

GUIA EXPLICATIVA SOBRE LAS NOVEDADES INCLUIDAS EN EL REAL DECRETO 14/2022 SOBRE PROHIBICION DE LA CONTRATACION A PERDIDAS Y SOBRE LA OBLIGATORIEDAD DE QUE LA CONTRATACION SE REALICE POR ESCRITO (LEY DE CADENA DEL TRANSPORTE)

0. INTRODUCCION

En el BOE del pasado 2 de Agosto se ha publicado el Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, el cual entró en vigor el mismo día de su publicación (2 de agosto de 2022), salvo algunas medidas concretas no referidas al transporte por carretera.

El enlace para consultar la nueva norma es el siguiente:

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2022/BOE-A-2022-12925-consolidado.pdf>

Esta norma incluye **una de las medidas incluidas en los acuerdos suscritos el pasado mes de marzo entre el Gobierno y las asociaciones de transportistas que componemos el Comité Nacional de Transporte por Carretera**, que como se recordará junto a las medidas económicas pactadas y recogidas en dicho acuerdo se encontraba esta medida estructural consistente en la adaptación al sector del transporte por carretera de los principios de la Ley de cadena alimentaria sobre la prohibición de contratación a pérdidas que ya rige en el sector agrario, y **históricamente ha sido una reivindicación de Fenadismer**.

Dicha **medida es pionera en todo el ámbito de la Unión Europea**, ya que ningún otro Estado miembro tiene una regulación similar en el sector del transporte por carretera dirigida a proteger al último eslabón de la cadena de transporte, esto es, al transportista efectivo. Así mismo debe quedar claro que **no se trata de imponer unas tarifas obligatorias por la prestación de servicios de transporte, ya que eso vulneraría la legislación nacional como europea en materia de libre competencia, sino lo que viene a determinar es la prohibición de que se impongan unos precios por la realización de un servicio de transportes que no permitan cubrir los costes de explotación de dicho servicio**.

Es precisamente **este carácter innovador** lo que **obligará en el futuro a ir mejorándola en base a su aplicación práctica**, como así ocurrió con la Ley de Cadena Alimentaria en el sector agrario que desde su aprobación en 2013 hasta la actualidad ha sido objeto de 4 modificaciones legales posteriores

Dicha norma **asimismo viene a resolver una anomalía histórica del sector del transporte por carretera en relación a la escasa formalización de los contratos de**

transporte por escrito, imperando en la mayoría de los casos la contratación verbal. De hecho, según diferentes estudios llevados a cabo por el Ministerio de Transportes sobre las formas de comercialización del transporte en España evidenciaban un nivel muy bajo de contratos por escrito, lo que genera enorme indefensión al transportista en el caso de que tuviera algún tipo de controversia con su cliente: así según dichos estudios sólo el 25% en empresas transportistas que trabajan bajo acuerdos de exclusividad y el 12% en empresas con acuerdos preferenciales tienen formalizados sus contratos con sus clientes de forma escrita. Además dicho nivel varía en función del tamaño de empresa, de tal modo que en el caso de transportistas autónomos con un sólo vehículo el 83% de su contratación se hace habitualmente de forma verbal, mientras que en las empresas de transporte con una flota superior a los 20 vehículos dicho porcentaje desciende hasta el 46%. Para acabar con esta anomalía, la nueva norma impone la obligación de que todos los servicios de transporte, excepto los de menor cuantía, vayan documentados en un contrato o carta de porte que debe realizarse siempre por escrito como posteriormente se expondrá.

Se exponen a continuación las principales novedades incluidas en el citado Real Decreto ley en lo que se refiere a la regulación en materia de transporte por carretera, en lo que coloquialmente se ha venido a denominar Ley de cadena del transporte, aunque realmente no se trata de una nueva ley sino de la modificación parcial tanto de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de mercancías, para incluir las nuevas obligaciones establecidas, como de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres para establecer las nuevas infracciones y sanciones en caso de incumplimiento de dichas obligaciones.

1. OBLIGATORIEDAD DE FORMALIZAR POR ESCRITO TODOS LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE (TANTO CONTRATOS PARA UN SOLO PORTE COMO CONTRATOS CONTINUADOS PARA SUCESIVOS PORTES)

El Decreto-Ley introduce **la nueva obligación de formalizar siempre por escrito los contratos de transporte que se realicen con el transportista efectivo (es decir con el transportista titular del vehículo que realiza el servicio de transporte).**

Esta nueva obligación debe llevarse a cabo tanto en los contratos realizados para un solo envío (o sea, para un solo servicio de transporte) como para los contratos continuados (es decir, para una pluralidad de servicios de transporte).

ENTRADA EN VIGOR: Como se exponía al principio, **la nueva regulación aprobada está en vigor desde su publicación en el Boletín oficial del Estado, es decir, desde el pasado 2 de agosto**

EXCEPCIONES: No habrá que formalizar por escrito los contratos de transporte de cuantía igual o inferior a 150 euros (IVA no incluido) así como en los servicios de transporte en los que no haya que formalizar el documento de control, esto es, en los siguientes tipos de transporte: mudanzas, paquetería, auxilio en carretera y transportes realizados en vehículos de menos de 2 tns de MMA.

QUE DEBE INCLUIRSE COMO DATOS OBLIGATORIOS EN EL DOCUMENTO EN QUE SE FORMALICE UN CONTRATO DE TRANSPORTE (denominado CARTA DE PORTE): En los contratos de transporte para un solo viaje que se suscriban con el transportista efectivo, así como en el caso de un contrato de transporte continuado en cada uno de los viajes que se realicen, deberá elaborarse por escrito una “carta de porte” (así es como se denomina al documento en el que se formaliza un contrato de transporte) la cual deberá ir firmada por ambas partes (esto es, por el transportista efectivo y por su cliente, ya sea el cargador o un intermediario)

En la carta de porte deberán incluirse como mínimo las siguientes menciones obligatorias:

- ☐ Nombre o denominación social, NIF y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
- ☐ Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
- ☐ Lugar, fecha y, en su caso, hora de la recepción de la mercancía por el porteador efectivo.
- ☐ Lugar, fecha y, en su caso, hora prevista de entrega de la mercancía en destino.
- ☐ Nombre y dirección del destinatario
- ☐ Naturaleza y masa de las mercancías. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación la masa exacta de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinarla.
- ☐ **Precio convenido por la realización del servicio de transporte, así como el importe de los otros gastos relacionados con el transporte (esto es, las operaciones de carga y descarga), los cuales deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el transportista para su prestación (se explica con más detalle en el punto 2 de esta Guía)**
- ☐ La carta de porte podrá contener además cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato. Asimismo la carta de porte deberá contener cualquier otra mención que exija la legislación especial aplicable, por razón de la naturaleza de la mercancía o por otras circunstancias.

QUE DEBE HACERSE EN EL CASO DE UN CONTRATO DE TRANSPORTE CONTINUADO: En el caso de los contratos de transporte continuado (es decir, para una pluralidad de viajes) **la nueva Ley también obliga a que dicho contrato se formalice por escrito**, en el que deberá reflejar el precio como mención obligatoria. No obstante **además para cada uno de los envíos que se realicen al amparo del contrato continuado deberá formalizarse su correspondiente carta de porte** con el contenido expuesto en el punto anterior.

¿SIRVE LA CARTA DE PORTE COMO DOCUMENTO DE CONTROL? Efectivamente la carta de porte hace las veces de documento de control administrativo para acompañar a las mercancías durante el viaje, por lo que no será necesario llevar un documento de control a bordo del vehículo de transporte si ya se lleva la carta de porte.

CUANTO TIEMPO HAY QUE CONSERVAR LAS CARTAS DE PORTE? A efectos de posible control administrativo, hay que guardar las cartas de porte al menos durante un año, al igual que se regula para los documentos de control.

QUIÉN DEBE EMITIR LAS CARTAS DE PORTE: Al igual que ocurría con el documento de control, cualesquiera de las dos partes (transportista y su cliente) son los responsables de emitir la carta de porte. Cuando una de las dos partes sea requerida por la otra a formalizar la carta de porte y se negase a ello, la otra podrá si lo desea considerarle desistido del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan.

QUE SANCION CONLLEVA LA NO FORMALIZACIÓN POR ESCRITO DEL CONTRATO Ó LA CARTA DE PORTE: Se trata de una infracción grave con multa de hasta 1.000 euros, siendo sancionado tanto el transportista efectivo como su cliente, salvo que cualesquiera de ellos prueben que no son responsables del incumplimiento.

QUE SANCION CONLLEVA LA NO INCLUSION DEL PRECIO EN EL CONTRATO O CARTA DE PORTE Ó BIEN DE OTRAS MENCIONES OBLIGATORIAS QUE HAYA QUE INCLUIR : Se trata de una infracción grave con multa de hasta 800 euros si no figura el precio y de hasta 600 euros sino figura alguna de las restantes menciones obligatorias, siendo sancionado tanto el transportista efectivo como su cliente, salvo que cualesquiera de ellos prueben que no son responsables del incumplimiento

2. OBLIGATORIEDAD DE QUE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE CUBRAN LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTISTA EFECTIVO (PROHIBICION DE CONTRATACION A PERDIDAS)

Como se indicaba anteriormente, tanto el precio del servicio de transporte como de los otros gastos relacionados con el transporte (operaciones de carga y descarga u otros) deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación.

COMO SE CALCULAN LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN 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 que elabora trimestralmente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en función de cómo van variando las diferentes partidas de costes. Dicho Observatorio se calcula para 20 tipos diferentes de vehículos de transporte (carga general, frigorífico, obras, portavehículos, portacontenedores, cisterna, animales vivos y furgoneta, entre otros)

A estos efectos el Ministerio de Transportes publica cada trimestre en su web las sucesivas actualizaciones del Observatorio de costes, estando en la actualidad el correspondiente a los datos actualizados a Abril de 2022, que puede consultarse en el siguiente enlace:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/observatoriocostesmercanciasabril2022.pdf

Asimismo el Ministerio de Transportes tiene en su web una herramienta para que los transportistas que lo deseen puedan conocer cuales son los costes de explotación de su actividad tomando como base la estructura de partidas de costes del Observatorio de costes. Dicha herramienta de cálculo se denomina ACOTRAM y se puede obtener en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/descarga-de-programas/acotram-300>

QUE SANCION CONLLEVA LA CONTRATACION DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE SIN CUBRIR LOS COSTES: Se establece como infracción muy grave, con multa de hasta 4000 euros, el pago al transportista efectivo de un precio inferior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él. Pero para que se imponga la sanción han de darse estos dos requisitos conjuntamente:

1. Tiene que tratarse de un contrato de transporte para un solo envío. En el caso de contratos de transporte continuado no se aplica esta sanción.
2. Tiene que haber “asimetría” entre las partes contratantes, es decir, una diferencia de tamaño empresarial entre el transportista y su cliente. En concreto, se considera que existe asimetría en los siguientes supuestos:
 - cuando el cliente del transportista sea un operador de transporte (agencia o transitario) y no lo sea el transportista efectivo,
 - o bien cuando el cliente sea un gran cargador(es decir, que no tenga la condición de pequeña o mediana empresa) y en cambio sí lo sea el transportista efectivo
 - o bien en el caso de que el cliente sea un cargador mediano (es decir, no tenga la condición de pequeña empresa o microempresa) y el transportista efectivo sí sea una microempresa.

(Mediana empresa: aquella que tenga menos de 250 trabajadores y 50 millones de facturación anual máximo; Pequeña empresa: menos de 50 trabajadores y 10 millones máximo; Microempresa: entre 0 y 9 trabajadores y 2 millones máximo)

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

3. LÍMITES A LA SUBCONTRATACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

Según se recoge expresamente en el Decreto-Ley, el Gobierno en el plazo de seis meses, y previa evaluación de la efectividad inicial de las medidas implantadas, presentará al Parlamento para su tramitación un proyecto de ley revisando el régimen de la subcontratación en el transporte de mercancías por carretera para incentivar su uso

eficiente evitando la pérdida de valor no productiva en la cadena de subcontratación del transporte terrestre de mercancías por carretera.