

Ley de la Cadena de Transporte

Para su información, facilitamos enlace al [Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto](#), de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.

Este Real Decreto-ley contiene la coloquialmente denominada “Ley de la Cadena de Transporte”, si bien no se trata de una Ley nueva, sino de una modificación de las siguientes normas ya existentes (se destacan los aspectos más relevantes):

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

- ✳ Se introduce un artículo 10 bis, en virtud del cual, en los contratos celebrados con el porteador efectivo deberá formalizarse una carta de porte, con efectos probatorios, por cada envío siempre que el precio del transporte sea superior a ciento cincuenta euros, que incluirá, entre otras menciones el “Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos relacionados con el transporte previstos en el artículo 20, salvo que consten en otro documento contractual por escrito. El precio y los gastos relacionados con el transporte deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación”.

La determinación del coste efectivo podrá realizarse tomando la referencia temporal que mejor se ajuste a las previsiones y estrategia empresarial del porteador.

Lo anterior no será de aplicación en el supuesto de los transportes por carretera en los que no sea exigible el documento de control administrativo.

Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato.

El cargador contractual y el porteador efectivo responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte, que deberán conservar durante el plazo de un año.

- ✳ El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito, con efectos probatorios, y deberá reflejar el precio como mención obligatoria.

Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.

Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de este.

- ✳ A efectos del cálculo del coste efectivo individual de prestación del transporte, será válida la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- ✘ Se introduce un régimen sancionador relativo a la obligación de que el precio del transporte y gastos relacionados sea superior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el transportista efectivo en los contratos referidos a un único envío siempre que exista asimetría.

De este modo, tendrá la consideración de infracción muy grave, en los contratos referidos a un único envío, el pago al transportista efectivo de un precio inferior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte.

Se considerará, en todo caso, que existe la indicada asimetría cuando el cargador contractual sea titular de una autorización de operador de transporte y no lo sea el transportista efectivo, en el supuesto en que el cargador contractual no tenga la condición de Pyme y la tenga el transportista efectivo o cuando el cargador contractual no tenga la condición de pequeña empresa o microempresa y el transportista efectivo sea una microempresa.

El responsable de esta infracción será el cargador contractual, pero el transportista efectivo deberá probar que el precio pagado es inferior a sus costes efectivos individuales de prestación del servicio.

Se prevé una sanción consistente en multa de 2.001 a 4.000 euros.

No se establece un régimen sancionador para los contratos de transporte continuado.

- ✘ Tendrá la consideración de infracción grave la no formalización de la carta de porte o del contrato de transporte continuado por escrito, en los supuestos en los que fuera obligatorio.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.

Se prevé una sanción consistente en multa de 801 a 1.000 euros.

- ✘ Tendrá la consideración de infracción grave la no inclusión del precio en la carta de porte u otros documentos contractuales en los supuestos en los que fuera obligatorio.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.

Se prevé una sanción consistente en multa de 601 a 800 euros.

En este caso, hay un error en la redacción de la norma, puesto que con la redacción existente, parece que esta sanción solo resultaría de aplicación a contratos cuyo precio del transporte esté comprendido entre 1.000 y 1.500 euros, pero, como se indica, se trata de un error que se subsanará.

Tendrá la consideración de infracción grave la no inclusión de las menciones obligatorias que como mínimo debe contener la carta de porte.

Se prevé una sanción consistente en multa de 401 a 600 euros.

Se presume que el cargador contractual es el responsable del cumplimiento de esta infracción, salvo que pruebe lo contrario.

- ✘ Con respecto a la prohibición de que el conductor realice las labores de carga y descarga, en la excepción prevista para la carga fraccionada, se determina que conductor podrá participar en la descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta siempre que dicha actividad no afecte a su periodo de descanso diario o, en su caso, siempre que se lleve a cabo dentro de su jornada laboral diaria y siempre que ello le permita regresar al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia.

No obstante, podrá participar en la carga y descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta, o entre el punto de venta y un centro de distribución siempre que, además de la condición anterior, dicha actividad se efectúe en el marco de un contrato de duración igual o superior a un año entre el cargador y el porteador.

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, por la que se fijan 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.

- ✳ Se establece que el Código de buenas prácticas 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. Dichos compromisos incluirán, en todo caso, el establecimiento de niveles máximos de subcontratación, así como el establecimiento de compromisos aplicables a la contratación de transporte a través de intermediarios que presten servicios a través de la sociedad de la información.

Asimismo, y entre otras materias, se prevé lo siguiente en el Real Decreto-ley:

Disposición final decimosexta del Real Decreto (límites a la subcontratación del transporte de mercancías por carretera).

Se establece que el Gobierno, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, y previa evaluación de la efectividad inicial de las medidas implantadas, presentará a las Cortes Generales un proyecto de ley revisando el régimen de la subcontratación en el transporte de mercancías por carretera.

Ayudas

- ✳ Se establece una renovación de la línea de ayudas directas a empresas y profesionales especialmente afectados por la subida de los precios de los carburantes.
- ✳ Se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2022, para la concesión de apoyo financiero a empresas cuya actividad se encuadre en el código CNAE 4920 «Transporte de mercancías por ferrocarril».

Serán beneficiarias de las ayudas las empresas ferroviarias con licencia de empresa ferroviaria que tengan inscrita en el Registro Especial Ferroviario.

Otras cuestiones

- ✳ Se modifica la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Illes Balears.

Se prevé que, mientras esté vigente el Reglamento (UE) 1407/2013, esta ayuda se acoge al Marco Nacional Temporal aprobado por la Comisión Europea.

- ✳ Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

A fin de promover la intermodalidad y una óptima utilización de las infraestructuras, los servicios ferroviarios que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General podrán tener parada en estaciones o apeaderos destinados al trasbordo o al intercambio modal que no formen parte de ésta.

- ✳ Se modifica el Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, por el que se establece un nuevo sistema de cotización para los trabajadores por cuenta propia o autónomos y se mejora la protección por cese de actividad.



Secretaría.

Irun, 03 de julio de 2022