

Guía explicativa **Decreto-Ley 3/2022** de medidas para **la mejora del transporte de mercancías** por carretera

Esta Guía explicativa tiene como objetivo aclarar la aplicación de las principales medidas incluidas en el Real Decreto-Ley 3/2022 de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, publicado en el BOE el pasado 2 de marzo, y que recoge los acuerdos suscritos en diciembre entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las asociaciones de transportistas representadas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera.



REVISIÓN OBLIGATORIA DEL PRECIO DEL TRANSPORTE POR LA VARIACIÓN DEL PRECIO DEL GASOLEO Y OTROS COMBUSTIBLES

¿En qué consiste la revisión del precio del transporte por la variación del precio del carburante?

El artículo 2 punto 3 del Decreto-Ley introduce la obligatoriedad de revisar los precios que perciben los transportistas en función de la variación que experimente el precio de los carburantes, tanto si este se incrementa como si se reduce.

Conforme al nuevo Decreto-Ley, **esta revisión debe ser obligatoria, sin que sea posible pactar su no aplicación.**

¿A qué tipo de contratos de transportes se aplica?

Se aplica a todo tipo de contrato de transporte, ya sean **contratos verbales o por escrito**, siempre que lógicamente haya habido una variación en el precio de los carburantes desde que el transportista y su cliente pactaron hacer el transporte y el momento de realizar dicho servicio de transporte.

Por eso, **en aquellos contratos que se refieren a la realización de un solo viaje, en la práctica no tendrá aplicación esta nueva medida** ya que, habitualmente, entre el momento en que se contrata la realización del servicio de transporte y el momento efectivo de hacerlo suele ser un período muy corto de tiempo en el que apenas hay variación en el precio del carburante.

Por contra, en los contratos continuados, esto es, en los que el transportista presta servicios periódicamente para su cliente, sí que deberá aplicarse obligatoriamente la referida revisión. Debe quedar claro que la revisión es de aplicación sea cual sea la forma en que se encuentre formalizado el contrato entre el transportista y su cliente, ya que la Ley de Contrato del Transporte

Terrestre reconoce la plena validez y eficacia de los contratos de transporte, sean escritos o verbales.

¿Cómo se calcula la revisión del precio del transporte?

Hasta ahora se permitía que el transportista y su cliente pactaran libremente cualquier fórmula para actualizar los precios del transporte (por ejemplo, referida al IPC o a otros índices). Sin embargo, tras el nuevo Decreto-Ley, **solo será posible aplicar una única fórmula de revisión**, que será la misma en todos los contratos de transporte, aunque el transportista y su cliente no tuvieran pactada ninguna fórmula de revisión.

La fórmula de revisión viene establecida en la Orden Ministerial FOM/1882/2012 por la que se fijan las condiciones generales de contratación en los transportes de mercancías por carretera. El artículo 3 punto 4, es el que hace referencia al precio del transporte, y establece una fórmula muy sencilla en base a la variación que haya tenido el precio del carburante, y que se calcula, teniendo en cuenta la masa máxima del vehículo, del siguiente modo:

- Vehículos con MMA igual o superior a 20 ton., con excepción de los de obras: porcentaje de variación del carburante, multiplicado por 0,3 (% de variación x 0,3).
- Vehículos con MMA superior a 3,5 ton. e inferior a 20 ton., así como los de obras de más de 3,5 tons.: porcentaje de variación del carburante, multiplicado por 0,2 (% de variación x 0,2).
- Vehículos con MMA igual o inferior a 3,5 tons.: porcentaje de variación del carburante, multiplicado por 0,1 (% de variación x 0,1).



¿Y si tuviera pactada otra fórmula de revisión del precio de transporte con un cliente, puedo seguir con ella?

No, el Decreto-Ley establece en su Disposición Transitoria Primera que en esos casos **deberán adaptar la fórmula de revisión en un plazo máximo de seis meses** a la fórmula establecida en la Orden Ministerial antes explicada.

¿Cuándo se tiene que aplicar la fórmula de revisión del precio del carburante?

El nuevo Decreto-Ley señala **que deberá aplicar siempre que el precio del carburante experimente una variación igual o superior al 5% en el caso de los contratos referidos a un único servicio de transporte.**

En el caso de los **contratos de transporte continuado**, esto es, en los que el transportista trabaja de forma habitual para su cliente, **dicha revisión deberá producirse trimestralmente aunque el carburante no hubiera llegado a variar ese 5%.**

¿Entonces hay que esperar a que suba ahora el carburante un 5% o puedo repercutir todas las subidas habidas en los últimos meses?

Una de las exigencias que planteamos las asociaciones al Ministerio de Transportes es que los transportistas que no hubieran repercutido en los precios que perciben de sus clientes el incremento tan importante que han sufrido los carburantes en el último año, o lo hubieran hecho sólo parcialmente, tuvieran derecho a hacerlo.

De este modo, el Decreto-Ley recoge en su Disposición Transitoria Primera que los contratos de transporte continuados que tuvieran los transportistas a la entrada en vigor del Decreto-Ley, ya sean verbales o escritos, **deberán revisar los precios que van a percibir teniendo en cuenta la variación que haya tenido el carburante en los últimos 12 meses.**

Así, en el caso de un transportista que no hubiera visto incrementado nada el precio que percibe de su cliente desde marzo de 2021 hasta la actualidad, al facturar sus servicios de transporte podrá repercutir íntegramente la subida experimentada del gasóleo; en el caso de que sí hubiera podido repercutir algo, deberá aplicar en su próxima factura el porcentaje que en dicho período no haya podido repercutir. A continuación, se explica con un ejemplo:

En el mes de marzo de 2021 el precio medio del gasóleo en la primera semana estaba en 1'18 €/litro, habiéndose alcanzado en marzo de 2022 un precio medio de 1'60€/litro, lo que supone, en consecuencia, una variación del 36% en el precio del gasóleo en los últimos 12 meses.

Conforme a las fórmulas antes expuestas, el transportista que no hubiera podido repercutir nada a su cliente en dicho período, deberá incrementar su precio de transporte en su próxima factura del siguiente modo:

- Vehículos de más de 20 ton. de MMA (excepto obras):
 $36 \times 0,3 = 12\%$
- Vehículos de más de 3,5 ton. de MMA y de obras:
 $36 \times 0,2 = 7,2\%$
- Vehículos de hasta 3,5 tons. de MMA:
 $36 \times 0,1 = 3,6\%$

¿Cómo se debe reflejar en la factura la revisión del precio del transporte por la variación del gasóleo?

El artículo 2 punto 3 del Decreto-Ley señala que **la revisión se deberá reflejar en la factura de forma desglosada**, salvo que expresamente se pacte con el cliente otra forma de reflejar el ajuste. Para ello, simplemente **basta incluir en la factura a continuación del precio total a facturar, en otra línea, una mención tal como "Revisión del precio por variación del combustible"** y añadir a continuación el importe resultante de aplicar las fórmulas antes vistas.

¿Dónde se pueden consultar las variaciones que experimenta el precio del carburante a efectos de poder aplicar la fórmula?

Si bien el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico es el organismo oficial encargado de publicar los precios medios de los carburantes en España a lo largo del tiempo, sin embargo, a fin de facilitar la aplicación a los transportistas de las fórmulas de revisión antes comentadas, el Ministerio de Transportes está desarrollando un espacio dentro de su [página web](#), donde se podrá consultar de forma muy intuitiva la variación del precio del gasóleo entre cualesquiera períodos y años.



Y para los vehículos propulsados por otros combustibles distintos del gasóleo, ¿qué fórmulas de revisión deben aplicar los transportistas titulares de dichos vehículos?

El Decreto-Ley obliga a que la Administración elabore en los próximos meses unas fórmulas específicas para que puedan ser aplicadas por los transportistas titulares de estos vehículos.

REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE LAS MERCANCÍAS

¿Se ha prohibido que el conductor tenga que realizar las labores de carga y descarga de las mercancías en los centros de carga y descarga?

Efectivamente, el Decreto-Ley recoge esta reivindicación histórica de las asociaciones de transportistas, basada en motivos de seguridad y que es innovadora en la Unión Europea, ya que, a excepción de Portugal, donde se aprobó el pasado año y de forma más limitada, no se regula en ningún otro país europeo. Así, el artículo 1 punto 11 del **Decreto-Ley establece la prohibición de que los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 tons. de MMA participen en las operaciones de carga y descarga de las mercancías** y de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en algunas especialidades de transporte que por su especificidad requieren que el conductor realice tales tareas, en concreto en los siguientes tipos de transportes:

- Mudanzas y guardamuebles.
- Vehículos cisterna.
- Transporte de áridos, basculantes, vehículos grúa o que lleven otros dispositivos para realizar tales operaciones.
- Portavehículos.
- Grúas auxilio en carretera.
- Paquetería.
- Transporte de animales vivos en los puestos de control.
- Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta. **Pendiente de posterior desarrollo reglamentario.**

¿Dicha prohibición, salvo las excepciones antes vistas, se aplica a todos los conductores?

Siempre que conduzcan vehículos de más de 7,5 tons. de MMA se aplica a todos los conductores, ya **sean autónomos o asalariados**. También se aplica a los conductores de empresas de transporte extranjeras que realicen transporte en España.

¿Cuándo se aplica dicha prohibición?

A fin de que los centros de carga y descarga puedan contratar y formar al personal necesario para realizar dichas tareas (mozos de almacén, carretilleros, etc) la ley ha establecido una moratoria para su entrada en vigor de seis meses, de modo similar a como se aprobó en Portugal. En consecuencia, **la prohibición entrará en vigor el próximo 2 de septiembre**.

¿Hay alguna sanción prevista en caso de incumplimiento?

En caso de que se incumpliera dicha prohibición, el Decreto-Ley prevé que **sea sancionado como infracción muy grave, con multa de entre 4.001 y 6.000 euros, que recaerá tanto en la empresa de transporte a la que pertenezca el conductor, como al titular del centro de carga o descarga** donde se haya incumplido la prohibición.



Además, hay que tener en cuenta las posibles repercusiones y consecuencias para el titular del centro de carga y descarga en el ámbito laboral en materia de prevención de riesgos laborales e, incluso en el ámbito penal, en el caso de que se ocasionara un accidente por realizar el conductor tales labores, pese a estar prohibidas.

¿Puede pactar la empresa transportista con su cliente realizar las operaciones de carga y descarga?

El Decreto-Ley mantiene la regulación anterior que establecía que si bien la regla general es que sea el cargador o el destinatario quien realice las labores de carga o descarga, pueda pactarse con la empresa de transporte realizar tales tareas, pero sólo en el caso de que lo pacte por escrito.

Sin embargo, dado que el conductor tiene prohibido realizar dichas tareas, en la práctica lo previsible es que tal labor por parte de la empresa de transporte solo se produzca en las especialidades de transporte antes vistas que estaban exceptuadas de la prohibición, ya que en el resto, tendrá que ser otra persona diferente al conductor quien realice dichas tareas.

¿En el caso de que la empresa de transporte pacte realizar dichas tareas tiene derecho a exigir una remuneración diferenciada a la del precio del transporte?

Efectivamente, como novedad el Decreto-Ley establece que la empresa transportista deberá recibir un suplemento por tales tareas respecto del precio del transporte, aunque no fija una fórmula o referencia para poder calcularla. Además el transportista deberá reflejar dicho suplemento en la factura de manera diferenciada al precio del transporte.

¿Cuándo llego al centro de carga o descarga y me hacen esperar hasta realizar dichas labores, tengo derecho a alguna indemnización?

El Decreto-Ley rebaja el periodo establecido para que sean realizadas las labores de carga y descarga, de tal modo que a partir de ahora cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora (antes eran dos horas) hasta que se concluya su carga o descarga, el transportista podrá exigir a su cliente (es decir, a quien le contrató, no al titular del centro donde se produce la espera) una indemnización en concepto de paralización. Dicha indemnización se actualiza anualmente en función del índice IPREM que aprueba el Gobierno.

Así para 2022, la indemnización por paralización está establecida en 38'60 euros/hora que se pueden exigir por día, con un límite de diez horas/día; la indemnización se incrementa en un 25% a partir del segundo día y del 50% a partir del tercer día.

¿Puedo aplicar dicho importe de indemnización cuando el vehículo lo tengo paralizado por un accidente o una avería por causa no imputable a mí?

Efectivamente, el Decreto-Ley contempla en su artículo 2 punto 4 que las cuantías referidas en la pregunta anterior puedan ser utilizadas por cualquier causa que no le sea imputable (por ejemplo, ante una compañía de seguros o en una reclamación judicial).



OTRAS MEDIDAS INCLUIDAS EN EL DECRETO-LEY

Comunicación de Desplazamiento para empresas de transporte extranjeras que operan en España.

Una regulación para permitir un mejor control de las empresas de transporte extranjeras que operan en España, las cuales cada vez que realicen un servicio de transporte internacional con origen o destino a nuestro país, o bien un transporte de cabotaje, deberán hacer una Comunicación de Desplazamiento, debiendo abonar a sus conductores al menos la retribución salarial establecida para los conductores contratados en empresas de transporte españolas.

Incorporación de nuevas infracciones al Baremo Sancionador de Transporte.

Se establecen nuevas infracciones materia de transporte:

- Tomar el descanso semanal normal (de más de 45 horas) en la cabina del camión y no en un alojamiento, que se sancionará con multa de 3.001 a 4.000 euros.
- La no organización del trabajo por parte de la empresa de transporte para que sus conductores puedan regresar a su centro operativo o lugar de residencia cada cuatro semanas, que se sancionará con multa de 3.001 a 4.000 euros.
- No recoger en el tacógrafo los símbolos de los países cuyas fronteras se cruzaron durante un servicio de transporte internacional, que se sancionará con multa de 801 a 1.000 euros.



Estándar para la verificación de las zonas de carga y descarga.

Se creará un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías, así como un Registro en el que se podrán inscribir las empresas que se adhieran a dicho Código.

Estándar para la verificación de las zonas de carga y descarga.

Se elaborará por el Ministerio de Transportes un Estándar para la verificación de las zonas de carga y descarga, en atención a sus instalaciones y los servicios disponibles.