

Transporte

Modificaciones de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías: carga y descarga, paralizaciones y revisión del precio del transporte

El Real Decreto Ley 3/2022, de 1 de marzo, recoge un conjunto de medidas que buscan mejorar las condiciones de prestación del servicio por los transportistas. En este documento se pretende dar cuenta de las que se han introducido a través de la modificación de determinados preceptos de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

ALBERTO DÍAZ MORENO

Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Sevilla
Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo

1. Introducción

El sector del transporte por carretera ha venido reclamando desde hace tiempo cambios normativos que mejoren las condiciones —por lo general muy duras— en las que los porteadores prestan sus servicios. Esta demanda presenta especial importancia en un momento en el que se ha constatado la necesidad de un número mayor de conductores profesionales (se estima que, sólo en España, hacen falta alrededor de quince mil), situación que se agravará previsiblemente en un futuro ante el incremento de la media de edad de quienes están actualmente en activo. Y se trata de una reivindicación cuyo alcance no puede entenderse sino en

conexión con el hecho de que, en muchos casos, los operadores del sector son «microempresarios», es decir, empresarios cuyo capital humano son ellos mismos (más del 50 % de las empresas con vehículos pesados integran un solo vehículo). Esta circunstancia dificulta su adaptación a escenarios desfavorables (como los originados por la pandemia COVID-19 y por otros factores como el alza de los precios de los carburantes), lo que hace especialmente sensibles a la dureza de las condiciones de trabajo y condiciona de manera evidente su capacidad de negociación con los cargadores.

En este contexto se ha publicado el Real Decreto Ley 3/2022, de 1 de marzo, por el

que, entre otras cosas, se establecen medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística. Según manifiesta su exposición de motivos, uno de los propósitos de dicho texto legal es incorporar «un conjunto sistemático de medidas concretas y con efectos tangibles que permitan eliminar los factores que inducen un estrés perjudicial en la prestación del servicio de transporte de mercancías por carretera, hasta el punto de situar a muchas de sus empresas cerca del cierre, tales como los riesgos para la seguridad de los conductores, un incremento elevado y sostenido del precio del combustible, una peor posición negociadora frente a sus clientes y la creciente competencia desleal en la prestación del transporte».

Con esta finalidad se han introducido —con efectos desde el mismo día 2 de marzo del 2022— modificaciones en diversos textos legales. Nosotros nos detendremos seguidamente —de manera breve— en las que han afectado a la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM). En concreto nos ocuparemos de las novedades referidas a las operaciones de carga y descarga (apdo. 2), a las llamadas *paralizaciones* (apdo. 3) y a la revisión del precio del transporte en atención a la variación del precio del combustible (apdo. 4).

2. Operaciones de carga y descarga

Según explica la exposición de motivos del Real Decreto Ley 3/2022, uno de los factores que contribuyen a que las condiciones de trabajo de los transportistas sean particularmente duras es su participación en las operaciones de carga y descarga de las mercancías. En el régimen derogado, las operaciones de carga y descarga (así como las

de estiba y desestiba) eran, en principio, de cuenta respectivamente del cargador y del destinatario, aunque podían ser asumidas por el porteador mediante declaración expresa efectuada antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga.

Ahora, con la nueva redacción dada al artículo 20.1 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, se busca dotar de mayor equilibrio y de mayor transparencia a la relación contractual (que aparece como «asimétrica») reforzando la posición de los porteadores. A tal efecto, se reproduce el mismo principio general que ya recogía la disciplina derogada («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 y del destinatario»). Ahora bien, la nueva regulación dispone que el pacto por el que el transportista asuma la realización de las operaciones de carga o descarga (el cual —literalmente— debe ser anterior a la efectiva presentación del vehículo para su *carga*) deberá constar por escrito con indicación del suplemento que habrá de percibir con respecto del precio del transporte. Además, dicha contraprestación específica deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte.

En relación con el nuevo régimen conviene formular en este momento dos rápidas observaciones:

- a) La posición del porteador no se ve reforzada en la misma medida en cuanto a las operaciones de estiba y desestiba a bordo de los vehículos, y ello, porque, si bien como regla serán por cuenta del cargador y del destinatario, podrán ser asumidas «expresamente» por el

porteador (no son necesarios —según parece deducirse de la letra del precepto— pacto escrito ni fijación de un precio extra). Es llamativo, además, que en relación con estas operaciones ha desaparecido del texto legal la exigencia de que su asunción por el transportista sea previa a la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga.

- b) La constancia por escrito de la asunción por el porteador de la realización de la carga o la descarga no constituye un requisito de validez del pacto; la consecuencia de su falta es —según reza la nueva redacción del artículo 20.1 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías— que «se presumirá no acordado».

En relación con lo anterior, se ha incluido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), una nueva disposición adicional decimotercera (que entrará en vigor el 2 de septiembre del 2022: *cfr.* disp. final octava RDL 3/2022) que limita la participación activa de los conductores profesionales (de vehículos de más de 7,5 toneladas de carga máxima autorizada) en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes, envases, contenedores y jaulas. Se exceptúan de esta regla un conjunto de supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación y de seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o de las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él quien lleve a cabo dichas tareas (servicios de mudanzas, transportes en cisternas, grúas de auxilio en carretera, carga fraccionada...). Por lo demás, se tipifica como infracción muy grave la realización de las operaciones de carga o descarga

por el conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones previstas en la propia ley (art. 140.41 LOTT).

3. Paralizaciones

Los tiempos de inmovilización de los vehículos tienen un impacto significativo en el funcionamiento de la cadena logística. Su existencia repercute, no sólo sobre la duración de la propia operación de transporte de las mercancías, sino también (y notablemente) en los costes soportados por los porteadores, que se ven, obviamente, incrementados. La reforma operada por el Real Decreto Ley 3/2022 trata de reducir tales periodos de espera con el objeto de limitar estos inconvenientes.

A estos efectos se ha modificado el régimen legal de las llamadas *paralizaciones* (art. 22 LCTTM). Como es sabido, la ley atribuye al portador la posibilidad de exigir una compensación por el tiempo durante el cual el vehículo haya de estar parado esperando que concluyan las operaciones de carga y estiba o las de desestiba y descarga (es decir, por el tiempo en que se encuentre «paralizado»), siempre, naturalmente, que esa demora no le sea imputable. Pues bien, de acuerdo con la nueva redacción del artículo 22 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, dicha compensación será exigible cuando el vehículo haya de esperar más de una hora hasta que concluya su carga o descarga (y no, como sucedía en el régimen derogado, a partir de la segunda hora de inmovilización). Ahora, como antes, ese tiempo se computará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos previstos en el contrato de transporte.

En lo que concierne a la cuantía de la indemnización no se han introducido alteraciones:

se fija —salvo que exista pacto que la aumente— en un importe equivalente al doble del indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) diario por cada hora o fracción de paralización (art. 22.3 LCTTM). Con la novedad de que ahora la compensación se deberá a partir de la primera hora de espera (y no de la segunda), pero con el mismo límite global de diez horas diarias. En definitiva, al reducirse el tiempo del que pueden disponer cargador y destinatario (cfr. art. 20 LCTTM y, *supra*, apdo. 2), para llevar a cabo las correspondientes operaciones de carga y descarga sin verse obligados a compensar al porteador, se incentiva su pronta realización.

En adición a lo que se acaba de comentar, el Real Decreto Ley 3/2022 ha introducido una nueva disposición adicional séptima en la Ley 15/2009 que dispone lo siguiente: «Cuando fuese necesario valorar el perjuicio que ocasiona a un porteador tener paralizado el vehículo con el que se dedica a la realización profesional de transportes por carretera, como consecuencia de cualquier circunstancia que no le sea imputable, se utilizará como un criterio de referencia el establecido en el artículo 22.3 de esta ley». Así pues, para calcular los daños derivados de la inmovilización de los vehículos de transporte por causas no imputables al porteador (por ejemplo, como consecuencia de un accidente de circulación ocurrido durante el trayecto) en casos en los que no sería directamente aplicable el referido artículo 22 (entre otras cosas porque la reclamación podría ir dirigida contra terceros —por ejemplo, el asegurador de la responsabilidad civil—), podrá recurrirse —de forma orientativa— a los parámetros fijados legalmente en relación con las paralizaciones sufridas con ocasión de la carga o la descarga (algunos tribunales ya habían resuelto en algún caso tomando como referencia dicha previsión legal).

4. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible

Otro de los problemas que había de abordarse en la situación actual es el de la considerable subida del precio de los combustibles. En la exposición de motivos del Real Decreto Ley 3/2022 se señala que el precio del gasóleo —sin IVA— ha sufrido un incremento, desde octubre del 2020 a octubre del 2021, de un 32,0 % y se afirma, además, que dicho incremento del coste de combustible es el responsable del 87,5 % del incremento de los costes interanuales (obsérvese, por ejemplo, que el gasto en combustible representa el 31 % de la estructura de costes de un vehículo articulado de carga general, con las consecuencias que ello genera para la viabilidad de los pequeños empresarios, que no cuentan prácticamente con margen de maniobra).

En esta línea se ha dado nueva redacción al artículo 38 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, cuya rúbrica —también modificada— es suficientemente ilustrativa de la cuestión que regula: «Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible». Los cambios más relevantes son los siguientes:

- a) Se establece como imperativa la revisión del precio del transporte (al alza o a la baja, según sea el caso) como consecuencia de la eventual variación del precio del combustible entre el momento de la contratación y el de la efectiva realización del transporte. Ya no es lícito, por tanto, el pacto que contradiga en algún extremo lo establecido en la ley (art. 38.3 LCTTM). En todo caso, la variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura

de manera desglosada, salvo que expresamente se hubiera recogido en el contrato otra forma de reflejar este ajuste.

Con esta previsión se busca evitar que la variación coyuntural de una partida esencial en la estructura de costes de las empresas transportistas pueda ser objeto de negociaciones que, por lo general y dada la estructura empresarial del sector, se llevan a cabo en un marco de desigualdad (y más en un sector caracterizado por el exceso de oferta, que encuentra grandes dificultades para repercutir los incrementos de los costes a sus clientes). Nótese, con todo, que la radical imperatividad del precepto parece impedir incluso que se pacten condiciones más ventajosas para el porteador (excepto en la medida en que la propia ley lo admite expresamente: *cfr. infra*, subapartados b y c).

Se mantiene, eso sí, la regla que determina que la modificación del precio inicialmente pactado se hará en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera. Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías. A este respecto cabe recordar que, en tanto no se modifique para adaptarla a la nueva disciplina, sigue vigente la condición 3.4 de la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

- b) Del mismo modo, se establece (art. 38.2, primer párrafo, LCTTM) que la revisión del precio del transporte en los términos indicados estará condicionada a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 %, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato (la anterior redacción del artículo 38.3 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías parecía permitir el pacto que condicionara la revisión del importe de los portes a que la variación del precio del combustible superara ese umbral).
- c) Finalmente, en los contratos de transporte continuado (*cfr.* art. 8 LCTTM) se aplicarán de forma automática y con carácter trimestral los incrementos o reducciones correspondientes (determinados siempre por la aplicación de los criterios o fórmulas establecidos por la Administración) del precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor (art. 38.2, segundo párrafo, LCTTM). Como en otros casos, también ha desaparecido en éste la referencia legal a la posibilidad de que las partes pacten algo diferente (salvo, obviamente, en lo que se refiere a la disminución del periodo de ajuste). Debe recordarse que, en la regulación derogada, el pacto en contrario era en principio admisible (por ejemplo, podían fijarse criterios o fórmulas de revisión del precio del transporte distintos a los establecidos por la Administración o una periodicidad superior a la trimestral para dicha revisión), pero había de considerarse nulo cuando tuviera un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador; además, carecería

de efecto cuando estuviera contenido en unas condiciones generales respecto de las cuales el adherente sólo hubiera podido manifestar su aceptación o rechazo global. En relación con todo ello conviene apuntar que el Real Decreto Ley 3/2022 contiene una disposición transitoria primera relativa, precisamente, a la aplicación, en los contratos de transporte continuado vigentes, del nuevo régimen de la revisión del precio del transporte por carretera.

También cabe señalar que ha desaparecido del texto legal vigente la precisión contenida en el régimen anterior relativa a que, en los contratos de transporte continuado, el precio había de modificarse, de acuerdo con las fórmulas y criterios correspondientes, fuere «cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo». Ello podría conducir a cuestionarse si a partir de ahora será necesario alcanzar el umbral legal del 5 % (o el menor que se hubiese pactado) para que proceda la modificación

del precio en los contratos de transporte continuado. Con todo, la mención de que los incrementos o reducciones se aplicarán de forma «automática» permitiría quizás sostener lo contrario (aunque lo cierto es que esta expresión ya se recogía en la redacción anterior del artículo 38, lo que seguramente disminuye el valor del argumento).

Es de destacar, en todo caso, el contenido del tercer apartado de la referida disposición transitoria primera, según el cual, la aplicación del artículo 38 a los contratos de transporte para cuyo cumplimiento se utilicen vehículos propulsados por combustibles distintos del gasóleo se llevará a cabo desde el momento en el que entren en vigor para estos supuestos los criterios o fórmulas de la Administración específicamente aplicables para su cálculo. Esta norma, a pesar de la rúbrica de la disposición en que se recoge, no parece limitar su alcance a los contratos de transporte continuado (art. 8 LCTTM).