



**ASUNTO: GESTIÓN COMPLEMENTO DE PRODUCTIVIDAD EN LA  
AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL.**

**MARCO NORMATIVO.**

- ❖ **Ley de Presupuestos Generales del Estado y R.D. 950/2005 de Retribuciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.**

La Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 (B.O.E. núm. 309 de 24/12/09) en concordancia con el artículo 4 del Real Decreto 950/2005 de Retribuciones de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (B.O.E. núm. 181 de 30/07/2005), recogen la normativa fundamental y reguladora del Complemento de Productividad.

Así, el artículo 4 de este Real Decreto, contempla en el marco de las retribuciones complementarias que regula y en su apartado C, que dicha Retribución complementaria, estará destinada a retribuir *"el especial rendimiento, la actividad y dedicación extraordinaria no previstas a través del complemento específico"*, y el *"interés o iniciativa en el desempeño de los puestos de trabajo"*, siempre que redunden en mejorar el resultado de estos últimos.

- ❖ **O.G. del Cuerpo de la Guardia Civil núm. 10 de 16/06/06**

Dicha normativa se completa con la Orden General del Cuerpo de la Guardia Civil núm. 10 de 16/06/06 sobre REGULACIÓN DEL COMPLEMENTO DE PRODUCTIVIDAD Y DE RETRIBUCIÓN DE LOS SOBRESFUERZOS REALIZADOS POR EL PERSONAL CON MOTIVO DEL SERVICIO, (B.O.C. núm. 17 – incluidas su modificaciones posteriores-).

Esta O.G. elabora los criterios generales sobre el complemento de productividad correspondiente a los funcionarios del Cuerpo de la Guardia Civil; y se inspira y rige, como ya establece su preámbulo, en los principios generales de objetividad, transparencia, justicia, racionalidad y proporcionalidad, y retribuye la especial disponibilidad, dedicación e iniciativa, así como el rendimiento obtenido en el desempeño de los cometidos encomendados a cada guardia civil.

Concluyendo esta normativa permite afirmar que el citado complemento se configura en nuestro Ordenamiento Jurídico como una remuneración al especial rendimiento, dedicación, actividad extraordinarias, y al interés o

iniciativa en el desempeño de los puestos de trabajo, nunca, sin embargo, puede ser contemplado el mismo como una retribución básica o complementaria inherente a un puesto de trabajo.

La Administración, de forma discrecional y atendiendo al cumplimiento de los requisitos necesarios, podrá proceder a la adjudicación de forma individualizada atribuyendo o no este complemento retributivo a determinados funcionarios y en determinadas ocasiones y periodos.

Esta O.G. establece:

## 1. TIPOS DE PRODUCTIVIDAD.:

**PRODUCTIVIDAD FUNCIONAL**, cuya finalidad es la de: "Retribuir la actividad y dedicación extraordinarias en el desempeño de los cometidos propios de los puestos de trabajo que resulten valorables por parámetros objetivos."

**PRODUCTIVIDAD ESTRUCTURAL**, cuya finalidad es la de: "Retribuir específicamente el especial rendimiento, el interés y la iniciativa en el desempeño de las funciones propias de cada puesto de trabajo".

**PRODUCTIVIDAD POR OBJETIVOS**, cuya finalidad es la de: "Retribuir particularmente el rendimiento en el desempeño de los cometidos que se materialice directamente en la consecución de resultados profesionales, tanto individuales, como la de la Unidad en que se preste servicio."

No se pretende por tanto retribuir la realización de jornadas de especial penosidad, ya que esta vertiente es retribuida por el C.E.S, ni los horarios nocturnos y festivos, que es abonado por el coeficiente INSF, según la tabla obrante en la Disposición Adicional Tercera tal y como se especifica en el punto 4 del apartado B, notas aclaratorias.

Por tanto con el tipo Funcional (F2), se retribuye, la actividad y dedicación extraordinarias en la prestación de servicios que habitualmente se realizan en cualquier turno de días laborables o festivos.

## 2. LIMITACIONES.

En los apartados 2 y 5 de su art.4, respecto a los potenciales perceptores del tipo "FUNCIONAL" establece:

- ✓ "2. Perceptores. Podrá percibir este tipo de productividad todo el personal incluido en el ámbito de aplicación de la presente Orden General."

- ✓ **"5. Limitaciones. (...) Los jefes de unidad podrán proponer motivadamente la no percepción de las modalidades F1 y F2 de productividad funcional, y en su caso de los incrementos que sean de aplicación, para el personal que, en el periodo de devengo, consideren que no ha alcanzado, en el desempeño de sus funciones, el grado adecuado de rendimiento, interés e iniciativa."**

En este caso la no percepción de la productividad Funcional, no conlleva la no retribución de los servicios realizados en horarios nocturnos, festivos y en días de especial significación, si no que se retribuyen siguiendo los importes fijados en la Disposición Adicional Tercera de la O.G. nº 10 de 10 de junio de 2006.

En los apartados 2 y 5 de su art. 6, respecto a los potenciales perceptores del tipo "ESTRUCTURAL" y sus limitaciones, establece lo siguiente:

- ✓ **"2- Perceptores. Podrá percibir este tipo de productividad el personal que desarrolle sus funciones y cometidos sin estar acogido al régimen general de tiempos y horarios, así como el personal que preste servicio en horario administrativo de, al menos, cuarenta horas semanales."**
- ✓ **"5. Limitaciones. (...) Los mandos de quienes perciban este tipo de productividad valorarán si el grado de interés, iniciativa y rendimiento en el desempeño de los puestos de trabajo de sus beneficiarios les hace acreedores a su percepción..."**

#### ❖ VALORACIÓN DE LA ACTIVIDAD:

Expuesta la regulación normativa de la productividad funcional en donde se recoge la posibilidad motivada de su no percepción a continuación se expone el sistema que se utiliza en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para dar cumplimiento a cuanto se dispone en el preámbulo de la O.G. en cuanto a los principios generales de objetividad, transparencia, justicia, racionalidad y proporcionalidad.

La actividad individual, que ha de mostrar el grado de interés, iniciativa y rendimiento en el desempeño de su puesto de trabajo y el resultado sobre la seguridad vial, ha de ser valorada apoyándose lo máximo posible en parámetros objetivos pero sin olvidar y también valorar, por los mandos correspondientes las circunstancias personales que en cada caso puedan incidir en el resultado final.

En la Agrupación de Tráfico existe un documento, **Resumen mensual de Actividades Individuales (RAI)**, herramienta que recoge cuantitativamente la actividad desarrollada por la unidad y en la que con la inclusión de una serie de parámetros cualitativos permite obtener una valoración en conjunto de la actividad desarrollada por cada agente, relacionándola con su grupo de trabajo y de la unidad en sí misma.

Los parámetros que se valoran incluyen: nº de verificaciones, denuncias, atestados instruidos, diligencias, actas e informes, contestación a escritos de alegaciones de los ciudadanos, vehículos recuperados, detenidos, auxilios informativos, así como horas empleadas en otros auxilios, en intervención en accidentes, en servicios de regulación y de protección y en asistencias a juicios.

Por la Jefatura de la Agrupación de Tráfico, se remitieron a las Unidades los criterios, para evaluar adecuadamente a través de una información fidedigna, la actividad individual y colectiva realizada por el personal de la Agrupación de Tráfico. Dichas instrucciones señalaban la forma de utilización del RAI y su implantación en todas las Unidades de la Agrupación de Tráfico.

Los baremos utilizados en la valoración de las actividades de los Agentes de la Agrupación han sido determinados en función de su incidencia en la seguridad vial, interés e iniciativa requeridos, la penosidad como esfuerzo y la formación y preparación profesional precisa para llevarlas a cabo.

Así pues, las actividades objetivas del RAI cuantitativo se valoran de la siguiente forma:

#### **1. Actividades sin incidencia en la seguridad vial:**

##### **\* Multiplan por 0,1**

- Auxilios informativos: actividad básica consistente en la información facilitada a los usuarios (dirección a tomar, ubicación de un destino, etc.).

##### **\* Multiplan por 0,25**

- Verificaciones: Las verificaciones son comprobaciones directas, no meramente visuales ni automatizadas, de posibles delitos o infracciones que se realizan, bien aleatoriamente previa planificación, bien ante indicios o sospechas observados o fundados, y que no resultan positivas. Con carácter general, la comprobación realizada por un Agente relacionada con una infracción observada por otro se computa como verificación. En el caso de los servicios de alcoholemia, las comprobaciones realizadas con etilómetro de precisión se computan como tales verificaciones. En los servicios de radar se computa como verificación las notificaciones de las infracciones sólo en aquellos casos en que se extiende el correspondiente boletín de denuncia.

\* Multiplican por 0,5

- Escritos de alegaciones: Consecuencia de una actividad anterior (denuncia), conlleva un trabajo añadido y está en la dinámica de que numerosos escritos de alegaciones se interponen de modo casi automático enfocados a desvirtuar el procedimiento sancionador y no la propia infracción cometida.

\* Multiplican por 1

- Vehículos recuperados: Se trata en la mayoría de las ocasiones del hallazgo de un vehículo estacionado que presenta indicios de encontrarse sustraído.

- Otras denuncias: Materias generalmente ajenas a la especialidad y por tanto a la seguridad vial, sobre todo ley 1/1992, armas, drogas, etc., valoradas por el interés e iniciativa en su ejecución.

- Horas de servicios de protección.

- Horas de asistencia a juicios.

\* Multiplican por 2

- Auxilios NO informativos: Actividad básica que, generalmente, se trata de situaciones "encontradas", que no requieren de una iniciativa especial por parte del Agente encargado de la vigilancia del tráfico, tales como problemas de falta de combustible, llamadas a grúas, talleres, cambio de neumáticos, etc, excluyéndose de este concepto los auxilios de tipo informativo, que tienen una valoración inferior.

- Denuncias notificadas: Es el personal de la Agrupación que de uniforme notifica la denuncia por la infracción detectada por un radar.

**2. Actividades con incidencia en la seguridad vial:**

\* Multiplican por 1

- Denuncias en materia de tráfico (LSV) relativas a utilización de carriles, parada y estacionamiento, autorización temporal de circulación, y resto de denuncias que no contemplen una valoración superior, tal y como se expone en los siguientes apartados.

\* Multiplican por 2

- Denuncias en materia de seguridad vial por velocidad y prioridad.

- Tiempo de intervención en accidentes: El tiempo que puede detraer de otras actividades y que generalmente conlleva la realización de toma de datos o diligencias, auxilios, denuncias, etc., de modo que son valores acumulativos en una misma intervención en numerosas ocasiones exenta de iniciativa, al recibirse la noticia del accidente por parte de la Central COTA (Centro de comunicaciones provincial de la Agrupación de Tráfico).

- Diligencias, actas e informes realizados.

- Horas de regulación de tráfico.

\* Multiplican por 2,5

- Denuncias en materia de seguridad vial por el seguro obligatorio.

\* Multiplican por 3

- Denuncias en materia de seguridad vial por uso del teléfono móvil, adelantamientos, y cinturón y casco.

\* Multiplican por 5

- Denuncias en materia de seguridad vial por alcoholemia, escuelas particulares de conductores y centros de reconocimiento de conductores.

### **3. Con importante incidencia en la seguridad vial:**

\* Multiplican por 5

- Atestados: Además de la importancia que supone penal y civilmente, su correcta y esmerada confección requieren una gran carga de tiempo debido a la diversidad de implicados, traslados a hospitales, croquis, etc.

- Detenidos: Requiere decisión e iniciativa, riesgo para la integridad física propia, distrae bastante tiempo al Agente de otras actividades, espera del Equipo de Atestados, grúa o desplazamiento de alguna persona que se haga cargo del vehículo, traslado a centros sanitarios, custodia, instrucción de diligencias, extracción de sangre, probable comparecencia a juicio.

### **4. Denuncias en materia de Transporte Terrestre:**

\* Multiplican por 1

- Denuncias en materia de transportes por infracción en los tiempos de conducción y/o descanso, mercancías perecederas, arrendamiento de vehículos y resto de denuncias que no contemplan una valoración superior, tal y como se expone en los siguientes apartados.

\* Multiplican por 1,5

- Denuncias en materia de transportes por autorizaciones de transporte y exceso de peso.

\* Multiplican por 2

- Denuncias en materia de transportes por el limitador de velocidad.

\* Multiplican por 2,5

- Denuncias en materia de transportes por el certificado de conductor.

\* Multiplican por 3

- Denuncias en materia de transporte de viajeros.

\* Multiplican por 3,5

- Denuncias en materia de transportes por inadecuado funcionamiento del tacógrafo y discos-diagrama.

\* Multiplican por 4

- Denuncias en materia de transportes por manipulación del tacógrafo.

Los Jefes de Unidad podrán variar la valoración final individual resultante hasta un 25% de cada agente en base a las circunstancias particulares existentes que pudieran haber influido en la valoración obtenida.

Con este sistema de valoración el mando dispone de criterios y elementos objetivos suficientes, para cumplir las disposiciones de la O.G. y ejercer la **propuesta motivada** de no percepción de productividad a quienes sean acreedores a ello.

Madrid 17 de mayo de 2011.