



El calor y el eclipse
también inciden
sobre el transporte

ZAISA



Plaza de Euskadi nº 8 – 7º
20305 IRUN – GIPUZKOA
Tel: +34 943 630 130
Mail: info@zaisa.eus

**Naves logísticas, oficinas
y locales comerciales.**

Parkings seguros de camiones.

Recinto Aduanero.

AURKIBIDEA - ÍNDICE



12 Ayudas nuevas tecnologías



16 5 de octubre documento de control digital



17 Visto bueno de Europa a las ayudas



18 Actualización de las ayudas extraordinarias

4 Lo mejor / Lo peor

7 Asociado pregunta: coeficiente C

8 Formación

10 Breves

12 Ayudas Gobierno Vasco

14 Artículo Sentencia Supremo

15 Artículo defensa jurídica

16 Documento de control digital

Temperatura transporte animales

17 Europa valida la bonificación del gasóleo y las ayudas directas

18 Actualización de la ayudas directas

19 Observatorio de costes

20 CAP inicial on-line

21 RGC: protección usuarios vulnerables

NUEVAS AYUDAS PARA LA COMPRA E INSTALACIÓN DE TACÓGRAFOS

Ver página 12



PARA CONTACTAR CON BIDEAN: Portu-etxe bidea 9, 1ª planta • 20018-Donostia • Teléfono: 943 316 707 • Fax: 943 316 270
E-mail: fundacionguitrans@fundacionguitrans.org

EDITA: Fundación GUITRANS Fundazioa • **REDACCIÓN:** Santiago Herrero, Mª Carmen Izaguirre, Ainhoa Serrano, Enara Urdanpilleta, Amaia Larreta, Víctor González, Iñaki Cepeda, Natalia Irala.

CONVENIOS Y PATROCINIOS PUBLICITARIOS: Amaia Larreta, Mª Carmen Izaguirre, Iñaki Cepeda.

MAQUETACIÓN E IMPRESIÓN: ORVY Impresión Gráfica. Hernani.

DEPÓSITO LEGAL: SS-1199-98

La Fundación GUITRANS Fundazioa es una entidad promovida por GUITRANS, asociación que a su vez forma parte de FITRANS • La revista Bidean no comparte necesariamente la opinión de los artículos y comentarios firmados por terceras personas.

LO MEJOR

Bruselas destina 1.100 millones de euros para mejorar la infraestructura de transporte de Europa dentro de la convocatoria Mecanismo Conectar Europa, CEF Transport 2026, de los cuales 20 millones están encuadrados en el apartado de movilidad segura y protegida, apoyando la mejora de las zonas de aparcamiento para camiones, las áreas de espera y la capacidad de los carriles de carretera desde las zonas de aparcamiento hasta los puntos de control fronterizo. Así, por ejemplo, se financia la implantación de soluciones informáticas inteligentes que faciliten o agilicen los controles y reduzcan la congestión en los pasos fronterizos, o de dispositivos fijos integrados en la infraestructura de transporte. En convocatorias anteriores, una parte de estos fondos ha impactado de forma directa en España, destinándose a proyectos de zonas de estacionamiento en el corredor de Gipuzkoa y Aragón. Es la última convocatoria de este tipo, en el marco del actual presupuesto europeo a largo plazo para el periodo 2021-2027, finalizando el plazo para presentar candidaturas el próximo 6 de octubre. Desde 2014, el programa CEF ha apoyado más de 1900 proyectos con un total de 47.200 millones de euros en el sector del transporte.

Europa Konektatzeko Mekanismoa (MCE) Europar Batasunaren finantzatresna nagusia da, eta milioika euro bideratzen ditu Europa barneko garraio-sarea modernizatzeko

Los actuales avances tecnológicos permiten un incremento de los niveles de calidad y seguridad, ya que existen en el mercado sistemas de gestión, localización, control, comunicaciones y de seguridad de última tecnología, que ofrecen una mayor eficacia tanto en la gestión de flotas como en la seguridad. El 1 de julio entró en vigor la obligatoriedad de que los vehículos de transporte de entre 2,5 y 3,5 Tn de MMA, que realicen transporte público internacional de mercancías, tengan instalado el tacógrafo inteligente de segunda generación, por lo que son bienvenidas las ayudas recientemente aprobadas por el Consejo de Gobierno Vasco que subvencionan su compra e instalación, entre otros sistemas de nuevas tecnologías y de seguridad. Estas ayudas, que pertenecen a un programa iniciado en 2005, están limitadas a 10.000 euros por cada tipo de actuación subvencionable y cuentan con un presupuesto de 110.000 euros.

Eusko Jurlaritzako Mugikortasun Iraunkorreko Sailak bigarren belaunaldiko takografo adimenduna instalatzeko erosketarako laguntzen deialdia egin du berrir



LO PEOR

Con motivo del eclipse total solar que tendrá lugar el 12 de agosto, previsiblemente a las 20:27 horas, y que durará alrededor de un minuto, el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco aprobó una Resolución que prohibía el tránsito de vehículos de más de 7,5 toneladas, por todas las carreteras, desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas. El ocio de un acontecimiento extraordinario de un minuto de duración paralizaba una actividad esencial durante 1.440 minutos. ¡Ahí es nada!

Una vez más, preventivamente se prohibía el tránsito de camiones y el transporte de mercancías por carretera volvía a ser el gran perjudicado, ante una situación que, a nuestro juicio, se debería poder controlar de otra manera.

GUITRANS, junto con Asetrabi y la Agrupación Alavesa emitimos un comunicado el 14 de julio, denunciando lo que entendíamos una medida desproporcionada.

El 22 de julio, representantes del sector, entre los que se encontraba GUITRANS, se reunieron con la Directora de Tráfico del Gobierno Vasco, Estíbaliz Olabarri para expresar la incompreensión por la restricción programada inicialmente. Fruto de ese encuentro, después de escuchar al sector, el Gobierno Vasco ha decidido limitar la restricción de circulación prevista para los vehículos de más de 7,5 toneladas con motivo del eclipse solar al periodo comprendido entre las 17:00 y las 23:59 horas, coincidiendo con la franja en la que se prevé una mayor intensidad de tráfico, de manera análoga a lo que ha aprobado el Gobierno de Navarra. Entendemos que este es el camino el de la escucha a las partes afectadas y la colaboración.

Errepide bidezko salgaien garraioa, abuztuaren 12ko eguzki-eklipsearen eragina malgutu da

Hubo años en los que la partida presupuestaria del Ministerio de Transportes destinada al abandono en la actividad de transportistas autónomos llegaba a superar los 60 millones de euros. Sin embargo, desde 2010 hasta 2026 la cuantía destinada a tal fin ha sido siempre inferior a 10 millones de euros, en un sector como el nuestro donde la edad media de sus profesionales ronda los 55 años. Se ha hecho público ya el listado provisional de beneficiarios de la convocatoria de 2026 y un año más, el resultado no puede ser más decepcionante y desalentador. Para muestra un botón, a un asociado de GUITRANS que cumple 67 años en diciembre no ha resultado beneficiario, teniendo por delante a 184 solicitantes. Los actuales responsables del Ministerio tienen que tomar nota de la absoluta necesidad de aprobar partidas económicas superiores para que llegue a más transportistas. Solo así se podrá contribuir a paliar la dureza de la profesión, facilitar el rejuvenecimiento del sector y mejorar la seguridad vial.

Aurrekontu eskasa dela eta, bost eskatzailetik batek bakarrik (320 profesional inguru) lortu du dirulaguntza, eta baldintzak betetzen zituzten 1.200 garraiolari baino gehiago kanpoan utzi ditu

La Comisión Europea ha fijado el 31 de agosto como fecha límite para que España apruebe la reforma de la fiscalidad del diésel comprometida en el Plan de Recuperación si quiere recuperar los 475,3 millones de euros que permanecen retenidos del quinto desembolso de los fondos NextGenerationEU. En la actualidad, el gasóleo está gravado con un Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH) de 307 euros por cada 1.000 litros, mientras que la gasolina paga poco más de 400 euros por la misma cantidad. Con el nuevo marco fiscal, el impuesto sobre el diésel supondrá un incremento de 9,369 céntimos en cada litro, incremento que al gravarse con el IVA se traducirá en una subida total de 11,33 céntimos por litro, con el consiguiente impacto en las estaciones de servicio de las zonas fronterizas al resultar menos atractivas para las flotas internacionales, además de afectar seriamente a las empresas que realizan transporte con vehículos ligeros de hasta 7,5 toneladas que no tienen acceso al sistema de devolución del gasóleo profesional.

En la actual coyuntura de incertidumbre con las ayudas del Real Decreto-Ley 7/2026 todavía sin abonar en el momento de cerrar contenidos de esta revista, y con un segundo paquete de ayudas supeditado a la aprobación del parlamento español y de Europa, una subida de la fiscalidad del gasóleo supondría un nuevo incremento de los costes de explotación para las empresas y una pérdida de competitividad frente a otros operadores europeos.



Olvídate de papeles y de demoras en los cobros.
La solución tecnológica para **digitalizar y automatizar**
todas tus gestiones de forma sencilla



DS TruckBridge

Carga, contrato y cobro unidos en un proceso digital perfecto

➔ **Cumple desde ya con el documento
de control electrónico obligatorio**



943 31 05 21 • igarle@igarle.es • dstruckbridge.com

GRUPO IGARLE - Encuentranos en Donostia, Vitoria, Bilbao y Madrid



A partir del 1 de julio ¿cuál es el precio de referencia del gasóleo para obtener los coeficientes G y C de la fórmula de actualización de precios?

El precio de referencia a partir del 1 de julio es el **PVP-sin IVA-sin gasóleo profesional**.

Este precio oficial, que es una media semanal, se publica en la página del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Hasta el 30 de junio el precio de referencia para obtener el coeficiente C era el precio PAI.

CONSULTAS:

Portu etxe bidea 9 - 1º • 20018 Donostia

Tlf: 943 31 67 07 • Fax: 943 31 62 70 • fundacionguitrans@fundacionguitrans.org

SE VENDE

Cabeza tractora de 2018 y 1.130.000 km, con el embrague, correas, tensores, bomba de agua, árbol de elevas, filtro de particulars, sensores adb cambiados. Mantenimiento en Renault, ITV y revisión del tacógrafo ya pasados. Interesados llamar al 675788684 (Florencia).

SE VENDEN

2 semirremolques Schmitz de Octubre de 2018 y Enero de 2019. Están para cogerlos y trabajar. Interesados llamar al 635 848 582 (Javier).

Cursos Bonificables F. Tripartita - Vía cuotas Seguridad Social

(SOLO PARA TRABAJADORES ASALARIADOS)



CAP: Formación continua

25, 26, 27 de septiembre, 2, 3 y 4 de octubre (viernes, sábado y domingo). Horario: viernes de 17:30 a 21:00 horas y sábados y domingos de 8:00 a 15:00 horas..

Renovación ADR Cisternas

3 de octubre (sábado). Horario: de 08:00 a 14:00 horas.

Obtención ADR Cisternas

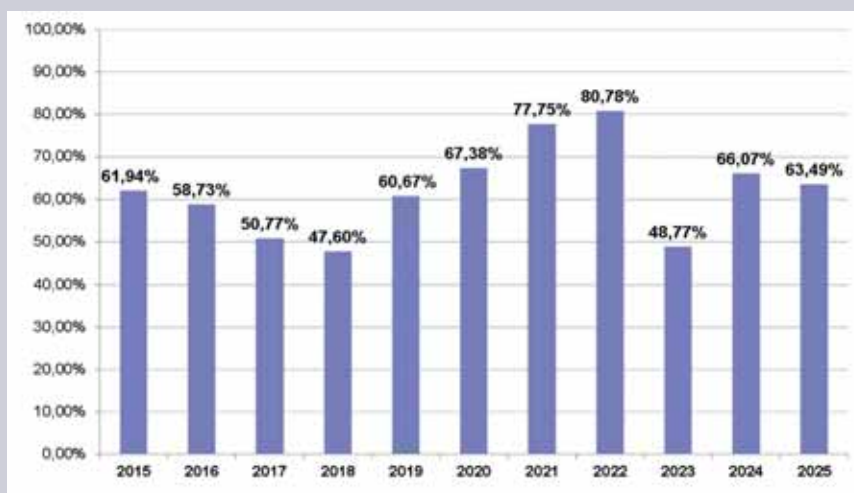
17 y 18 de octubre (sábado y domingo). Horario: de 08:00 a 14:00 horas.

Preinscríbase, realice comentarios o sugerencias en www.guitrans.eus
Inscripción: 943-316707, ext. 2 (Víctor González); fortrans@fundacionguitrans.org



AHORRO POR AÑOS DE GIASE COMPARANDO CON OTRO SEGURO DE DAÑOS PROPIOS

La media de ahorro desde el inicio del autoseguro es de un 60,4%



mowiz TRUCK

Encuentra un parking seguro

Red mowiz TRUCK

La mayor red de parkings seguros para camiones

 Propios

Astigarraga
Oiartzun
Montseny
Valencia
Manises
Castellón
Huelva
Madrid A-2
Porta de Barcelona
Puerto de Almería

 Asociados

La Jonquera
Fuenlabrada
Getafe
Pinto
Aranjuez
Seseña
Palencia
Llodio
Torrent
Nules
Ribarroja



Descarga nuestra app y
descubre todas las ventajas



App Store



Google Play

Suspender el examen práctico no impide conducir durante 6 meses con el permiso extracomunitario

La Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (DGTCTF) del MITMS ha confirmado que los conductores profesionales con permisos de terceros países podrán seguir conduciendo en España durante los seis primeros meses desde que acrediten su residencia, aunque suspendan el examen práctico necesario para completar el canje de su permiso. Una vez agotado ese plazo de seis meses, el permiso extranjero dejará de ser válido en España. A partir de ese momento, el conductor únicamente podrá seguir conduciendo si ya dispone de un permiso de conducción español, obtenido bien mediante el procedimiento de canje o tras superar las pruebas correspondientes.

Ignacio Cepeda, nombrado Consejero de la Sección de Transporte de Mercancías del CNTT

Ignacio Cepeda Alejos, Presidente de Fundación GUI-TRANS Fundazioa y Presidente de Honor de FITRANS, ha sido designado como consejero de la Sección de Transporte de Mercancías del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera, como representante de las Empresas de transporte público de Mercancías.

El Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT) es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. Se trata de un órgano adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y la labor de administrativa y de secretaría del Consejo, se lleva a cabo con personal de la Subdirección General de Ordenación y Normativa de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Transferencias pendientes: dos nuevos trasposos en seguros agrarios y tráfico

La ampliación de las competencias en tráfico y circulación de vehículos tendrá efectividad el 1 de enero de 2027. A partir de esa fecha, el Departamento de Seguridad autorizará, inspeccionará y sancionará los centros de reconocimiento de aptitudes psicofísicas para la obtención o renovación del permiso de conducir. También se hará cargo de los centros de sensibilización y reeducación vial, en los que se imparten los cursos de recuperación de puntos. Además, el Gobierno Vasco tramitará los procedimientos administrativos relacionados con ambas actividades y percibirá las tasas derivadas de estas funciones. El Gobierno Vasco mantiene abierta la negociación para materializar las transferencias de la Seguridad Social, del FOGASA y de los Puertos de Bilbao y Pasaia.



La Diputación Foral de Araba se plantea abaratar el peaje de la AP-68 un 50% para los vehículos pesados

La autopista AP-68, a su paso por el territorio histórico de Araba, va a disponer de un nuevo sistema de pago por uso para vehículos pesado y ligeros, una vez que la infraestructura pase a titularidad foral el próximo 11 de noviembre. La norma foral plantea unas tarifas de carácter público inferiores a las actuales: un 50% menos para camiones y un 70% menos para turismos.



El 1 de julio Navarra asumió todas las competencias en materia de sanciones de tráfico

El Gobierno de Navarra asumió el pasado 1 de julio la facultad de imponer sanciones administrativas por el incumplimiento de la normativa de tráfico y circulación de vehículos a motor, esto implica que cualquier trámite relacionado con las sanciones impuestas en la Comunidad Foral ya no se realizará en la Dirección General de Tráfico, sino ante la administración navarra.

Tipo de interés de demora aplicable a las operaciones comerciales durante el segundo semestre de 2026

En el BOE de 1 de julio se publicó la Resolución por la que se fija el tipo legal de interés de demora aplicable a las operaciones comerciales durante el segundo semestre de 2026 que será del 10,40%.

Las carretillas elevadoras deberán certificarse de manera periódica conforme a la norma UNE 58452

A partir del 15 de septiembre de 2026, en los periodos que corresponda, y como mínimo una vez al año, todas las carretillas elevadoras se someterán a una comprobación periódica, basada en la Norma UNE 58452, que será independiente y se añadirá a las revisiones de mantenimiento habituales. La comprobación favorable y su plazo de revisión serán visibles en todas las máquinas, que ostentarán una pegatina circular idéntica para todo el mercado, con dichos datos.

La Diputación Foral de Gipuzkoa aprueba la instalación del sistema anti-kamikazes en la N-I



El sistema 'anti-kamikazes' se instalará en 15 puntos de la N-I, con la previsión de que entren en funcionamiento de manera progresiva a finales de año. Los dispositivos se ubicarán en accesos situados en

Idiazabal, Lazkao, Ordizia, Legorreta, Ikaztegieta, Alegia, Tolosa, Irura, Villabona, Andoain y Lasarte-Oria. Estos sistemas estarán dotados de tecnología avanzada, con cámaras de radar 3D, inteligencia artificial y reconocimiento de matrículas, lo que permitirá identificar en tiempo real vehículos que circulen en dirección contraria y activar de forma automática paneles informativos para alertar tanto a la persona conductora implicada como al resto de usuarios y usuarios de la vía. En paralelo, se instalarán 50 nuevas balizas C-ITS en las carreteras N-I y A-15, que se sumarán a las 27 ya operativas en las autopistas AP-8 y AP-1. Esta red permitirá el intercambio continuo de información en tiempo real entre los vehículos, la infraestructura y los centros de control, reforzando la seguridad y la gestión avanzada del tráfico.

Competencia publicará la lista de gasolineras que no trasladen la rebaja fiscal por la guerra a los precios

A partir del 1 de julio, fecha en la que entró en vigor el RDL 18/2026, todos los operadores al por mayor están obligados a desglosar sus costes reales y precios de venta hasta el 31 de diciembre de 2026, estableciéndose como una infracción grave el incumplimiento de este deber de información. De esta manera, la CNMC podrá comprobar en qué gasolineras existen anomalías, es decir, en qué estaciones suben el precio de sus carburantes sin justificar que esa subida corresponde a un incremento de sus costes reales. Y los nombres de aquellas gasolineras en las que haya indicios de comportamientos anómalos serán publicados en esta lista pública.



1968 tik zure ideiak inprimatzera
Imprimiendo tus ideas desde 1968



Pol. Zubiondo • Parcela A-3
20120 HERNANI (Gipuzkoa)
Telf.: 943 363 994 • orvy@graficasorvy.com
www.graficasorvy.com

Ayudas del Gobierno Vasco para nuevas tecnologías e instalación de tacógrafos inteligentes de segunda generación

En el BOPV del 27 de julio se publicó la Orden por la que se convoca y regula un programa de ayudas para la adquisición e implantación de sistemas de nuevas tecnologías y de seguridad en el sector del transporte público de mercancías y personas viajeras por carretera de la CAV. El plazo de presentación de solicitudes vence el próximo 27 de septiembre.

Al igual que en 2026, el Departamento de Movilidad Sostenible ha incorporado la instalación de tacógrafos inteligentes de segunda generación. La normativa europea obliga a que todos los vehículos de transporte que realicen transporte internacional deban contar con un tacógrafo inteligente de segunda generación y a partir del 1 de julio deberán tenerlo instalado, también, los vehículos ligeros que realicen transporte internacional. Es importante incidir en que no se podrá prescindir del aparato subvencionado en al menos dos años.

Actuaciones subvencionables

La adquisición e implantación de los siguientes sistemas (excluyéndose los contratos de leasing, renting o cualquier otro negocio jurídico diferente de la adquisición), que deberán ser realizadas durante el año 2026 y, en todo caso, antes del 30 de noviembre de 2026:

- a) **Sistemas de localización y gestión de flotas (GPS o similar)**, conectados a un centro de control y gestión, para transporte público pesado de mercancías y de personas viajeras en vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor o conductora. No se subvencionarán la adquisición individualizada de elementos de localización, que no estén integrados en un sistema de control y gestión de flotas.
- b) **Elementos de seguridad** en los vehículos de transporte público pesado de mercancías y de personas viajeras en vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, que contribuyan a una conducción segura, tales como:
 - Sistemas antitijera.
 - Registrador de accidentes.
 - Detección y auto extinguido de incendios.
 - Sistemas de cámara que registran desde la luna delantera la dinámica de conducción (dash cam), además de todas aquellas enfocadas a mejorar la visibilidad o la maniobrabilidad en la conducción.
 - Tecnologías para mitigar colisiones como el uso de sensores y radares para evitar dichas colisiones.
 - Sistemas de llamada de emergencia o de aviso automático al puesto de control en caso de accidente o emergencias.

- c) **Sistemas cuyo objeto sea optimizar la conducción eficiente y reducir el consumo de combustible**, tales como:

- Económetros y sistemas de monitorización de la conducción.
- Controladores de velocidad de crucero.

- d) **Sistemas de tacógrafo inteligente de segunda generación**

Todos estos sistemas, salvo los sistemas de tacógrafo inteligente de segunda generación, también podrán ser objeto de concesión de las ayudas si vienen implementados de fábrica -siempre que se trate de sistemas incorporados de carácter opcional- en los vehículos nuevos que el solicitante pueda adquirir, siempre y cuando concurren las siguientes circunstancias:

- a) Que la adquisición del vehículo se realice durante el año 2026 y, en todo caso, antes del 30 de noviembre de 2026
- b) Que los costes de los referidos sistemas sean diferenciables de forma clara y precisa respecto al coste total del vehículo. Para ello, en la factura de adquisición del vehículo se diferenciará el coste referido a los sistemas implementados que sean objeto de subvención según lo dispuesto en el presente programa.

Pero, tal y como se ha indicado, NO se tendrán en cuenta los tacógrafos instalados en vehículos nuevos.

Cuantía de las ayudas

Las ayudas contempladas en la presente Orden consistirán en el abono de una subvención no reintegrable correspondiente a:

- a) En el supuesto de sistemas de localización y gestión de flotas (GPS o similar), el 50% del coste global de adquisición e implantación, con un límite máximo de 10.000 euros por persona beneficiaria.
- b) En el supuesto de elementos de seguridad, el 50% del coste global de adquisición e implantación, con un límite máximo de 10.000 euros por persona beneficiaria.
- c) En el supuesto de sistemas cuyo objeto sea optimizar la conducción eficiente y reducir el consumo de combustible, el 50% del coste global de adquisición e implantación con un límite máximo de 10.000 euros por persona beneficiaria.
- d) En el supuesto de tacógrafos inteligentes de segunda generación, el 50% del coste global de adquisición e implantación, con un límite máximo de 10.000 euros por persona beneficiaria.

No tendrá la consideración de coste subvencionable el IVA satisfecho por la adquisición de los bienes.

Al tratarse de ayudas concedidas en concepto de minimis, no podrá superarse el límite de 300.000 euros, incluyendo todas las ayudas concedidas por este concepto en el periodo de tres años inmediatamente anteriores a la concesión de la ayuda para un mismo beneficiario.

En el supuesto de que con la dotación presupuestaria indicada -110.000 euros- no alcanzase para atender a la totalidad de las solicitudes presentadas en la cuantía máxima contemplada, dicha dotación se distribuirá entre todas las solicitudes formuladas que cumplan los requisitos exigidos, en la misma proporción que tuvieran las cantidades calculadas inicialmente para cada uno de ellos con el importe total necesario para cubrirlas en su totalidad.

Documentación

Entre la documentación exigida, además del DNI de la persona solicitante si es autónomo o CIF, si es empresa, deberá presentarse, junto con el formulario correspondiente:

1. En el caso de persona jurídica NIF y poder del representante.
2. Presupuesto o factura proforma o definitiva. En el caso de que el importe del gasto subvencionable sea igual o supere los 15.000 euros, se deberá aportar como mínimo tres ofertas de diferentes proveedores. Cuando la elección no recaiga en la propuesta

económica más ventajosa, se deberá justificar expresamente en una memoria. El gasto correspondiente a la inversión realizada, deberá ser identificable de forma clara y precisa y no dará lugar a confusión con otros conceptos no subvencionables.

3. Memoria explicativa del proyecto en la que se indicará de forma sucinta el objeto y características de la inversión.
4. Ficha de alta o modificación de terceros según modelo establecido por el Departamento de Economía y Hacienda, accesible en la dirección: <https://www.euskadi.eus/altaterceros>, únicamente las personas solicitantes que se presenten por primera vez o tengan modificaciones en sus datos bancarios.

Compatibilidad con otras ayudas

En relación con la instalación de sistemas de tacógrafo inteligente de segunda generación, esta actuación no será en ningún caso compatible con las subvenciones otorgadas, pero conviene aclarar que, si dicha ayuda fue REVOCADA antes de que se hubiera procedido al cobro de la misma, o RENUNCIADA antes de que se presente la solicitud de ayuda en este programa de ayudas, la solicitud de ayuda podrá ser tramitada.

Fundación GUITRANS Fundazioa le puede tramitar esta gestión. Si está interesado en ampliar información sobre la misma, o tiene dudas al respecto, contacte con el Departamento de Comunicación, 943-316707, ext 5, guitrans@guitrans.eus



RURAL KUTXA

DEPÓSITO TOUR

Goia jo dugu!
Nos hemos venido muy arriba

TOUR GORDAILUaren % 2,75eko errentagarritasun gorenak bezalaxe. Gure txirrindulari taldeak **2026ko Frantziako Tourrean** parte hartuko duela ospatzeko diseinatutako produktua da. Goazen! Egin ihes tropelari, eta ospatu txapeldunen moduan.

Tan arriba como la rentabilidad del **2,75% TAE** del Depósito Tour. Un producto diseñado para celebrar la participación de nuestro equipo ciclista en el **Tour de Francia 2026**. ¡Vamos! Escápate del pelotón y celébralo por todo lo alto.

www.ruralkutxa.com



1/6

Este número es indicativo del riesgo del producto, siendo 1/6 indicativo de menor riesgo y 6/6 de mayor riesgo.

Rural Kutxa está adherida al Fondo de Garantía de Depósitos de Entidades de Crédito. El Fondo garantiza los depósitos en dinero hasta 100.000 euros, por entidad y titular.

El reembolso, rescate o la devolución anticipada de una parte o de todo el principal invertido están sujetos a comisiones o penalizaciones.

TAE
2,75%

- Plazo: 12 meses
- TIN 2,75%

Depósito a plazo fijo de 12 meses de duración que remunera tus ahorros con una **TAE del 2,75%**. Liquidación anual de intereses.

Propuesta válida hasta el 30/09/2026 exclusivamente para las personas que incrementen su nivel de ahorro neto respecto a sus ahorros en Rural Kutxa 90 días antes de la contratación del depósito. Cada unidad familiar podrá invertir hasta un máximo de 300.000 € en el conjunto de emisiones de este Depósito.

Ejemplo para un depósito de 100.000€ con fecha de inicio 01/05/2026: liquidará 2.750 € de intereses brutos el 01/05/2027, además de los 100.000 euros de principal, haciendo un total de 102.750 €.

Comisión por reintegro anticipado del 1%.

Sentencia del Tribunal Supremo sobre la cesión ilegal de trabajadores

No ha sido poca la repercusión en el sector de la reciente Sentencia 1785/2026, del Tribunal Supremo, pero probablemente ha inducido a interpretaciones equivocadas de la misma.

Los juzgados y tribunales no pueden pronunciarse respecto a cuestiones que no les han sido planteadas, por lo que procede delimitar la controversia:

Inspección de trabajo de Catalunya sanciona a una conocida multinacional del transporte (empresa cesionaria) por cesión ilegal de trabajadores por parte de porteadores que trabajan en exclusividad para ella (empresas cedentes). La afiliación de los trabajadores de esos porteadores era en la mayoría de los casos el régimen especial de trabajadores autónomos (RETA) y en unos pocos casos el régimen general. Interesa destacar, que se trata de vehículos exentos de la obligación de ostentar tarjeta de transporte, es decir, pequeños vehículos que no superan los 2.000 kgs de MMA.

El Tribunal Supremo, si bien estima parcialmente el recurso de la multinacional, reduciendo la sanción, confirma la infracción que dio lugar a la sanción de inspección de trabajo por cesión ilegal de trabajadores.

Por lo tanto, en contra de algunas interpretaciones equivocadas, la Sentencia no aporta nada respecto a la afiliación de los conductores a Seguridad Social, cuestión que entendemos superada:

- Si el conductor es titular de la tarjeta de transporte, estará afiliado en el RETA
- Si el conductor no es titular de la tarjeta de transporte, estará afiliado en el régimen general como trabajador asalariado del titular de la tarjeta de transporte
- Cuando se trate de vehículo exento de tarjeta de transporte (menos de 2.000 kgs de MMA), habrá que atender a las características del trabajo, no bastando la titularidad del vehículo por parte del conductor para su afiliación en el RETA.

Por lo tanto, el interés de la Sentencia se reduce a la consideración de cesión ilegal de trabajadores. El artículo 43 del Estatuto de los Trabajadores prohíbe la cesión de trabajadores, con la excepción de las Empresas de Trabajo Temporal (ETT).

No hay que confundir la cesión ilegal de trabajadores con la subcontratación, actividad esta última perfectamente lícita.

Concurre la cesión ilegal de trabajadores cuando el objeto del contrato de servicios entre la multinacional (empresa cesionaria) y los porteadores efectivos (empresa cedente) se limita a la mera puesta a disposición de los trabajadores de la empresa cedente al servicio de la cesionaria, o cuando la empresa cedente carece de actividad u organización propia y estable, o cuando la cedente carece de los medios necesarios para el desarrollo de su actividad o no ejerza las funciones inherentes a su condición de empresario.

En el caso de la Sentencia comentada, al ser nula o inexistente la aportación de las empresas cedentes o porteadoras, que lo único que hacen es poner al servicio de la empresa cesionaria o multinacional a sus trabajadores, entiende correcta la sanción por cesión ilegal de trabajadores.

Las características propias y más habituales de la cesión ilegal de trabajadores, que apuntala la Sentencia, serían:

- El control y dirección absoluta por parte de la empresa cesionaria de los trabajadores de las empresas cedentes.
- La integración de los trabajadores de las empresas cedentes en la estructura organizativa de la empresa cesionaria. Esto incluye el uso de instalaciones, equipos, herramientas y medios de la empresa cesionaria por parte de los trabajadores de la empresa cedente, como si fueran miembros de la empresa cesionaria.
- El establecimiento de la retribución y condiciones laborales de los trabajadores cedidos, no por parte de su contratante o empresas cedentes, sino por parte del cesionario.

En el caso de la Sentencia que comentamos, los elementos que tomó en consideración inspección de trabajo y que confirma el Tribunal Supremo para considerar la situación como cesión ilegal de trabajadores es la ausencia de aportación de nada que no sean los propios trabajadores, por parte de las empresas cedentes:

Ni ostentaban tarjeta de transporte por ser vehículos de menos de 2.000 kgs, ni impartían instrucciones a los trabajadores que atendían a las órdenes directas de la cesionaria, era la cesionaria la que aportaba todos los medios (sistema informático, gestiones administrativas, herramientas de trabajo, metodología y organización del trabajo, etc), era la cesionaria la que establecía el calendario y horario de trabajo, era la cesionaria la que establecía el sistema de retribución de los trabajadores.

En definitiva, ¿Qué aportaban las empresas cedentes? Nada que no fuera la mano de obra que ponían a disposición de la empresa cesionaria. Eso es cesión ilegal de trabajadores.



Jon Larrazabal
Asesor Jurídico de GUITRANS

La defensa jurídica: un aliado estratégico para las empresas de transporte

El transporte por carretera es una actividad esencial para la economía, pero también una de las más expuestas a riesgos legales. Las empresas del sector se enfrentan diariamente a accidentes, reclamaciones, sanciones administrativas, conflictos contractuales y procedimientos judiciales. En este contexto, el seguro de defensa jurídica constituye una herramienta de gran valor para proteger tanto a la empresa como a sus profesionales.

La defensa jurídica no se limita a proporcionar un abogado cuando el asunto llega a juicio. Esta cobertura puede incluir el asesoramiento legal, la asistencia durante actuaciones policiales o administrativas, la defensa en procedimientos judiciales y el pago de los gastos de abogados, procuradores y peritos, siempre dentro de los límites establecidos en la póliza. También puede facilitar la reclamación frente a terceros cuando la empresa haya sufrido un perjuicio.

En el sector del transporte, las situaciones que requieren asistencia jurídica son muy variadas. Un accidente de circulación puede generar responsabilidades civiles, penales y administrativas. Una inspección puede derivar en sanciones relacionadas con los tiempos de conducción y descanso, el tacógrafo, la documentación o el exceso de peso. Los daños o pérdidas de mercancías, los retrasos en las entregas y los desacuerdos con clientes, proveedores o empleados también pueden originar conflictos que exijan una respuesta especializada.

Un accidente con consecuencias penales

Imaginemos el caso de una empresa dedicada al transporte público de mercancías, con cuatro camiones y cuatro conductores. Durante una ruta nacional, uno de sus empleados recibe una llamada en el teléfono móvil. Aunque no mantiene una conversación prolongada, mira la pantalla durante unos segundos y pierde momentáneamente la atención sobre la carretera.

En ese instante, los vehículos que circulan delante reducen bruscamente la velocidad debido a una retención. El conductor del camión reacciona tarde y colisiona contra un turismo. Como consecuencia del accidente, el conductor del turismo fallece, el acompañante resulta herido, ambos vehículos sufren daños importantes y parte de la mercancía transportada queda deteriorada.

Las pruebas de alcohol y drogas resultan negativas y no existe intención de provocar el accidente. Nos encontramos, por tanto, ante una conducta imprudente y no dolosa: el conductor no quería causar el resultado, pero pudo incumplir el deber de atención exigible durante la conducción.

La gravedad jurídica de la imprudencia dependerá de las circunstancias concretas, como la duración de la distracción, el uso realizado del teléfono, la situación del tráfico y la posibilidad de haber evitado el accidente. Será el juzgado quien determine si se trata de una imprudencia grave o menos grave y las consecuencias penales correspondientes.

A raíz del siniestro pueden iniciarse distintas actuaciones. El conductor podría enfrentarse a un procedimiento penal por un posible delito de homicidio imprudente y por las lesiones causadas al acompañante. Los familiares de la persona fallecida y el lesionado podrían reclamar las

indemnizaciones correspondientes. También surgirían reclamaciones por los daños materiales y otros perjuicios derivados del accidente.

Además, podría analizarse la actuación de la empresa para comprobar si había adoptado medidas adecuadas de formación y prevención sobre el uso del teléfono y las distracciones al volante. Por ello, resulta fundamental que las empresas dispongan de protocolos claros, impartan formación y puedan acreditar las instrucciones facilitadas a sus conductores.

Responsabilidad civil y defensa jurídica

En este supuesto, el seguro de responsabilidad civil del camión atendería, dentro de los límites legales y contractuales, las indemnizaciones que correspondan a los perjudicados. La existencia de una imprudencia del conductor no permite rechazar automáticamente la indemnización a las víctimas o a sus familiares.

La cobertura de defensa jurídica tendría una función diferente. Podría asumir la asistencia al conductor durante las diligencias policiales y judiciales, su defensa en el procedimiento penal, los honorarios del abogado y del procurador, los informes periciales necesarios y la presentación de recursos. Si la empresa también fuera investigada o reclamada, su defensa podría quedar cubierta cuando así lo establezca la póliza.

La existencia de una imprudencia no significa necesariamente que la defensa jurídica quede excluida. Precisamente, esta cobertura está diseñada para defender al asegurado cuando se le atribuye una responsabilidad derivada de un accidente. Para denegarla tendría que existir una exclusión válida, clara y aplicable al caso concreto.

Una herramienta de prevención

La defensa jurídica no solo actúa cuando el conflicto ya se ha producido. Su dimensión preventiva puede ser incluso más valiosa. Consultar a un especialista antes de firmar un contrato, responder a una reclamación, recurrir una sanción o establecer un protocolo interno puede evitar procedimientos largos y costosos.

No todas las pólizas ofrecen las mismas garantías. Es necesario analizar los límites económicos, el ámbito territorial, las materias cubiertas, los plazos de carencia, las exclusiones y las condiciones para elegir abogado. En un sector tan específico como el transporte, conviene disponer de profesionales que conozcan su normativa y sus riesgos habituales.

En un entorno marcado por la presión regulatoria y la creciente litigiosidad, la defensa jurídica deja de ser una cobertura accesoria y se convierte en una inversión en seguridad y continuidad empresarial. La mejor defensa no comienza cuando aparece el problema, sino mucho antes, mediante una adecuada prevención, unas coberturas bien dimensionadas y el respaldo de profesionales especializados.



5 de octubre de 2026

Entra en vigor el documento de control digital

Tal y como hemos venido informando en nuestros sopor-tes de comunicación, la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible (BOE, 04/12/2025) establece que el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera deberá ser necesariamente digital a partir del próximo 5 de octubre. Cuando se realice transporte internacional, el CMR se podrá seguir utilizando en formato papel, aunque es previsible que en 2029 se haga obligatorio el CMR electrónico.

A partir de esa fecha, no se podrán elaborar los documentos de control en papel sino que habrán de realizarse en formato digital con la inclusión de un QR que dará acceso al documento de control. El mismo estará alojado en el servidor que elija la empresa.

A lo largo de los dos últimos años, desde GUITRANS hemos impulsado distintas iniciativas para facilitar a las

empresas asociadas la adaptación a este cambio sustancial en la operativa de trabajo diario. Así, conjuntamente con PROFIECO, hemos gestionado las ayudas convocadas por el Gobierno Vasco, como las convocadas por el Gobierno central en el conocido programa KIT DIGITAL, para financiar la implantación de soluciones digitales en este área. Además, hemos organizado en el aula de la Asociación varios cursos formativos para profundizar en la utilización de las soluciones digitales instaladas. No solo hemos colaborado con PROFIECO, también lo estamos haciendo con GRUPO IGARLE, empresa igualmente experimentada en proyectos de digitalización.

A escasos dos meses de la entrada en vigor de esta obligatoriedad, si no ha adaptado su sistema informático para poder emitir los nuevos documentos de control, póngase en contacto con GUITRANS en el 943-316707 ext. 5.

Actualizado el plan de control de temperaturas para el transporte de animales vivos



Desde el verano de 2019 se lleva a cabo un plan de control de los transportes para las temperaturas que se ha venido realizando anualmente en los periodos estivales hasta el año 2025 inclusive, el cual es previsto que continúe eliminando su carácter estacional y adquiriendo carácter de aplicación siempre que las previsiones de temperatura superen los 30°C durante el transporte. No se autorizarán viajes si las temperaturas previstas supe-

ran los 35 °C. En tal caso, se exigirá la modificación de la planificación del viaje. Se recuerda que la planificación es responsabilidad del organizador.

En <https://www.guitrans.eus/2026/07/08/actualizado-el-plan-de-control-de-temperaturas-para-el-transporte-de-animales-vivos/> puede descargar el plan actualizado con las modificaciones aprobadas.

Europa da el visto bueno a la bonificación de 20 céntimos y a las ayudas directas

“Es preciso que las ayudas aprobadas hasta el 30 de junio se abonen ya

Por fin, después de 3 meses de deliberaciones y de espera, la Comisión Europea ha aprobado dentro del Marco Temporal de ayuda en respuesta a la crisis en Oriente Próximo (METSAP), ha aprobado la ayuda estatal española por valor de 402 millones de euros destinados a paliar el impacto que la escalada del carburante ha tenido en las empresas de transporte.

Transportistas que solo se acojan a la bonificación de 20 cc. vía gasóleo profesional (sin límite y sin declaración responsable)

La bonificación de 20 cc. cumple automáticamente con el límite de que la ayuda no supere el 70% del sobre coste producido por el incremento del precio del gasóleo, con lo cual se podrá cobrar de manera íntegra por todas las empresas que estén censadas en el gasóleo profesional, sin necesidad de presentar documentación adicional.

Transportistas que solo se acojan a las ayudas directas por vehículo (con límite y con declaración responsable en caso de ayuda de más de 50.000 euros)

Estas empresas podrán elegir entre dos límites

- 50.000 euros por empresa, en cuyo caso no habrá que presentar documentación adicional
- 70% del sobre coste ocasionado por el incremento del combustible, deberán presentar Declaración Responsable de que la ayuda solicitada no supera el límite establecido.

Transportistas que se acojan a la bonificación de 20 cc. vía gasóleo profesional y también a las ayudas directas por vehículo (con límite y con declaración responsable)

Estas empresas se acogerán automáticamente al límite del 70% del sobre coste ocasionado por el incremento del combustible

- La ayuda de los 20 céntimos se pagará automáticamente, sin límite y sin necesidad de presentar documentación adicional.
- Para el cobro de la ayuda directa por vehículo habrá que presentar una declaración responsable que indique que se cumple con el límite del 70% sumando las ayudas solicitadas por esos vehículos y las bonificaciones de 20 céntimos solo de esos vehículos. La suma resultante tiene que ser inferior al 70% del sobre coste del gasóleo soportado. El valor de referencia será 1,1059 €/litro (PVP – IVA – GP) precio medio de enero y febrero de 2026.

Declaración Responsable

En la Declaración Responsable, la empresa deberá indicar sus consumos reales desde el 1 de marzo hasta la fecha de presentación de la declaración. En la declaración responsable solo se detallarán los consumos de los vehículos beneficiarios a ayuda directa, no del Gasóleo Profesional, pero para el cálculo del cumplimiento del 70% se tendrán en cuenta todos los consumos y todas las ayudas.

Las empresas deberán hacer este cálculo de manera interna, teniendo en cuenta los valores de referencia de los precios del combustible antes de la crisis (precios medios enero-febrero) y sus consumos reales, teniendo en cuenta todos los suministros realizados entre el 1 de marzo y la fecha de presentación de la declaración responsable.

La fecha máxima para la presentación de la Declaración Responsable será el 31 de diciembre de 2026.

Inspecciones del límite de subvención (solo cuando sea imprescindible presentar declaración responsable)

Solo en los casos en que sea obligatorio presentar una declaración responsable se deberá conservar la documentación acreditativa del consumo de combustible y del sobre coste soportado, así como la documentación que contenga la información necesaria para determinar el cumplimiento de las condiciones establecidas para la concesión de la ayuda, DURANTE UN PERÍODO DE DIEZ AÑOS desde la concesión de la ayuda, y la pondrán a disposición de la Administración competente cuando así se requiera.



Actualización de las medidas extraordinarias aprobadas para hacer frente a la crisis originada en Oriente Próximo

El Real Decreto Ley 18/2026, publicado el 30 de junio en el BOE, actualiza las medidas extraordinarias aprobadas el pasado mes de marzo, en el marco del Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Próximo.

Hay que tener en cuenta que este segundo paquete de ayudas, igual que ha ocurrido con el que se aprobó en marzo, queda supeditado al visto bueno de la UE. También es importante señalar que estas ayudas se sumarán con las anteriores que vencían el 30 de junio, a la hora de calcular el límite máximo de subvención (50.000 euros por empresa o como máximo el 70% del sobrecoste).

Tipos de gravamen del IEH por litro del gasóleo para uso general de julio a septiembre:

El RDL establece una reducción del Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH), que irá produciéndose mes a mes entre julio y septiembre, para volver, si la situación se mantiene estable, a su tipo habitual en octubre.

- Entre el 01/07/2026 y el 31/07/2026 **0,229 euros (15 cc. de descuento)**
- Entre el 01/08/2026 y el 31/08/2026 **0,279 euros. (10 cc. de descuento)**
- Entre el 01/09/2026 y el 30/09/2026 **0,329 euros. (5 cc. de descuento).**

Si por circunstancias extraordinarias, en el mes de junio o julio el IPC de estos productos sufriera un repunte superior al 15 por ciento respecto del IPC de los mismos meses del año anterior, las bajadas de tipos serían más elevadas.

Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) de los carburantes

A partir del 01/07/2026 vuelve a ser el tipo general del 21% (Desde marzo hasta el 30 de junio se fijó en el 10%).

Tipo de devolución del gasóleo profesional

El tipo de devolución del gasóleo profesional se mantiene en cero mientras duren las reducciones impositivas y las bonificaciones.

Ayudas extraordinarias y temporales para el transporte por carretera

Vehículos censados en el gasóleo profesional

La bonificación irá destinada al consumo producido los vehículos censados en el gasóleo profesional e irá variando también mes a mes.

- Entre el 01/07/2026 y el 31/07/2026 **10 cc./l.**
- Entre el 01/08/2026 y el 31/08/2026 **15 cc./l.**
- Entre el 01/09/2026 y el 30/09/2026 **20 cc./l.**

Si por circunstancias extraordinarias se aumenta la deducción del IEH según prevé este Real Decreto Ley la bonificación se reduciría.

Ayudas directas para titulares de vehículos que no pueden ser beneficiarios del gasóleo profesional

Deberán ser titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDLE, y MDPE (inferior a 7,5 Tn de MMA o propulsados por GLP, GNC o GNL):

La ayuda es de:

- Mercancías pesado, con autorización MDPE y MMA > 7,5 Tn y carburante GLP, GNC o GNL: **1.350 euros.**
- Mercancías pesado, con autorización MDPE y MMA < 7,5 Tn: **499 euros.**
- Mercancías ligero, con autorización MDLE: **225 euros.**

Si por circunstancias extraordinarias se aumenta la deducción del IEH según prevé este Real Decreto Ley la bonificación se reduciría.

Los vehículos susceptibles de recibir subvención, deberán estar de alta el día de la entrada en vigor del RDL 18/2026, es decir, el 1 de julio de 2026.

Hay que tramitarla entre el 01/09/2026 y el 30/10/2026. El pago se realizará a partir del 30/10/2026.

Revisión del precio del transporte

La disposición transitoria segunda de este RDL establece expresamente que **las bonificaciones y ayudas contempladas no se considerarán para el cálculo de la revisión del precio del transporte por carretera.**

Se actualizan los intervalos que determinan el coeficiente C de la fórmula. Hasta el 30 de junio se tomaba el precio PAI y a partir del 01/07/2026 se toma el precio PVP sin IVA y sin gasóleo profesional.

Observatorios de transporte 1er trimestre 2026: los costes se resienten por la subida del gasóleo

Con fecha 17 de junio se han hecho públicos los resultados de los Observatorios de costes, precios y actividad del transporte de mercancías por carretera correspondientes al primer trimestre de este año 2026.

En lo referente a los costes de explotación de la actividad del transporte de mercancías por carretera, hasta el 30 de abril de 2026 se produjo un importante crecimiento de los costes de explotación, habiéndose producido un incremento medio en este trimestre de los costes en relación con el mismo período del año anterior de 15,1 % trimestral y un 17,6 % anual, especialmente el coste de los carburantes ha incrementado un 42,6% trimestral y un 41,1% anual, y también en seguros con una subida anual del 8,8% y de personal con un 5,6%.

Así, el coste unitario por kilómetro recorrido para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1,52 euros/km y de 1,79 euros por kilómetro cargado. En dicho trimestre la partida del combustible ha ganado peso en la estructura de costes al representar el 36,2% frente al 27,5 % del trimestre anterior, superando a la partida de personal y dietas, que representa un 30,3 % del total de los costes. El coste anual para un vehículo articulado de carga general es de 182.809,24 euros.

En cuanto a los precios percibidos por las empresas transportistas, en el primer trimestre de 2026 se ha producido un aumento anual en comparación con el mismo trimestre del año anterior del 6,2 %, con un comportamiento diferente para los diferentes segmentos de transporte en función de la distancia recorrida. En transportes de hasta 50 kms la variación es de 12,2% , de 50 a 100 kms de 9,8%, en recorridos entre 100 y 200 kms , 7,1%, de 200 a 300 kms de 3,7% y en recorridos de más de 300 kms 4,1%.

En cuanto a la actividad, se confirma una nueva reducción, como ya se produjo en 2025 excepto en el último trimestre del año anterior. En toneladas-kilómetros pro-

ducidas durante el primer trimestre de 2026 en relación con el mismo período del año anterior se produce una disminución media de -3,1 %, con datos positivos únicamente transporte intraregional (6,5%), pero no en transporte nacional (-7,8%), ni en transporte internacional (-0,7%). En toneladas transportadas se produce un incremento medio del 3,7%, con incrementos positivos en concreto del 11,4 % en transporte intraregional y del 0,4% del transporte internacional, pero negativos en transporte nacional (-9,6%).



Publicado el Real Decreto que modifica formación del CAP inicial: un 66% de esta formación podrá impartirse online

En el BOE de 18 de junio se publicó el Real Decreto 487/2026, de 17 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, que regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y que modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. El Real Decreto modificado entrará en vigor el 18 de septiembre.

El objetivo es adecuar determinados aspectos del sistema de cualificación inicial y formación continua de los conductores profesionales a las nuevas realidades sociales, tecnológicas y normativas, así como corregir disfunciones detectadas en su aplicación práctica.

Principales novedades

Aula virtual

La principal novedad de la norma reside en la previsión de un modelo híbrido de formación inicial: así, se permitirá que un 66% de la formación inicial para la obtención del CAP pueda hacerse online, a través de un sistema de aula virtual, de carácter síncrono, con conexión en tiempo real entre alumnado y profesorado. Esto significa que las empresas podrán utilizar el sistema de aula virtual para impartir hasta 166 de las 280 horas de la formación constitutiva de los cursos de cualificación inicial ordinaria, y hasta 92 de las 140 de la formación constitutiva de los cursos de cualificación inicial acelerada. El resto del programa deberá impartirse de forma presencial, incluidas las prácticas obligatorias.

Para garantizar una formación de calidad con las máximas garantías, se establecen numerosas medidas de control. Asimismo, en ningún caso se utilizará el sistema de aula virtual para la impartición de las clases prácticas o la realización de los exámenes de cualificación inicial.

Se prevé también el uso del sistema de aula virtual en circunstancias excepcionales (fenómenos, meteorológicos extremos, catástrofes, crisis sanitarias, etc.), considerándose en este caso como formación presencial (no aplicable a clases prácticas y exámenes).

Al margen de la implementación del sistema de aula virtual, el Real Decreto incorpora una serie de novedades adicionales, a efectos de reforzar la seguridad jurídica y reducir cargas administrativas para los ciudadanos. Entre estas incorporaciones se encuentra la previsión de dos nuevas exenciones a la obligatoriedad del CAP, por su escasa incidencia en el mercado de transportes, o la sustitución de la obligatoriedad del uso de sistemas biométricos para el control de presencia y acceso a los cursos por otros mecanismos, como hojas de firmas o registros digitales equivalentes, en concordancia con los criterios de la Agencia Española de Protección de Datos.

El sistema de aula virtual no se podrá utilizar en los cursos de formación continua que deberán ser impartidos íntegramente en modalidad presencial como hasta el momento

NORMATIVA REGULADORA:

Real Decreto 487/2026, de 17 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE, 18/06/2026).



Modificado el Reglamento General de Circulación para mejorar la protección de los usuarios vulnerables de la vía

En el BOE de 26 de junio se publicó el Real Decreto 518/2026, de 24 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía

Así, por primera vez, la norma recoge una definición de «usuario vulnerable de la vía», aquel que, por razón del medio de desplazamiento que utiliza o por las características físicas del grupo de edad al que pertenece, tiene un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o que éstas sean de mayor gravedad. El Reglamento General de Circulación incluye gracias a la reforma un nuevo Título VI que incluye normas de circulación específicas en zonas urbanas.

Principales cambios

Los principales cambios introducidos en el Reglamento de Circulan se agrupan en seis grandes bloques:

1. Conductores de vehículos de movilidad personal (VMP)

- Fija en 15 años la edad mínima para conducir un VMP.
- Deberán utilizar casco de protección obligatorio y chaleco reflectante de noche o en situaciones de escasa visibilidad. Los profesionales que circulen en VMP deberán utilizarlo en todo momento. Ambas son una infracción grave con sanción económica de 200 euros.
- Estos vehículos deberán llevar siempre encendido el alumbrado.
- Fuera de los núcleos urbanos, se puede permitir la circulación de los VMP por vías segregadas de vehículos a motor, tales como vías ciclistas o carriles bici.

2. Ciclistas

- Se suprimen las exenciones de uso del casco y todos los ciclistas deberán llevarlo en vías interurbanas.
- Aquellos ciclistas que desarrollen su actividad profesional en este vehículo (riders) deberán hacer uso en todo momento de casco de protección y chaleco reflectante. Ambas situaciones son una infracción grave con sanción económica de 200 euros.
- El conductor que adelanta a un ciclista en una vía interurbana deberá reducir la velocidad en al menos 20 kilómetros/hora respecto al límite existente en la vía.
- Además, en calzadas con más de un carril por sentido, el conductor que adelanta debe cambiar completamente de carril, además de dejar la separación lateral de 1,5 m.

En vías urbanas:

- Los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril para mejorar su seguridad.
- Los conductores de vehículos a motor deberán dejar una separación mínima de 5 metros con los ciclistas que les precedan en el mismo carril.
- En aquellas de un solo carril donde esté limitada la velocidad a 30 kilómetros/hora o inferior, y previa señalización, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en los dos sentidos de circulación.

3. Usuarios de motocicletas

- Es obligatorio el uso de guantes de protección para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores en vías interurbanas y calzado cerrado en todo tipo de vías. Ambas son una infracción grave cuya sanción económica es de 200 euros.
- Se permite la circulación de motocicletas por el arcén derecho cuando exista congestión del tráfico, sin exceder la velocidad de 30 kilómetros/hora y previa señalización del tramo.
- Los cascos de protección de los usuarios de ciclomotores tendrán que estar obligatoriamente homologados y no simplemente certificados.
- Los riders que desarrollen su actividad profesional en motocicleta deberán llevar chaleco reflectante en todo momento. Es una infracción grave con sanción económica de 200 euros.

4. Equipamiento de protección

- Se suprimen las exenciones al uso del cinturón de seguridad que existían para conductores de taxi, vehículos de mercancías y vehículos de enseñanza de la conducción. A partir de su entrada en vigor deberán llevarlo puesto en todo momento.
- Se establece una excepción que ampara a pasajeros de las ambulancias asistenciales acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta cuando en servicio de urgencia ocupen habitáculo del paciente.

5. Otras normas en vías interurbanas

- Los vehículos que rebasen a otros inmovilizados ya sea por accidente, avería, labores de auxilio, mantenimiento o regulación del tráfico deben dejar una separación lateral de 1,5 metros y reducir la velocidad en al menos 20 kilómetros/hora respecto al límite existente en la vía.



- En autopistas y autovías, cuando la circulación quede dificultada a causa de la nieve, queda prohibido adelantar y se circulará únicamente por el carril de la derecha dejando expedito el de la izquierda para la circulación de los vehículos de emergencia y quitanieves.
- Cuando, con motivo de una retención, los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse de manera que dejen un espacio central libre para permitir el paso de vehículos de policía y demás servicios de emergencia, espacio denominado «carril de emergencia».

6. Otras normas en vías urbanas

- En pasos para peatones con semáforo, como norma general, no podrá coincidir la luz ámbar intermitente para vehículos con la luz verde para peatones.
- Se dota de entidad jurídica a los caminos escolares seguros, definiéndolo como aquel conjunto de vías acondicionadas por la autoridad competente para favorecer que los niños y las niñas se trasladen a los centros escolares caminando, en transporte público o utilizando medios de movilidad no motorizados.

- Se regula la maniobra de estacionamiento de las autocaravanas, que no podrán extender elementos propios que desborden el perímetro del vehículo, considerando como tal la proyección en planta, deberán descansar sólo sobre neumáticos y no podrán verter fluidos procedentes del habitáculo.

Entrada en vigor

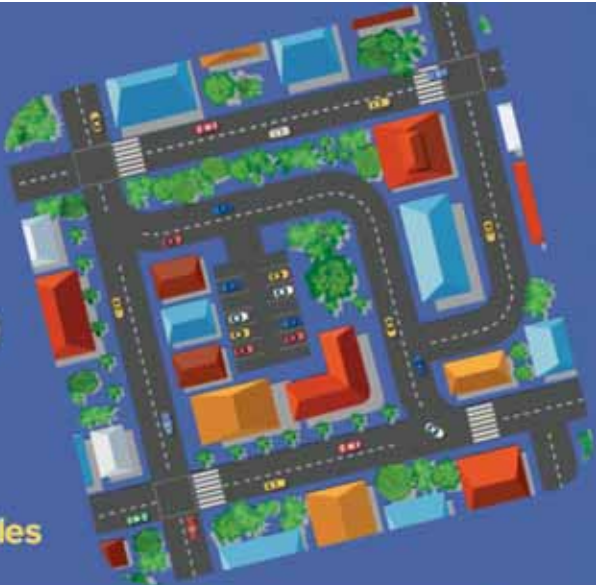
El real decreto entrará en vigor el día 1 de octubre de 2026, excepto los artículos referidos al alumbrado obligatorio para VMP y al casco homologado para usuarios de motocicletas que lo harán el 1 de octubre de 2027.

Por su parte, el artículo relativo a la obligación de guantes de protección homologados se hará efectivo cuando entre en vigor la orden ministerial que regule sus especificaciones técnicas; mientras tanto, se utilizarán guantes de protección de las mismas características de los que se usan en la actualidad.



Modificación del Reglamento de Circulación

Protección a usuarios vulnerables





VMP

- Edad mínima 15 años.
- Casco obligatorio.
- Chaleco reflectante de noche o baja visibilidad.
- Riders:
 - Casco y chaleco obligatorio siempre.
 - Alumbrado encendido día y noche.



Bicicletas

- Se suprimen las exenciones del uso del casco en carretera.
- Riders: Casco y chaleco obligatorio siempre.
- Para adelantar a un ciclista reducir la velocidad al menos 20km/h.
- Vías urbanas:
 - Circularán por el centro del carril.
 - Conductores veh. a motor separación mínima 5m. con ciclistas que le precedan en el mismo carril.



Motocicletas

- Obligatorio guantes en vías interurbanas.
- Calzado cerrado en todo tipo de vías.
- Casco homologado, no sólo certificado.
- Con congestión de tráfico, permitida la circulación por el arcén a 30km/h, previa señalización del tramo.
- Motoristas riders: siempre chaleco reflectante.

NUEVO DEPARTAMENTO DE SEGUROS GUITRANS

LÁZARO SAN JUAN y ACXON SEGUROS
unen sus fuerzas para conseguir la
excelencia que nuestros socios merecen

A partir de ahora tendréis a vuestra disposición:

- ✓ Las mejores primas del mercado
- ✓ Mayores coberturas
- ✓ Un gran equipo humano especializado
en todo tipo de ramos
- ✓ Atención al socio de Lunes a Sábado

Solicita presupuesto llamando
al 943 316 707 o al 948 227 742

FUNDACIÓN
GUITRANS
FUNDAZIOA

“Ser asociado es más seguro”



ESPÍRITU PIONERO DESDE 1896.

Desde el primer camión del mundo hasta la movilidad eléctrica del presente: celebramos 130 años de camiones.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



COMERCIAL GAZPI, S.A.

Concesionario Oficial Mercedes-Benz y FUSO.
Parque Empresarial La Estrella. 31192 Tajonar. (Navarra).
Tel.: 948 852 000.
www.gazpi.mercedes-benz.es

IRURA MOTOR, S.A.

Taller Autorizado Mercedes-Benz y FUSO.
Carretera N-I Madrid-Irún, Km. 444.
(Recta de Irura) 20271 Irura. (Gupúzcoa).
Tel.: 943 691 706. www.iruramotor.com