

## **NOTA SOBRE EL REAL DECRETO-LEY 2/2022 DE MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA Y DEL FUNCIONAMIENTO DE LA CADENA LOGISTICA**

A continuación, las particularidades que consideramos de interés del referido Real Decreto, por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

En el mismo se contienen diversas medidas de impacto en el sector, entre las que destacarían las siguientes:

En primer lugar, se limita la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes y envases, salvo en aquellos supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él quien lleve a cabo dichas tareas.

Debe tenerse en cuenta que en la exposición de motivos se prevé que *“este planteamiento respeta íntegramente los pactos entre las partes del contrato sobre a quién corresponde asumir la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, ya sea el cargador y destinatario o el porteador”*.

A continuación se detallan las cuestiones más relevantes:

### **1. Modificación de la LOTT**

- prevé que el MITMA pueda encargar a Organismos públicos y a ciertas sociedades mercantiles estatales, la ejecución de actuaciones propias de la Inspección que afecten a la ordenación del transporte terrestre.
- Se añaden nuevos tipos infractores en materia de (i) tiempos de conducción y descanso; (ii) carga y descarga; (iii) falta de tenencia, por parte del conductor, de la documentación que resulte obligatoria en los controles en carretera; (iv) no asunción por parte del empresario de los gastos de alojamiento del conductor; (v) no

incorporar en el tacógrafo los símbolos de los países cuyas fronteras se cruzaron por el conductor durante el período de trabajo diario.

Se reputará como infracción muy grave la realización de las operaciones de carga o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones. Se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo, como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubieran intervenido en el transporte, si bien, lógicamente, cabe prueba en contrario.

- Adaptación de las sanciones a los nuevos tipos infractores, destacando la de que la sanción por incumplimiento de la prohibición de realización de la carga y la descarga por el conductor ascenderá a entre 4.001 a 6.000.
- Se incluye una nueva Disposición Adicional decimotercera, que es la que prohíbe la carga y descarga por el conductor. En este sentido, se establece que los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de MMA no podrán participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en los siguientes supuestos:
  - a) Transporte de mudanzas y guardamuebles.
  - b) Transporte en vehículos cisterna.
  - c) Transporte de áridos o el efectuado en vehículos basculantes o provistos de grúa u otros dispositivos inherentes al vehículo destinados a realizar las operaciones de carga y descarga.
  - d) Transporte en portavehículos y grúas de auxilio en carretera.
  - e) Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta según lo que se determine reglamentariamente, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona.

A efectos de esta letra, se entenderá por transporte de carga fraccionada aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares.

- f) Transporte de animales vivos, en los puestos de control aprobados de conformidad con la normativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.
- g) Supuestos en los que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa en relación con la participación del conductor.
- h) Los supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la seguridad del conductor (pendiente de desarrollo).

## 2. Modificación de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías

- Se prevé que las operaciones de carga y descarga serán por cuenta de cargador y destinatario, **salvo que antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga se haya pactado por escrito que corresponden al porteador contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte.** La contraprestación deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada. Igualmente, las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos serán por cuenta, respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman por el porteador.
- Se reduce el tiempo de paralizaciones no indemnizable a una hora.
- Se establece como obligatoria la revisión del precio del transporte como consecuencia de la variación del precio del combustible (eliminándose la posibilidad de pacto en contrario) entre el momento de la contratación y el de la efectiva realización del transporte. La variación ha de ser igual o superior al 5% salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor. Asimismo, se amplía la posibilidad de que se aplique esta medida también en los casos de utilización de otros combustibles.

Aquellos contratos de transporte continuado vigentes a la fecha de entrada en vigor del RD-l que contengan cláusulas de combustible diferentes, tendrán que ser

adaptados en un plazo máximo de 6 meses. Asimismo, aquellos que no tuvieran cláusula de revisión del precio, deberán aplicar dicha revisión.

La variable G de la fórmula, se computará desde los doce meses anteriores a la entrada en vigor del RD-l cuando el inicio del contrato fuera anterior a dicha fecha.

### 3. Ley 45/1999 de trabajadores desplazados

- Se establece el nuevo régimen aplicable a los trabajadores por cuenta ajena del transporte terrestre que realicen su actividad en otro Estado. Se prevén los supuestos excluidos, como las operaciones de transporte bilateral o en ciertos casos de transporte combinado, etc.
- También se regula el nuevo régimen del cabotaje y otros supuestos de desplazamiento.
- La empresa transportista deberá realizar una comunicación de desplazamiento, antes de su inicio, utilizando un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) 1024/2012.

Los cargadores que, en el marco de una actividad empresarial, contraten la realización de transportes de forma habitual, los transportistas, los operadores de transporte y los intermediarios del transporte de viajeros, deberán comprobar el cumplimiento por el transportista efectivo, con el que contraten, de la obligación anterior. En este sentido, responderán solidariamente con la empresa transportista de dicho incumplimiento.

### 4. Se prevé la Creación de un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías, cuyo contenido ha de negociarse todavía y cuya adhesión al mismo será voluntaria.

Aquellos adheridos al mismo estarán incluidos en el Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre.

### 5. Se prevé que el MITMA elabore un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga en relación con las instalaciones y los servicios disponibles, tanto físicos

como digitales, que fijará tanto los aspectos relativos al tratamiento de la mercancía como la calidad de los servicios disponibles para el personal de la instalación y los transportistas de mercancías por carretera.

Los titulares y/o explotadores de las zonas de carga y descarga podrán voluntariamente certificar el cumplimiento de dicho estándar

6. Se establece un régimen aduanero y tributario especial en relación con la organización de la final de la UEFA Europa League 2022.
7. Se prevé la modificación del Reglamento General de Vehículos, dentro del plazo de 9 meses, para:
  - a) Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler).
  - b) Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros.
  - c) Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.

El RD-l entrará en vigor hoy mismo, salvo las limitaciones a la participación del conductor en las labores de carga y descarga, que entrará en vigor a los 6 meses.

Martín Fernández Castro  
Secretario Técnico FETEIA-OLTRA

02.03.2022