

El Gobierno y el Comité Nacional del Transporte por Carretera alcanzaron anoche un acuerdo que ha conseguido desconvocar el paro nacional del sector, previsto para los días 20, 21 y 22

## ¿Cuáles son las medidas acordadas entre el Gobierno y el sector del transporte terrestre de mercancías?

**Madrid, 18 de diciembre de 2021.-** La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) se muestra satisfecha tras el acuerdo alcanzado anoche entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), máximo órgano de representación del sector formado por las asociaciones nacionales de transportistas, incluyendo a ASTIC. Este acuerdo supone, además de la desconvocatoria del paro patronal previsto para los días 20, 21 y 22, un nuevo punto de partida para continuar combatiendo otros problemas que endémicamente afectan al sector desde hace años.

### ¿QUÉ MEDIDAS SE HAN CONSEGUIDO VÍA REAL DECRETO LEY?

**1.- Trasposición de la Directiva de Trabajadores Desplazados.** Limitará sustancialmente la competencia desleal de empresas extranjeras de transporte en nuestro país.

**2.- Prohibición de la participación del conductor en la carga y descarga.** Modificación del artículo 20 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de Transporte Terrestre de Mercancías: **se prohíbe la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga de la mercancía y de los soportes** (pallets, cajas o jaulas, entre otros), como regla general. **Las excepciones afectan al transporte de mudanzas, cisternas, grúa, porta-vehículos, paquetería y similares**, así como cualquier otro tipo exceptuado en las condiciones generales de contratación. Para estas excepciones, se deberá reflejar de forma desglosada en la factura el precio de la carga y descarga como concepto independiente del precio del transporte.

**Disposición transitoria de 6 meses desde la entrada en vigor del Real Decreto Ley** en base a las necesidades de formación del personal necesario distinto del conductor. Confirmar con otros ministerios la viabilidad de la inclusión en el RDL de un régimen sancionador en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) por incumplimiento de esta normativa.

*«Esta reivindicación ya llevaba años en España encima de la mesa de negociación del CNTC y el Ministerio. No era admisible que nuestros conductores profesionales, después de conducir 9 horas, tuvieran que ponerse a descargar 20 toneladas de fruta y hortalizas, por ejemplo. Por un tema de seguridad y porque es un trabajo que no les compete. Nuestros vecinos lusos lo prohibieron en septiembre y, afortunadamente, ahora le toca el turno a nuestro país»,* explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

**3.- Revisión obligatoria del precio del transporte por la variación del precio del carburante.** Modificación del artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de Transporte Terrestre de Mercancías: **haciendo obligatoria la revisión automática del precio del transporte en los supuestos de variación del precio del gasóleo desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte:** fórmula única de revisión de precios (condiciones generales de contratación); umbral para la activación (5%, permitiendo pacto solo para, en su caso, reducirlo); se adaptarán las condiciones generales de contratación (Orden FOM/1882/2012) a lo establecido en esta disposición normativa, eliminando las referencias a la voluntariedad; y reflejar en la factura de

forma desglosada el ajuste por la variación del precio del gasóleo, salvo que por escrito en el contrato quede recogida otra forma de reflejar esta variación.

**Disposición Transitoria para la aplicación, en el plazo de 6 meses, de los cambios introducidos a los contratos ya existentes que incluyeran una cláusula de revisión de precios distinta de la de las condiciones generales de contratación** (Orden FOM/1882/2012). También incluirá que para aquellos contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del RDL, que no tuvieran cláusula de revisión de precios, la primera vez que proceda aplicar esta revisión, el índice de variación del precio medio del gasóleo a emplear en la fórmula de revisión de precios tomará como referencia los últimos 12 meses. **Analizar la viabilidad de ampliar el alcance de esta disposición a otros combustibles.**

*«Para las empresas transportistas españolas la energía que mueve los camiones, en su mayoría diésel, supone más del 30% de sus costes de operación y el precio del gasóleo (sin IVA) ha sufrido un incremento, desde octubre de 2020 a octubre de 2021, de un 32,0%», destaca Valdivia.*

**4.- Reducción de los tiempos de espera en la carga y descarga.** Modificación del artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, **reduciendo el tiempo de espera de los conductores de 2 horas a 1 hora. Las empresas transportistas que deban esperar más de una hora deberán ser indemnizadas.**

**5.- Lucha contra la competencia desleal.** Disposición normativa para **reforzar la inspección con medios propios de las Administraciones Públicas** para luchar contra la competencia desleal.

**6.- Código de Buenas Prácticas Mercantiles y Registro correspondiente.** Creación de un **Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías** y de un **Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles** con información accesible de altas y bajas.

**7.- Estándar para la certificación de zonas de carga y descarga.** Nueva disposición legal que incluya la **creación de un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga** en relación a los servicios y condiciones ofrecidas a los transportistas profesionales.

**8.- Mejora de la sostenibilidad ambiental del sector del transporte de mercancías por carretera.** Se incluirá una disposición con rango de ley en la que se establezca que, en el plazo de 9 meses desde la aprobación de la Ley, deberá modificarse el anexo IX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos con estos objetivos: **simplificación del uso y autorización de los conjuntos Euro modulares** (incluyendo los Eco Combi o Dúo Tráiler); **ampliar solo para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 m** (transporte de paja, animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 km); **aumentar los ámbitos en los que se pueda utilizar las 44 toneladas** fijando un calendario progresivo de implantación, con la participación del CNTC, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.

#### **RESTO DE MEDIDAS CONSEGUIDAS:**

- 1. Mantenimiento de la actual deducción del gasóleo profesional.** Sobre la base del tipo mínimo actual de la Directiva, durante la presente legislatura. Propuesta, por la Agencia Tributaria, de un **modelo para la devolución mensual del gasóleo profesional.** La devolución sobre los consumos producidos se realiza actualmente cada tres mes.
- 2. Aparcamientos seguros.** Convocatoria de **20 millones de euros de ayudas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Mitma para la adecuación y construcción de**

**aparcamientos seguros.** Convocatoria de Fondos Europeos del Mitma de **100 millones de euros para la adecuación y construcción de aparcamientos seguros.** Compromiso del Ministerio de Transportes de promoción de las ayudas entre la iniciativa privada. Plan de conversión de aparcamientos de vialidad invernal en aparcamientos seguros.

- 3. Tiempos de espera en las zonas de carga y descarga.** Durante el primer semestre de 2022 se realizará un estudio de los tiempos de carga y descarga para poder cuantificar el coste de las ineficiencias en este ámbito y definir qué medidas regulatorias podrían ser necesarias en este aspecto. Se analizará la viabilidad de que el destinatario o consignatario de las mercancías pueda ser responsable de la indemnización de las paralizaciones. Se analizarán los cambios normativos a realizar para que el estándar de zonas de carga y descarga se aplique a las instalaciones de nueva construcción.
- 4. Refuerzo de los medios de inspección.** Agilizar la puesta en marcha por parte del Mitma del servicio de buzón de denuncias anónimas y facilitar periódicamente al CNTC información agregada sobre las actuaciones y sanciones. **Priorizar las actuaciones sobre aquellas empresas de transporte que pueden estar causando distorsión en el mercado por su actividad no legal.**
- 5. Escasez de conductores.** Creación de un grupo de trabajo para analizar la situación y, en el plazo de 9 meses, realizar una propuesta de posibles medidas a implantar. *«El 70% de nuestros conductores profesionales tiene más de 50 años, es decir, que en una década perderemos al 30% de nuestra fuerza laboral. Y apenas hay relevo generacional, por lo que tenemos que hacer esta profesión mucho más atractiva, empezando por facilitar y abaratar el proceso de formación (el permiso de conducción de camiones y el CAP cuestan de media unos 5.000 euros)»*, indica el vicepresidente ejecutivo de ASTIC.
- 6. Ayudas para la digitalización del sector.** Hasta 140 millones de euros para una línea de ayudas para la adquisición de dispositivos hardware; inclusión dentro de la convocatoria de las ayudas del Kit Digital de soluciones digitales (licencias de software) propias de la actividad del transporte de mercancías por carretera; y ayudas para la formación en capacitación digital del sector.
- 7. Cotizaciones para Incapacidad Temporal e Invalidez Muerte y Supervivencia de los conductores.** Estudio del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones de las cifras de accidentalidad en el trabajo a los efectos del cálculo del tipo de cotización para Incapacidad Temporal (IT) e Invalidez, Muerte y Supervivencia (IMS) para la actividad económica de transporte de mercancías por carretera de los conductores profesionales y para la ocupación de los conductores de transporte pesado (carga útil mayor de 3,5 toneladas).
- 8. Céntimo sanitario.** Compromiso de acelerar los procedimientos administrativos que pudiera haber pendientes respecto de aquellos procedimientos que no estén pendientes de fallo judicial. El 'céntimo sanitario' es el impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos, una tasa que Tribunal de Justicia de la Unión Europea consideró ilegal en 2014.
- 9. Mantenimiento red carreteras.** Presentar un estudio de alternativas que analice las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado. **Recogiendo la necesidad del amplio consenso social y político necesario, incluyendo al CNTC, y ajustándose a las circunstancias económicas concurrentes. Se analizarán los mecanismos para que este coste se traslade al precio del transporte de manera obligatoria.**

«Los usuarios de las carreteras españolas -particulares y profesionales del transporte- ya pagamos mucho más de lo que costamos –creación y mantenimiento de las redes viales incluidos– con nuestros impuestos sobre el combustible. Teniendo en cuenta solo el Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH), los usuarios de la carretera generan anualmente unos 11.000 millones de euros de ingresos en las arcas públicas. Es decir, esta nueva tasa es, en realidad, un “repago”», indica Ramón Valdivia.

**10. Ayudas a la formación y al abandono de la profesión.** Se asume el compromiso de **mantener las ayudas a la formación y el abandono de la profesión durante la presente legislatura.**

**11. Mejoras del apartado de la web del Mitma referente a los servicios al transportista.** Se reconfigurará el diseño actual del informe del MITMA que ya incluye la **variación mensual del precio del gasóleo** y que se usa, de acuerdo con las condiciones generales de contratación, de referencia para el índice de variación del precio medio del gasóleo a emplear en la fórmula de revisión de precios.

**12.- Otras medidas para la mejora de la sostenibilidad económica del sector.** Se llevará a cabo un estudio para analizar la viabilidad de aplicar en el sector del transporte de mercancías por carretera los principios recogidos en la Ley de la Cadena Alimentaria en relación con los costes de producción.

## Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.

## Para más información:

### Prensa ASTIC

Laura Ordóñez

629 766 425

[prensa@astic.net](mailto:prensa@astic.net)