

Nº 38.22

Madrid, 2 de marzo de 2022

**REAL DECRETO – LEY
MEDIDAS PARA EL
TRANSPORTE. PARTE
1 CARGA Y
DESCARGA**

Nº 38.22

Madrid, 2 de marzo de 2022

REAL DECRETO – LEY MEDIDAS PARA EL TRANSPORTE. PARTE 1 CARGA Y DESCARGA

El BOE de hoy publica el 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 de desplazamiento de trabajadores.

El Real Decreto-ley supone el cumplimiento, por parte del Gobierno, de gran parte de los compromisos alcanzados en los acuerdos de 17 de diciembre, que dieron lugar a la desconvocatoria de un paro patronal.

El Real Decreto-ley entrará en vigor a partir de hoy, salvo algunos elementos, pero deberá ser convalidado por el Congreso de los Diputados en el plazo de 30 días, o bien ser tramitado como un proyecto de ley, lo que aumentaría el riesgo de que se introduzcan enmiendas en algunas partes importantes de su articulado.

Dado que trata muchas materias, iremos analizando sus novedades en varias notas informativas, que irán saliendo en los próximos días:

Prohibición de la carga y descarga por el conductor

Es el asunto que ha tenido prioridad en las reivindicaciones sectoriales desde hace muchos años, por entender que la realización por los conductores de la carga y descarga de la mercancía constituye un abuso por parte de cargadores y destinatarios.

Se aplica a vehículos de más de 7,5 T de MMA y comprende también a los soportes, es decir, a los pallets, y solo se prevén determinado número de excepciones¹.

¹ a) Transporte de mudanzas y guardamuebles.

El tema más polémico es el de las excepciones, en particular el previsto en la letra e): transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta según se determine reglamentariamente, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un número reducido de bultos que pueden ser fácilmente manipulados por una persona.

Sin perjuicio de la interpretación que establezcan los tribunales, esta excepción comprende dos supuestos:

- La carga fraccionada (aquella en que sean necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación u otras similares) pero solo entre el centro de distribución y el punto de venta, y solo en las condiciones que se determine reglamentariamente. En tanto estas condiciones no se determinen reglamentariamente esta excepción no debería ser aplicable, en base al principio de que las excepciones deben interpretarse siempre de forma restrictiva.
- Los servicios de paquetería y otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos. En este caso la excepción tiene dos condiciones: que se trate de un número reducido de bultos (concepto bastante indeterminado), y que los bultos puedan ser fácilmente manipulados por una persona. Este último

b) Transporte en vehículos cisterna.

c) 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 carga y descarga.

d) Transporte en portavehículos y grúas de auxilio en carretera.

e) 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 fácilmente manipulados por una persona. A efectos de esta letra, se entenderá por transporte de carga fraccionada aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación u otras similares.

f) Transporte de animales vivos, en los puestos de control aprobados de conformidad con la normativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.

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

h) Los supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la seguridad del conductor.

requisito es más determinable en la práctica, porque se refiere a la posibilidad de que un bulto sea manejado por una persona fácilmente, es decir, sin requerir un esfuerzo o capacidades físicas especiales.

En el punto h se deja abierta la posibilidad de establecer nuevas excepciones por vía reglamentaria. El Ministerio prefiere dejar abierta esta posibilidad para supuestos no contemplados en los que la participación del conductor se revele imprescindible y se garantice su seguridad. La posición del sector ha sido hasta el último momento contraria a esta posibilidad, pero la discusión se planteará en el momento en que la Administración proponga esta reforma reglamentaria.

La prohibición se aplicará en todas las operaciones de carga y descarga que se realicen en España. Este ha sido uno de los puntos en que nuestra asociación ha insistido más, ya que de otra forma se hubiera aplicado solo a los transportistas españoles, lo que podría haber constituido una ventaja competitiva para los transportistas extranjeros.

El incumplimiento de la prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga se considerará infracción muy grave, con multa de 4.001 a 6.000 euros. Se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubiera intervenido en el transporte. Un poco interesante es una presunción, es decir, que será la empresa transportista o el cargador, expedidor o intermediario el que tenga que probar que no eran responsables: por ejemplo, si el conductor actúa contra un aviso explícito por parte de la empresa de que no participara en la carga, ésta podría librarse, seguramente, de la responsabilidad.

La prohibición de participación de los conductores en la carga y descarga entrará en vigor a los seis meses de la publicación en el BOE, es decir, el 2 de septiembre de 2022.

Condiciones para el acuerdo de realización de la carga y descarga

El hecho de que el conductor no participe en la carga o descarga no implica que el transportista no pueda asumir la realización de estas funciones, que se ejecutarían por otro personal, o mediante la contratación de empresas proveedoras de este servicio.

Para esos casos, y para los casos exceptuados de la prohibición de la participación del conductor, la regla prevista en la Ley de Contrato de Transporte se modificará:

“Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador o del destinatario, salvo que antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga se haya pactado por escrito que corresponden al porteador, contra el pago de un suplemento respecto al precio del transporte. Igual régimen será de aplicación para la estiba y la desestiba.

Cuando no se realicen por el cargador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto al precio del transporte”.

En el texto anterior de la Ley de Contrato de Transportes ya existía la regla de que estas operaciones corresponden al cargador o al destinatario salvo pacto expreso, antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga, pero no se exigía que el pacto sea escrito, no se requería un contenido y se permitía que el de descarga sea posterior a la carga y anterior a la descarga.

Por lo tanto, la asunción de estas operaciones por el transportista en los supuestos en que sea posible por estar exceptuadas de la prohibición de participación del conductor o por realizarlo por personal no conductor, propio o ajeno, requerirán además tres condiciones:

- Que el acuerdo sea escrito.

- Que el acuerdo sea anterior a la presentación del vehículo para su carga.
- Que el acuerdo contenga una remuneración, que luego se refleje de forma diferenciada en la factura.

La determinación del momento de la presentación del vehículo para su carga es posible con el GPS del vehículo o el tacógrafo.

Para la determinación del momento de la firma del acuerdo y su contenido, recomendamos la utilización de un sistema de comunicación fehaciente a distancia, como el de BUROTRANS, para cuyo uso pueden utilizar el siguiente enlace: <https://burotrans.es/>

C/ Príncipe de Vergara, 74, 3 planta - 28006 MADRID

Tlf.: 91 451 48 01 / 07 – Fax: 91 395 28 23

E-mail: astic@astic.net

Nota: Prohibida la edición, distribución y puesta en red, total o parcial, de esta información sin la autorización de ASTIC