripción de trabajadores/as a la concesión o contrato sujeta a cambio de operador.

Sin embargo, por acuerdo mutuo de la empresa saliente y el trabajador/a, podrá permanecer en la antigua empresa saliente, la empresa saliente no podrá incluir en la subrogación a ningún otro trabajador/a que no prestara su trabajo en la actividad objeto del contrato en sustitución del que permanece.

A los efectos del presente artículo se entenderá como práctica irregular en la adscripción, el hecho de que un trabajador, estando adscrito aún servicio concesional determinado (todo ello en los términos definidos en el artículo 14 – II), no sea considerado tal o se adscriba a un servicio concesional diferente.

Artículo 16. Definición del periodo de cómputo para la adscripción.

A) Cuando se produzca la sucesión de un nuevo operador de transporte por finalización, cualquiera que sea la causa, del servicio de transporte regular permanente de uso general, ya sea de tipo urbano, metropolitano, interurbano, servicios a la demanda, servicios de prestación conjunta o regular de uso especial o temporal de viajeros por carretera, así como de transporte escolar en cualquiera de sus modalidades contractuales, se producirá la subrogación por la empresa entrante en los contratos de trabajo de las personas trabajadoras adscritas al servicio que acrediten, al menos, cuatro meses de antigüedad en los contratos afectados de la empresa saliente, computándose el plazo en la fecha de publicación de los pliegos que rigen la licitación en cualquier modalidad de gestión indirecta. Todo ello en los términos previstos en el artículo 44 del Estatuto de los trabajadores y de conformidad con lo regulado en presente acuerdo, y con independencia de que el operador entrante reciba o no los medios materiales e instalaciones utilizados por el operador saliente.

El servicio de transporte regular permanente de uso general ya sea de tipo urbano, metropolitano, interurbano, servicios a la demanda, servicios de prestación conjunta o regular de uso especial o temporal de viajeros por carretera, así como de transporte escolar en cualquiera de sus modalidades contractuales, se considerarán como unidad productiva y económica con entidad y autonomía propias a los efectos previstos en el artículo 44.2 del Estatuto de los trabajadores.

B) No se aplicará el período de cuatro meses de antigüedad –y por ello quedarán afectados por la subrogación– a las personas trabajadoras de la empresa saliente vinculadas con contratos de sustitución por jubilaciones parciales, ni a las vinculadas con contratos de interinidad suscritos para sustituir a trabajadores/as de baja/permiso por nacimiento, incapacidades temporales, ni a aquellos que se hubieran incorporado para sustituir bajas voluntarias, jubilaciones totales, excedencias voluntarias, suspensiones del contrato con reserva del puesto de trabajo, incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez o por fallecimiento de un trabajador.

C) No se aplicará el período de cuatro meses de antigüedad –y por ello quedarán afectados por la subrogación– a las personas trabajadoras de la empresa saliente vinculadas con contratos de trabajo de carácter fijo discontinuo en los que los servicios se desarrollen de forma estacional e intermitente en el tiempo, y que por tanto no se

encuentran trabajando en el servicio de manera lineal durante todo el año, siempre que sea el periodo de inactividad quien determine la imposibilidad de cumplir con la antigüedad establecida de cuatro meses.

D) Tampoco operará el límite temporal de los cuatro meses –y por ello quedarán afectados por la subrogación– a aquellos/as trabajadores/as que se incorporaron a los servicios afectados objeto de licitación en el lapso temporal comprendido entre la fecha de publicación de los pliegos y el inicio efectivo de los nuevos servicios siempre que concurren de forma acumulada las siguientes circunstancias:

- Que el trabajador pertenezca al mismo grupo profesional, con la misma o menor antigüedad media que los restantes trabajadores/as objetos de subrogación de su mismo Grupo, y el coste empresa del trabajador, en términos de jornadas equivalentes, sea semejante al de estos últimos.
- Que el trabajador, al menos, tenga una antigüedad de dos meses inmediatamente anteriores al inicio efectivo de la prestación del servicio por el nuevo operador. Esta antigüedad mínima tampoco será exigible en los casos establecidos en la letra B) anterior.
- Que se mantenga constante el número total de trabajadores/as del mismo Grupo existentes en el momento del vencimiento de la concesión, medidos en términos de jornada, del servicio concesional.

E) La naturaleza temporal, en su caso, de estos contratos, determinada por la causa que los originó, no se desvirtuará por el hecho de que opere la subrogación, por lo que se extinguirán en la fecha pactada en los mismos.

Artículo 17. Obligaciones de la empresa saliente.

Sin perjuicio del derecho a la subrogación de los y las trabajadores/as y la obligación de subrogación en los contratos de trabajo contemplada en este Acuerdo Marco, la empresa, en los cinco días siguientes a la adjudicación del servicio concesional, suministrará a la empresa entrante, en papel y en soporte informático, la siguiente documentación e información:

- Una relación de trabajadores/as objeto de subrogación, con copia de sus contratos de trabajo, las seis últimas nóminas (o al menos cuatro) devengadas y copia de las condiciones o pactos existentes con cada uno de ellos, de existir, IDC, TC´s 1 y TC´s 2 de los últimos 4 meses, así como certificado de la Tesorería General de la Seguridad Social de no tener deudas con la misma.
- De igual forma entregará información del salario bruto anual, coste de empresa anual, categoría, puesto de trabajo y grupo profesional de cada uno de ellos, diferenciando por conceptos, tipo de contrato, antigüedad, fecha de obtención o renovación del CAP, cuando sea de aplicación.
- Copia de la comunicación entregada a la representación de los/as trabajadores/as de la empresa saliente, con el acuse de recibo, sobre la adjudicación del servicio, expresando con el debido detalle la identidad del nuevo adjudicatario, identidad de los/as trabajadores/as objeto de subrogación y pactos escritos o no escritos, individuales o colectivos, existentes y comunicados a la empresa

entrante. En ausencia de representación sindical, será a cada trabajador/a de la empresa al que se le comunique de manera fehaciente dicha adscripción. En ausencia de representación sindical en las empresas, se dará traslado a los sindicatos más representativos de la información facilitada a la Administración correspondiente a efectos de dotación de personal adscrito a la concesión en el momento que solicite este.

- La empresa saliente, en la fecha en la que deje la prestación efectiva del servicio, procederá según la norma a la liquidación de todos los haberes pendientes con los trabajadores/as objeto de subrogación, tales como, pagas extras devengadas, vacaciones no disfrutadas, cantidades pendientes, etc., siendo responsabilidad de la empresa saliente, cualquier reclamación por parte del trabajador/a en cuanto a cantidades impagadas.
- La empresa entrante no será responsable ni asumirá las condiciones laborales no reflejadas en acuerdos o pactos colectivos o individuales que no le hubiera comunicado la empresa saliente en los términos establecidos en el apartado anterior, o que no se encuentren incluidos en el expediente administrativo de contratación. Quedarán en todo caso a salvo los derechos y las acciones extrajudiciales o judiciales que pudieran asistir, tanto de los y las trabajadores/as como de la empresa entrante, por causa de la defectuosa o inexacta información y documentación aportada por la empresa saliente.

Las previsiones contenidas en el presente acuerdo se aplican y son de obligatoria observancia, exclusivamente, para las empresas saliente y entrante, y en ningún modo perjudicarán los derechos y acciones que asistan a cada trabajador/a, individualmente, para reivindicar sus condiciones laborales, ya sean económicas o de otra índole.

La empresa saliente, en este trámite de información y entrega de documentación, se ajustará a la suministrada en el expediente de licitación a la Administración contratante. Si en los pliegos o en el procedimiento de licitación no se recogiera cláusula ni disposición relativa a la subrogación en los contratos de trabajo de los empleados de la empresa saliente, o se estableciera la no aplicación para determinados colectivos, –o no se hiciera referencia a ello o no se mencionaran–, o se estableciera un número de trabajadores/as inferior a los adscritos por aplicación del presente acuerdo marco, será igualmente vinculante en toda su integridad lo previsto en el presente Acuerdo Marco colectivo y para las personas trabajadoras afectadas por la subrogación, entendiéndose por tales, en ese caso, los trabajadores/as definidos en los puntos 2.º y 3.º del artículo 14 del presente acuerdo.

Artículo 18. Obligaciones de la empresa entrante.

La empresa entrante cursará el alta en la Seguridad Social de los y las trabajadores/as y trabajadoras objeto de subrogación con efectos desde el mismo día en el que inicie de forma efectiva la prestación del servicio concesional del que resulte adjudicataria. De ser necesaria la realización de procesos de formación o reciclaje para la adaptación de los y las trabajadores/as subrogadas a los nuevos sistemas de organización del servicio o del uso de los vehículos, esta corresponderá a la empresa entrante.

Artículo 19. Efectos de la subrogación.

La subrogación contractual surtirá efectos en el ámbito laboral (obligaciones económicas y de seguridad social), para la empresa saliente, en el día en el que cese de

prestar efectivamente el servicio y, para la empresa entrante, el día de inicio de la prestación efectiva del servicio (o en la fecha del acta de inauguración del servicio redactada por la Administración concedente, si existe). Todas las obligaciones de naturaleza económica, sean salariales o extrasalariales, y de Seguridad Social, relativas a los trabajadores/as afectados por la subrogación, correrán a cargo de la empresa saliente o de la empresa entrante, hasta y a partir de las fechas indicadas en el presente artículo. Si los tribunales de cualquier orden establecieran en sentencia firme otro momento temporal para imputar las correspondientes obligaciones a una u otra empresa, se estará a lo indicado en la misma, sin perjuicio del derecho de repetición que haya podido asistir a cualquiera de ellas con base en los momentos temporales aquí pactados.

Artículo 20. Información al órgano de contratación sobre las condiciones de subrogación en contratos de trabajo.

Las empresas salientes se comprometen a facilitar al órgano de contratación la información relativa a las condiciones de los contratos de los/as trabajadores/as a los que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir una exacta evaluación de los costes laborales que implicará tal medida, permitiendo, por un lado al órgano de contratación disponer de los costes de personal que debe de considerar en los estudios económicos que rijan la contratación, así como la asignación del personal a cada lote en caso de ser ésta la modalidad de contratación y, por otro lado, permitir una adecuada valoración económica de las ofertas a los distintos licitadores.