

Esta norma entrará en vigor cuando se publique en el Boletín Oficial del Estado (BOE), tras lo cual el Congreso de los Diputados dispondrá de un mes para convalidarla

ASTIC: «El Real Decreto-Ley aprobado hoy en Consejo de Ministros representa un gran paso para mejorar el sector del transporte de mercancías por carretera español»

Atiende la necesidad de corregir ciertas desviaciones de la dinámica sectorial que estaban lastrando la eficiencia y el atractivo profesional del transporte por carretera y la viabilidad de sus empresas, como la participación del conductor en la carga y descarga o la repercusión de las subidas del precio del combustible en las facturas de las empresas de transporte

Madrid, 1 de marzo de 2022.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) se muestra satisfecha y esperanzada por la aprobación en el Consejo de Ministros, celebrado hoy, del Real Decreto-Ley (RDL) para la mejora de la sostenibilidad y competitividad del transporte de mercancías por carretera ya que da cumplimiento preciso a una parte sustancial del acuerdo alcanzado el 17 de diciembre 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. Un acuerdo que supuso la desconvocatoria del paro sectorial y también un punto de inflexión en las relaciones entre el sector y el Mitma.

El Ministerio de Raquel Sánchez ha realizado las modificaciones normativas pertinentes en los reglamentos y leyes que afectan al transporte de mercancías por carretera para cumplir con este acuerdo y, aunque la entrada en vigor de estas medidas será escalonada en función de los periodos transitorios establecidos (de forma inmediata, en tres o seis meses), lo destacable es que se han conseguido algunas de las reivindicaciones históricas del sector, por las que ASTIC lleva años luchando para mejorar la sostenibilidad socio-laboral y económica del transporte por carretera, eliminando, por un lado, la obligación que de facto existía sobre los conductores para realizar cargas y descargas; y, por otro, la imposición de condiciones comerciales que obliguen al continuo deterioro del margen del transportista.

La **prohibición de la participación del conductor en la carga y descarga de las mercancías** afecta no solo a la mercancía, sino también a los soportes de las mismas, como palés, cajas o jaulas. El RDL recoge algunas excepciones ya que existen mercancías que, por su propia especificidad, es complicado e incluso imposible que el destinatario las cargue o descargue, como es el caso de los camiones cisterna, los camiones-grúa, los portavehículos, los camiones que realizan mudanzas o aquellos destinados al reparto. En estos casos, se deberá reflejar de forma desglosada en la factura el precio de la carga y descarga como concepto independiente del precio del transporte, al igual que en cualquier otro caso en que el transportista, sin intervención del conductor, asuma la responsabilidad, según acuerdo formalizado con su cliente, de realizar las cargas y descargas.

Una vez superados los trámites legislativos, esta medida entrará en vigor a principios de septiembre ya que cuenta con una disposición transitoria de seis meses en base a las necesidades de contratación y formación del personal necesario para cargar y descargar la mercancía.

«Este tema ya llevaba años encima de la mesa de negociación del CNTC y el Gobierno. De hecho, Pedro Saura, antecesor de Isabel Pardo de Vera en la Secretaría de Estado de Transportes, ya se comprometió en un documento oficial firmado en julio de 2020 a abordar esta problemática. No era ni lógico ni admisible que nuestros conductores, después de conducir 9 horas, se vieran obligados a descargar varias toneladas de fruta

o componentes electrónicos, por ejemplo. Por un tema de seguridad laboral y porque es un trabajo que no les compete», destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

Otra de las reivindicaciones del sector que recoge este Real Decreto-Ley es la **obligatoriedad de revisar automáticamente el precio del transporte en los supuestos de variación del precio del combustible** desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte. Se establece un umbral para la activación del 5 %, permitiendo pacto solo para, en su caso, reducir ese umbral, y se adaptan las condiciones generales de contratación a lo establecido en esta disposición normativa, eliminando las referencias a la voluntariedad. El ajuste por la variación del precio del gasóleo deberá reflejarse en la factura, de forma desglosada, salvo que por escrito en el contrato quede recogida otra forma de plasmarlo.

«Para nuestras empresas la energía que mueve los camiones supone más del 30% de sus costes de operación y el precio del gasóleo, del que se “alimentan” más del 90 % de las flotas, ha sufrido un incremento del 35% (y más del 100% en el caso del gas natural) desde enero de 2021 a enero de 2022, lo que supone un durísimo golpe a sus cuentas de resultados si no tuviesen una vía para trasladarlo al precio de sus servicios. Ahora esta vía ya existe y no se puede soslayar», explica Valdivia.

Trasposición de la Directiva sobre Trabajadores Desplazados

El RDL también recoge la **trasposición de la Directiva sobre Trabajadores Desplazados**, incluida en el Paquete de Movilidad aprobado por la UE en julio de 2020, que tiene como objetivo limitar sustancialmente la competencia desleal de empresas extranjeras de transporte en nuestro país. Acorde a esta directiva europea que ahora recoge nuestra legislación en el decreto ley aprobado hoy, las empresas que realicen transporte internacional no bilateral tienen la obligación de declarar el desplazamiento del conductor a través de la plataforma online IMI de la Comisión Europea con anterioridad a la realización del transporte.

Otra de las reivindicaciones del sector reflejadas en este decreto ley es la **reducción de los tiempos de espera de los conductores en las áreas de carga y descarga de 2 horas a 1 hora**. Las empresas transportistas cuyos conductores deban esperar más de una hora podrán exigir ser indemnizadas. *«Estos tiempos muertos tienen costosísimas implicaciones económicas, comerciales y socio-laborales, tanto para los transportistas como para las empresas que los contratan y para el resto de agentes de la cadena logística. En las cadenas modernas de aprovisionamiento y distribución, en las que la carretera juega un papel esencial, son cada vez mayores las exigencias derivadas de lo que se conoce como “flujo tenso”. Esto requiere de una excelente coordinación entre todos los integrantes, especialmente entre los almacenes fijos y los “almacenes” rodantes en los que actualmente se han transformado nuestros camiones»,* subraya el directivo de ASTIC.

«Los tiempos de trabajo de los conductores profesionales están regulados de forma muy estricta, tanto en la normativa europea como en el reglamento español; un control que se realiza mediante el tacógrafo. Si el conductor se ve obligado a esperar en los puntos de carga y descarga durante un periodo prolongado e incierto, es muy probable que se quede sin horas para poder volver a su domicilio para los descansos diarios o semanales y tenga que realizarlos a lo largo del recorrido. En estos casos las condiciones del descanso suelen ser poco adecuadas, por lo que carecerá de su finalidad reparadora, además de afectar negativamente a su vida personal y familiar. Un retraso de “solo” tres o cuatro horas en toda una semana de trabajo puede conllevar que el conductor tenga que realizar el descanso semanal en un área de servicio, a pocos centenares de kilómetros de su domicilio, tras haber recorrido miles desde su anterior descanso semanal», concluye Valdivia.

También se ha **aprobado la simplificación del uso y autorización de los conjuntos Euro modulares** (incluyendo los Eco Combi o Dúo Tráiler); la **ampliación solo para determinados tipos de transporte de la altura de los vehículos a 4,5 m** (paja, animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 km); **el aumento de los ámbitos en los que se puede 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 los ejes de los camiones.

Asimismo, se ha aprobado una disposición normativa para **reforzar la inspección con medios propios de las Administraciones Públicas para luchar contra la competencia desleal; la 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; y una disposición legal que incluye **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.

Este Real Decreto-Ley se publicará inmeditamente en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y el Congreso de los Diputados tiene un mes para convalidarlo o derogarlo.

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.

Prensa ASTIC: Laura Ordóñez - 629 766 425 - prensa@astic.net