

## LEGAL NEWS

# Nota relativa a la reciente entrada en vigor de ciertas disposiciones introducidas por el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, en materia de transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística.

La presente nota tiene por objeto analizar, la modificación operada en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres por el artículo 1 apartado 11 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, cuya entrada en vigor se produjo el pasado día 2 de septiembre de 2022 y que ha comenzado a plantear una casuística diversa en sede de algunos contratos entre operadores.

Asimismo, el documento reseñará, en su parte final, otras medidas introducidas por el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, también en materia de transporte de mercancías por carretera y que ya vienen siendo de aplicación desde e pasado 2 de marzo de 2022.

### 1. Nueva disposición adicional decimotercera introducida en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres: prohibición para los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada de participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas.

La disposición final octava del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística estableció una vacatio legis de seis meses desde la publicación en el Boletín Oficial del Estado de dicho real decreto, hasta el pasado día 2 de septiembre, para la entrada en vigor de su artículo 1 apartado 11 y que tiene por objeto la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres mediante la introducción de una nueva disposición adicional decimotercera en dicha ley.

A tenor de ello, desde el pasado día 2 de septiembre de 2022 y respecto relación a las operaciones de carga y descarga que se efectúen en territorio español, pesa sobre los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada la prohibición de participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en los siguientes supuesto:

- 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.
- La norma precisa que, a efectos de lo dispuesto en dicha 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.

### 2. Otras medidas en materia de transporte de mercancías por carretera.

La modificación referida en el apartado anterior se entronca dentro de un conjunto más amplio de medidas también introducidas por el Real Decreto-ley 3/2022 en materia de transporte de mercancías por carretera con vocación de reforzar la sostenibilidad de las empresas de transporte, que han supuesto modificaciones en (i) la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, (ii) Ley



15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, (iii) Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, (iv) Texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto y (v) Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.



## Habilitación para la ejecución de actuaciones propias de la Inspección.

Se habilita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de modo que éste podrá encargar a organismos públicos y a sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, la ejecución de actuaciones propias de la Inspección en cuanto a la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos o especializados que afecten a la ordenación del transporte terrestre.



## Modificaciones relacionadas con el contrato de transporte terrestre de mercancías. Respeto de las labores de carga y descarga de mercancías.

Se establece que las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del 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.

En ausencia de formalización por escrito de dicho pacto, se presumirá que éste no ha sido acordado.

La norma contempla asimismo que, cuando se realicen por el porteador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte.

Respecto de las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos la norma establece que serán por cuenta, respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman por el porteador.



## En relación con las indemnizaciones por paralización del vehículo.

Por lo que respecta al régimen de indemnizaciones por paralización del vehículo durante la carga o descarga de las mercancías, se establece que cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

La norma contempla que, salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día, el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.



## En materia de revisión de precios por variación del precio del combustible.

En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura de manera desglosada, salvo que expresamente se hubiera recogido en el contrato otra forma de reflejar este ajuste.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.





Dicho régimen estará condicionado a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

En los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor.

Resulta relevante indicar que, los pactos contrarios al régimen legal expuesto se considerarán nulos.



## En relación con el desplazamiento transnacional de trabajadores.

Se introducen determinadas normas especiales para el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera cuando se trate de trabajadores por cuenta ajena y bajo la dirección de su empresa en ejecución de un contrato celebrado entre la misma y el destinatario de la prestación de servicios, que esté establecido o que ejerza su actividad en España.

Se establece la aplicación de las normas especiales a las empresas establecidas en terceros países cuando realicen operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión Europea.



## En materia de infracciones y sanciones en el orden social.

Se establecen modificaciones en materia sancionadora de transporte, entre las que destacan, entre otras, la tipificación como infracciones de carácter muy grave la ausencia de comunicación de desplazamiento, así como la falsedad o la ocultación de los datos contenidos en la misma.

Asimismo, el desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras por empresas que no desarrollan actividades sustantivas en su Estado de establecimiento, así como el desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras que no desempeñen normalmente su trabajo en el Estado Miembro de origen según lo dispuesto en el artículo 8 bis de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de los trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.



## Elaboración de un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte de mercancías por carretera.

La disposición adicional primera del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, le encomienda al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acordar un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte de mercancías por carretera (el "Código") con el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con las asociaciones más representativas de cargadores.

El Código establecerá unos compromisos sobre los que han de fundamentarse las relaciones comerciales entre los diferentes operadores que intervienen en la cadena de contratación, con objeto de facilitar el desarrollo de sus relaciones contractuales, así como la observancia de las mejores prácticas en dichas relaciones.

La adhesión al Código será voluntaria, si bien desde su adhesión los operadores estarán obligados a que sus relaciones comerciales se ajusten a los compromisos que en el mismo se contengan.

Se prevé la constitución de una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes del Ministerio y representantes del Comité y de las asociaciones de empresas cargadoras.



## Creación de un Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre.

Por su parte, La disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, dispone a creación en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre, como instrumento público que agrupará a todas aquellas entidades que se adhieran voluntariamente al Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte de mercancías por carretera.

Para más información:



**Daniel Lago Domínguez**

Asociado Principal Mercantil

Daniel.Lago@es.gt.com

T. +34 886 90 86 70