

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.

Entrada en vigor el 02/03/2022, excepto la prohibición de la carga y descarga que entra en vigor el 02/09/2022).

INFRACCIONES

Se añaden las siguientes infracciones muy graves (art. 1 que modifica el 140.37 y el 140.41 de la LOTT):

- Tomar el descanso semanal normal en cabina, hacer el descanso semanal normal en alojamientos no adecuados → sanción de 1.001 a 2.000 euros.
- No organizar el trabajo de manera que el conductor vuelva cada cuatro semanas a su lugar de residencia, o al final de la tercera semana en el caso de que haya realizado dos descansos semanales reducidos consecutivos en internacional → sanción de 1.001 a 2.000 euros.
- No realizar la compensación de los dos descansos semanales reducidos consecutivos en internacional (al final de la tercera semana precediendo al siguiente descanso semanal normal → sanción 2.001 a 4.000 euros.
- Que el conductor realice las labores de carga y descarga → sanción de 4.001 a 6.000 euros (es responsabilidad tanto de la empresa de transporte, como del cargador, expedidor, intermediario o destinatario).
- El exceso igual o superior al 50% de conducción diaria, la disminución de los descansos diarios por debajo de 4,5 horas, el exceso igual o superior al 25% de la conducción semanal y bisemanal pasa a ser sancionado con → sanción de 4.001 a 6.000 euros.

Se añaden las siguientes infracciones graves (art. 1 que modifica el 141.17, el 141.24 y el 141.27 de la LOTT)

- Incurren en infracción grave las empresas que no velen debidamente porque los conductores dispongan de la documentación de control necesaria.
- Que la empresa no se haga cargo de los gastos de alojamiento del conductor
- Que no se indique en el tacógrafo el cruce frontera → sanción de 801 a 1.000 euros.

CARGA Y DESCARGA (es lo único que entra en vigor a los seis meses, el 02/09/2022)

(art. 1.11 que añade la disposición adicional 13 a la LOTT)

- Los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 Tn de MMA (tanto asalariados como autónomos) tienen prohibido realizar las operaciones de carga y descarga (incluidos palets, soportes...), salvo en estos supuestos:
 - mudanzas
 - cisternas
 - áridos en basculantes o grúas
 - portavehículos
 - carga fraccionada entre el centro de distribución y el lugar de venta (según lo que se determine reglamentariamente)
 - animales vivos
 - supuestos en que la normativa específica del transporte lo exija u otros que se establezcan reglamentariamente.

Esta prohibición se aplica a todas las operaciones de carga y descarga que se realicen en el Estado, tanto por parte de transportistas nacionales como extranjeros.

(art. 2 que modifica el 20.1 de la Ley 15/2009)

Las operaciones de carga y descarga irán por cuenta del cargador y del destinatario. Aunque el conductor no puede realizar la carga y descarga la empresa de transporte (porteador) sí puede realizar a través de personal distinto del conductor las operaciones de carga y descarga siempre que se pacte previamente por escrito y deberá reflejarse en factura de manera diferenciada.

Las operaciones de estiba irán por cuenta del cargador y del destinatario salvo que expresamente se asuman por la empresa de transporte (porteador).

PARALIZACIÓN

(art. 2 que modifica el 22 de la Ley 15/2009)

- Paralización por carga y descarga a partir de una hora desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos de contrato.
- Salvo que se haya pactado otra cosa IPREM x 2 por cada hora con un máximo de 10 horas, segundo día incrementado un 25%, tercer día y siguiente incrementado un 50%. (Esto sigue igual).

(art. 2 que añade la disposición adicional 7ª a la Ley 15/2009)

- Se aplicará la paralización descrita para valorar el perjuicio por tener el vehículo paralizado por cualquier circunstancia que no le sea imputable diferente de la carga y descarga.

REVISIÓN DEL PRECIO EN FUNCIÓN DE LA VARIACIÓN DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE

(art. 2 que modifica el 38 de la Ley 15/2009)

- Cuando el precio varíe un 5% (salvo que por escrito se estableciera un umbral menor) se aplicarán las fórmulas establecidas por MITMA para repercutirlo en el precio de transporte. Para acceder a las fórmulas [pulsar aquí](#).
- Deberá reflejarse en la factura de manera desglosada, salvo que el contrato recoja otra forma de reflejar el ajuste.
- En contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática trimestralmente, salvo que se pacte una periodicidad menor.
- No cabe pacto en contra.
- Las empresas con contratos de transporte continuado que a la entrada en vigor de esta ley tengan contratos que tuvieran otra fórmula de actualización o periodicidad de lo dispuesto en la misma, tendrán 6 meses para adaptarlos. Las empresas con contratos de transporte continuado que no tuvieran fórmula anteriormente deberán aplicarla ya. (disposición transitoria primera).
- Los contratos de transporte que utilicen combustibles alternativos podrán utilizar las fórmulas cuando se aprueben sus fórmulas específicas.

DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES (Queda traspuesta la Directiva 2020/1057)

(art. 3 que modifica la Ley 45/1999)

- Se aplica exclusivamente a los trabajadores por cuenta ajena (art. 18 ley 45/1999)
- Queda excluido el transporte bilateral (entre dos países, siendo uno de ellos el de residencia del transportista). (art. 19 ley 45/1999)
- En el trayecto por carretera de un transporte combinado no se considerará desplazado al conductor si es un trayecto bilateral, si no sí (aunque no cuente para las reglas del cabotaje).
- Quedan excluidos de la consideración de trabajadores desplazados los viajes que se realizan mientras se hace un bilateral y de camino se carga en un país que no es del transportista para descargar en otro país que tampoco lo es. Si se realiza una carga y una descarga en un país que no es del transportista entonces sí es desplazado. Se puede hacer un adicional al bilateral de ida y otro de vuelta o ningún adicional de ida y dos de vuelta. Para aplicar las exclusiones será obligatorio realizar el cruce de frontera en el tacógrafo.
- El tránsito también está excluido de las normas de desplazamiento.
- Se aplica a los transportes de cabotaje (entre dos puntos de un país que no es el del transportista) o triangular (entre dos países que ninguno de ellos es el del transportista). También se aplica a los adicionales a un bilateral que excedan de 1 viaje de ida y otro de vuelta o de ninguno de ida y dos de vuelta y siempre que cargue y/o descargue en el mismo país, no siendo el suyo. (art. 21 ley 45/1999)

- Comunicación de desplazamiento: debe realizarse a través del IMI. (art. 22 ley 45/1999)
- En el caso de contratar transporte deberá comprobarse que el transportista efectivo ha realizado la comunicación al IMI.
- Documentación exigible a bordo (art. 23 ley 45/1999):
 - comunicación de desplazamiento, su ausencia infracción → muy grave, al igual que el desplazamiento fraudulento (art. 10.3 RD 5/200)
 - Prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el estado de acogida (CMR, e-CMR).
 - Los datos registrados en el tacógrafo.
 - A bordo no se puede pedir más documentación. (art. 24 ley 45/1999)
- Documentación que puede exigir la Inspección de Trabajo a posteriori
 - En el plazo de 8 semanas a partir del requerimiento la empresa deberá enviar a través del IMI, si se le requiere, la documentación solicitada por la Inspección: copia de CMR, de datos de tacógrafo, documentación relativa a la remuneración, contrato de trabajo, horarios del conductor y justificantes de pago.
- Las empresas de transporte establecidas en España deberán garantizar las condiciones de trabajo previstas en el lugar de desplazamiento. (apartados 2 y 3 Disposición adicional ley 45/1999)
- Las condiciones de trabajo de los desplazados a España y el salario mínimo en el art. 3 y 4 de Ley 45/1999. Se está a la espera de una circular que aclare cuál es el salario aplicable ¿salario mínimo? ¿convenio provincial?.

BUENAS PRÁCTICAS

- MITMA deberá acordar un código de buenas prácticas, será voluntario pero su adhesión obligará a cumplir los compromisos adquiridos. (disposición adicional primera)
- Se crea el registro estatal de buenas prácticas. Las empresas adheridas podrán exhibir la mención “Acogido al Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre” (disposición adicional segunda).

ESTÁNDAR ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

- MITMA elaborará un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga.

MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, MEJORA SOSTENIBILIDAD

(Disposición final cuarta)

- Compromiso de modificar en 9 meses el RGV para:
 - Simplificar el uso de euro-modulares
 - Ampliar altura a 4,5 para transporte de paja, animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 km.
 - Aumento de los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 tn, mediante un calendario progresivo acordado con el CNTC.

MODIFICACIÓN DE TIPIFICACIÓN SANCIÓN DE TRÁFICO

(Disposición final quinta)

- Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan obstaculizar la libre circulación es una infracción grave. Es una corrección porque en la redacción anterior recogía que además pudiera producir incendios que está tipificado como muy grave y no puede ser grave y muy grave a la vez.