CETM Confederación Española de Transporte de Mercancías

transporte profesional

GUÍA PRÁCTICA

DECRETO-LEY 3/2022

de medidas para **la mejora del transporte de mercancías** por carretera

Elaboración: **CETM** – Fotos: **Transporte Profesional**

Aclaración de las dudas suscitadas con la aprobación del Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo

UN **ACUERDO HISTÓRICO** PARA LA MEJORA DEL SECTOR

Con la aprobación 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, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, que fija las 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, han surgido una serie de dudas que es preciso aclarar.

APLICACIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE LA CARGA Y LA DESCARGA POR EL CONDUCTOR

Una de las reivindicaciones sectoriales objeto de análisis en todas las mesas de negociación abiertas, durante los últimos años, con las asociaciones de cargadores y la Administración hasido, sin duda, la exigencia de llegar a una solución para prohibir, que con carácter general serealicen las operaciones de carga y descarga por los conductores y sobre todo centrado en laoperativa de los servicios de media y larga distancia donde el conductor lleva a sus espaldas su actividad principal de la conducción con cientos de kilómetros de recorrido por servicio y donde la seguridad vial y la del propio conductor se puede ver seriamente afectada por la realización de una actividad que no le corresponde.

¿Cómo se concreta la prohibición?

La prohibición de la carga y la descarga por parte del conductor se concreta con la creación en en la LOTT de la **Disposición adicional decimotercera por parte del Real Decreto- Ley 3/2022.**

En esta Disposición adicional se indica que *"los conductores tendrán prohibida hacer lasoperaciones de carga y descarga cuando la MMA del vehículo que conducen superelas 7,5 toneladas"*.

¿Hay alguna excepción a esta norma?

Sí existen **excepciones**. Éstas están contenidas también en la Disposición adicional decimotercera y se da en **los siguientes casos:**

- Transporte de **mudanzas y guardamuebles**.
- Transporte en **vehículos cisterna**.
- 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 cargay descarga.
- Transporte en **portavehículos y grúas de auxilio** en carretera.
- 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 fácilmentemanipulados por una persona.
- Transporte de **animales vivos**, en los puestos de control aprobados de conformidad con la nor-

mativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.

- Supuestos en los que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte **establezca específicamente otra cosa en relación con la participación del conductor**.

- Los supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la **seguridad del conductor**.

¿Qué se entiende por carga fraccionada?
Para esta disposición la carga fraccionada significa: aquel transporte en el que resulten necesarias **operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares.**
Solo cuando se dé uno estos elementos podremos decir que nos encontramos ante una cargafraccionada.

¿Cuándo entra en vigor esta medida?
Según el Real Decreto-Ley 3/2022, esta medida entrará en vigor **6 meses después de la entrada en vigor del Real Decreto-Ley**, es decir, el **2 de septiembre de 2022**.

¿Puede el porteador hacerse cargo de las operaciones de carga y descarga?
Sí, si puede. Así lo habilita el artículo 20 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contratode transporte terrestre de mercancías.
La modificación que se ha hecho de este artículo, en el Real Decreto-Ley, da **más protección al porteador** que deseé hacer esta clase de operaciones, pues se ha obligado a que este **pacto siempre tiene que ser por escrito**, tiene que darse antes de la puesta a disposición del vehículo para su carga y se deberá **cobrar como un servicio a parte** del de transporte**.**

¿Si el porteador puede hacer la carga y/o descarga como se encuadra esto con la prohibiciónde hacer estas operaciones por parte del conductor?
En el momento en que entre en vigor la prohibición de la realización de la carga y la descarga por parte del conductor, **el porteador podrá seguir asumiendo la responsabilidad de estas actividades**, pero **no podrá obligar** a que las realice el **conductor** (a no ser que se encuentre en una de las excepciones).
En este caso, el propio **porteador** tendrá que **buscar otras fórmulas y maneras** de poder hacerse cargo de estas operaciones.

¿Si un autónomo es a la vez porteador y conductor?
En el caso que se quisieran **asumir las labores de carga y descarga podría hacerlo** por ser el porteador, pero **no lo podría hacer él mismo**. Como en el caso anterior se tendrían que buscar otras fórmulas y maneras para poder hacerlo, pero el autónomo-conductor no podrá hacer la carga y la descarga de manera personal.

¿Hay algún tipo de sanción si no se cumple con la prohibición?
Sí existe. Se ha creado **una infracción muy grave al respecto**, que se ha incluido en el apartado 41 del artículo 140 de la LOTT. La comisión de esta infracción lleva aparejada **una multa entre 4.001 y 6.000 euros**, tal y como indica la letra i) del artículo 143 de la LOTT.

¿Quién puede ser considerado responsable por la comisión de esta infracción?

Se hace **responsable por esta infracción a:**

- La empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo.

- Al cargador.

- Al expedidor.

- Al intermediario.

- Al destinatario.

APLICACIÓN DE LA CLÁUSULA DE REVISIÓN DEL PRECIO DEL TRANSPORTE POR LA VARIACIÓN DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE

Teniendo en cuenta la debilidad del sector ante su desproporcionado poder de negociación frente a los cargadores y la apertura durante las últimas décadas del mercado de transporte a un espacio global con la interacción en el mercado de flotas de los distintos países europeos con costes muy distintos, y la **vola-**

tilidad en la variación de los precios de los combustibles, elemento que resulta una de las partidas de coste de explotación más importante de un vehículo (superior al 30%), esto supone una dificultad enorme para las empresas de transporte para poder adaptar las condiciones de prestación de sus servicios a las alteraciones de dichos precios.
Si ello era un **inconveniente estacional que distorsionaba los mercados cada cierto tiempo**, en estos momentos se ha convertido en uno de los problemas más dañinos para la situación delsector y de la economía en su conjunto, necesitándose **adaptar los mecanismos de repercusión** a una **formula exenta de pactos en contra** que permita a las empresas del sector adaptar las condiciones de prestación de los servicios de forma automática a las fluctuaciones de los precios del combustible.

¿Qué es la cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio delcombustible?

Como su propio nombre indica es una cláusula que busca **repercutir en el precio del transporte las variaciones que sufre el precio del combustible** entre la fecha en la que se firmó el contrato transporte y la de realización efectiva de **éste.**
Con la nueva redacción del artículo 38 de la Ley 15/2009, se hace **obligatorio que esto aparezca en todos los contratos de transporte.**

¿Qué requisitos hay que cumplir para poder aplicar la revisión obligatoria?

En el apartado 2 del artículo 38 de la Ley 15/2009, se indica que la revisión del precio del transporte deberá darse **siempre y cuando se dé una variación de un 5% o superior en el precio del combustible** desde que se acordó el precio del transporte hasta la realización efectiva del mismo**.** Este porcentaje de variación necesario para la revisión puede ser inferior si las partes así lo pactan.
Y en el caso de los **contratos de transporte continuado** se aplicará la misma condición cuando se alcance el 5% o más de variación y en todo caso con una **periodicidad de 3 meses**, se aplicará **la variación acumulada desde el inicio del trimestre hasta el finalde este.** Esta periodicidad puede ser inferior si así las partes lo pactan.

¿Qué ocurre con los contratos de transporte continuado que ya contaban con su propia fórmulay periodicidad de revisión?

Los contratos de transporte continuado que ya contasen con su propia fórmula y periodicidad**deberán de adaptar** éstas **a los requisitos explicados en los puntos anteriores en un plazo de 6 meses como máximo**. Tal y como indica la Disposición transitoria primera del Real Decreto-Ley 3/2022.

¿Qué ocurre con los contratos de transporte continuado que no contasen con ninguna fórmula,ni periodicidad para la revisión?

La misma Disposición transitoria primera obliga a estos **a incluir desde el 2 de marzo de 2022 esta cláusula en el contrato y a hacer, en su caso, una revisión del precio deltransporte por la variación del precio del combustible en cuanto se realice el próximo transporte o transportes.**

Si el inicio del contrato de transporte continuado se hubiera dado **antes del 2 de marzo de2021**, la fecha que se tendrá que tomar de referencia como inicio del contrato para la revisióndel precio **será esta** última.

¿Qué fórmula hay que utilizar para conocer cuanto debe de variar el precio del transporte?

Antes de la reforma del artículo 38 de la Ley 15/2009, se podía usar cualquier fórmula que las partes acordasen, pero con la nueva redacción **se hace obligatorio el uso de la fórmula que hay presente** en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las **condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.**

En estas condiciones generales aparecen **tres fórmulas dependiendo del peso del vehículoutilizado para el transporte:**

- Vehículos con una **masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos:**

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}3}{100}$$

- Vehículos con una masa máxima autorizada **superior a 3.500 kilogramos e interior a 20.000 kilogramos**:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}2}{100}$$

• Vehículos con **una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:**

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}1}{100}$$

¿Qué significan los diferentes elementos de las fórmulas anteriores?

Según las condiciones generales de contratación, **los diferentes elementos** de las fórmulasplanteadas para el cálculo de la variación del precio del transporte **significan lo siguiente:**

• ΔP: Cantidad que el porteador deberá incrementar o disminuir el precio contratado.

• G: índice de variación del precio medio del combustible (gasóleo, gas, …) hecho público por la Administración (ver siguiente punto) entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efect ivamente.

• P: precio del transporte establecido al contratar.

¿Dónde se puede encontrar el dato que hay que incluir en la letra G ?

Este dato puede encontrarse en la página del **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, dentro de la sección Transporte Terrestre y dentro de ella en el apartado Incremento de los precios del gasóleo.** (ver ejemplos en el recuadro 1).
En el momento de elaborar esta guía los datos están actualizados a enero de 2022. P eroel Ministerio se ha comprometido y desde el Comité Nacional así se le ha pedido que la actualización de estas cifras se haga de la manera más rápida posible.

¿Se aplicará en los contratos verbales o por escrito?

En la norma **no se hace diferenciación alguna entre estas dos modalidades** en las que puede darse un contrato de transporte.
Por lo que esta cláusula se **aplicará en todos los contratos de transporte dando igual la forma que tenga**, ya sea verbal o escrita, cuando se dé una de las causas mencionadas anteriormente.

¿Cómo debe de figurar esta variación del precio?

La variación del precio **deberá de aparecer en la factura de manera desglosada**. A no ser que las partes decidan de manera expresa otra forma de cómo se va a reflejar este ajuste.

Bastará con incluir en la factura después del precio pactado para el transporte, una línea quehaga un a referencia a este hecho, por ejemplo: **variación del precio del combustible**.

Ejemplo explicativo[1]

Al no haber datos más actualizados, tomaremos que la obligación de que se varie el precio del transporte por la variación del precio del combustible entró en enero.
Una empresa de transporte tiene un contrato de transporte continuado con un cliente firmado el día 25 de septiembre de 2021. El precio que se pactó en ese momento para cada transporte es de 1.000 euros y no incluyeron (al no ser obligatorio en ese momento) una cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible.
Con la aprobación del Real Decreto-Ley 3/2022, se hace **obligatorio el incluir la cláusula de revisión** y por tanto la empresa de transporte cuando vaya a facturarle el próximo transporte a su cliente deberá tener en cuenta la variación del precio del combustible y aplicárselo al precio del transporte.
En este caso, la empresa de transporte ha utilizado un vehículo con una MMA superior a 20.000kg, por lo que deberá de utilizar la fórmula:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}3}{100}$$

Quedando la misma aplicando los datos de este caso de la siguiente forma:
• ΔP: Cantidad que el porteador deberá incrementar o disminuir el precio contratado.
Será el resultado que nos dé la fórmula.
• G: índice de variación del precio medio del combustible (gasóleo, gas, …) hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente.
Cogeremos en la tabla como coordenadas de la misma septiembre de 2021 y enero de 2022 y nos da unavariación del 8,4%

• P: precio del transporte establecido al contratar. **En este caso la cifra sería 1.000 euros.**

$$\Delta P = \frac{8{,}4 \times 1.000 \times 0{,}3 = 25{,}2}{100}$$

En este caso la empresa deberá **variar el precio de los transportes que le realice al cliente en 25,2 euros,** hasta que se haga la próxima revisión.

1 Lo que aquí se expone es un caso que debe servir como mero ejemplo de cómo se debe utilizar la fórmula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible.

¿Y si el contrato hubiese se hubiese iniciado en diciembre del 2020?[2]

Al igual que en el caso anterior, al no haber datos más actualizados, tomaremos que la obligación de que se varie el precio del transporte por la variación del precio del combustible entró en enero.
Con los mismos datos que en el anterior ejemplo y solo cambiando la fecha en la que se firmóel contrato.En este caso (como hemos indicado antes) al superar la fecha de inicio del contrato el 2 de marzo de 2021, no cogeremos la fecha de inicio de este, sino la fecha del 2 de marzo de 2021.Por lo que la variación irá desde esa fecha hasta la fecha de realización del transporte o transportes.
Por lo tanto, la empresa cogerá la fórmula

$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}3}{100}$ y la aplicará de la siguiente manera:

- ΔP: Cantidad que el porteador deberá incrementar o disminuir el precio contratado.
Será el resultado que nos dé la fórmula.

- G: índice de variación del precio medio del combustible (gasóleo, gas, …) hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente. Cogeremos en la tabla como coordenadas de esta **marzo de 2021 y enero de 2022 y nos da una variacióndel 17,2%.**

- P: precio del transporte establecido al contratar. **En este caso la cifra sería 1.000 euros.**

- $\Delta P = \frac{17{,}2 \times 1.000 \times 0{,}3}{100} = 51{,}6$

En este caso la empresa deberá **variar el precio de los transportes que le realice al cliente en 51,6 euros.** Hasta que se haga la próxima revisión.

2 Lo que aquí se expone es un caso que debe servir como mero ejemplo de cómo se debe utilizar la fórmula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible.

Cambios en las paralizaciones

Una de las reivindicaciones sectoriales objeto de análisis en todas las mesas de negociación abiertas, durante los últimos años, con las asociaciones de cargadores y la Administración hasido, sin duda, la exigencia de llegar a una solución para **reducir al máximo o en su caso eliminar los tiempos de espera en las operaciones de carga y descarga**, intentando evitar así una de las principales ineficiencias que afectan de forma desproporcionada a las empresas detransporte y a sus conductores como también de forma indirecta a la cadena de transporte ysuministro en su conjunto.

No debemos olvidar que una espera más allá de lo normal provoca **desajustes en la conciliación de la programación de servicios** y la aplicación de la normativa de tiempos de conducción y descanso y tiempos de trabajo de los propios conductores y, como consecuencia, también **genera distorsiones a la hora de poder realizar a tiempo los servicios programados** con otros clientes, rompiendo así la cadena de transporte y generando todo tipo de ineficiencias y perdidas de productividad para las empresas.

¿Qué es una paralización?

La paralización es un derecho de cobro que tiene el transportista frente al que paga el transporte que nace cuando **un vehículo se ha puesto a disposición para su carga o descarga**, según los términos del contrato y **deba de esperar un plazo superior a 1 hora hasta que concluya la carga o la descarga.**

¿Qué se ha cambiado con el Real Decreto-Ley 3/2022?

Fruto de los pactos entre le MITMA y el Comité Nacional el **tiempo máximo que debe esperar un vehículo para la finalización de la carga o la descarga** y por el que **se podrá pedir el pago de la paralización** se ha **bajado de 2 horas a 1 hora**.

¿Cuál es el cálculo que se debe hacer para saber a cuánto asciende la paralización?

Según el artículo 22.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, **si no se ha pactado expresamente una indemnización por la paralización, la cuantía de esta será equivalente al IPREM por día multiplicado por2, por cada hora o fracción de**

paralización. La **Disposición adicional centésima primera**, de la Ley de Presupuestos, determina a cuánto asciende el IPREM para el 2022, quedando de la siguiente manera:

- El **IPREM diario: 19,30 €**
- El **IPREM mensual: 579,02 €**
- El **IPREM anual: 6.948,24 €**

Por lo tanto:

- Por **una hora de paralización se deberá pagar**: **38,60 €**; por **el primer día deparalización** (teniendo en cuenta que el máximo computable es de 10 horas) se deberá pagar: **386 €**;
- El **segundo día de paralización la hora** se pagaría: **48,25 €** y el **día completo**:**482,50 €** (teniendo en cuenta el máximo de 10 horas y el aumento de un 25% del valor de la hora);
- Y si la **paralización superase los dos días**, se pagaría por **hora**: **57,90 €** y el **díacompleto**: 579 € (teniendo en cuenta el máximo de 10 horas y el aumento de un 50% del valor de la hora).

¿Para qué más sirve el cálculo de la paralización?

Mediante el Real Decreto-Ley 3/2022, se crea la Disposición adicional séptima. Esta disposición indica que en caso de que el transportista sufra una paralización del vehículo ocasionada por cualquier circunstancia que no le sea imputable, **se utilizará el criterio mencionado anteriormente para valorar la cuantía a indemnizar.**

¿Qué otros elementos contiene el Real Decreto-Ley 3/2022?

En el Real Decreto-Ley 3/2022 también se han incluido otras materias que afectan al sector como son:

- La transposición de la Directiva 2020/1057 sobre desplazamiento de conductores a la normativa española. Regulando como deberán actuar las empresas que desplacen trabajadores a España.
- Se incorporan nuevas infracciones.
    - Tomar el descanso semanal normal en la cabina del vehículo.
    - Que la empresa no organice adecuadamente el trabajo del conductor para que este regrese cada 4 semanas al centro de operaciones de la empresa o su domicilio.
    - Que no se recojan en el tacógrafo los cruces de frontera.
    - La creación de un Código de Buenas Prácticas y un Registro público de las empresas que se adhieran al mismo.