

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

- 3290** *Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.*

I

La apuesta por reforzar la sostenibilidad de las empresas de transporte ha constituido desde su creación uno de los ejes de actuación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

No obstante, son diversos los factores que han urgido a plantear medidas específicas de sostenibilidad del sector de transporte de mercancías por carretera en la presente legislatura, muy especialmente, desde el comienzo de la pandemia motivada por el SARS-CoV-2. La estructural atomización del sector, integrado por empresas de reducido tamaño, el 53 por ciento de las empresas con vehículos pesados tienen un solo vehículo, agrava las dificultades para adaptarse a los escenarios desfavorables, lo que exige una mayor intervención de los poderes públicos para garantizar el adecuado funcionamiento de una actividad que representa en torno al 2 por ciento del PIB.

En este sentido, fruto de la tramitación de un proyecto de ley por urgencia, en octubre del año pasado se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que incluye una infracción por el incumplimiento de los plazos máximos de pago en el ámbito de los contratos de transporte de mercancías por carretera, con objeto de penalizar aquellos incumplimientos de la morosidad que ponen en verdadero riesgo la viabilidad de muchas de las empresas que prestan este servicio.

Además, se está trabajando en la aprobación el denominado Plan Impulsa, que contempla la sostenibilidad de dicho sector desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

La actual coyuntura exige, sin embargo, acelerar algunas de las medidas previstas en el Plan Impulsa, para revertir la situación de penosidad que viven muchos transportistas de mercancías y sus trabajadores, y que amenaza con crear tensiones en la prestación de los servicios y en el adecuado funcionamiento de la cadena logística, con los perjuicios que para toda la economía podrían derivarse.

Se calcula que en España faltan del orden de 15.000 conductores profesionales, situación que se acentuará en la próxima década dada la edad media de los profesionales en activo, siendo una problemática que afecta, asimismo, a los países de nuestro entorno. Es un hecho, contrastado por encuestas realizadas, entre otros actores, por la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), asociación mundial de los profesionales de transporte por carretera, que uno de los motivos que no hacen atractiva la profesión de conductor es el relacionado con las duras condiciones de trabajo aparejadas, entre las que se encuentra la participación activa de dichos profesionales en

ofrezcan los servicios imprescindibles a sus usuarios, en especial a los conductores profesionales, mejorando las condiciones de desempeño de su profesión.

En el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Gobierno de España, con el fin de asegurar la eficiencia en la organización y celebración del «Global Mobility Call-GMC», concebido como un Foro mundial en el que se pretende reflexionar de forma global y multidisciplinar sobre la realidad actual y futura de la movilidad sostenible, permitiendo así alcanzar conclusiones útiles para la mejora de la vida de las personas y el desarrollo sostenible, la disposición adicional quinta de este real decreto-ley declara el programa «Global Mobility Call-GMC» acontecimiento de excepcional interés público a efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo, establece la duración del programa de apoyo, desde la entrada en vigor de este real decreto-ley hasta el 31 de diciembre de 2022; remite al órgano competente el desarrollo y concreción de las actuaciones a realizar; establece que los beneficios fiscales del programa serán los máximos establecidos en el artículo 27.3 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre; y remite a la citada ley por lo que atañe a la certificación de la adecuación de los gastos realizados a los objetivos y planes del programa.

Se incluye una disposición adicional sexta que regula el régimen fiscal que será de aplicación a la final de la «UEFA Europa League 2022».

También se incluye una disposición adicional séptima, relativa a los acuerdos para el suministro de productos farmacéuticos autorizados bajo cualquiera de las modalidades recogidas en el Real Decreto Legislativo 1/2015, de 24 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios, para los que exista una necesidad médica no cubierta en la lucha contra la COVID-19.

Por último, el texto contiene cuatro disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y ocho disposiciones finales.

Las disposiciones transitorias segunda y tercera tienen como objetivo establecer un régimen transitorio que permita garantizar la continuidad, el cumplimiento y la íntegra ejecución de los programas de activación para el empleo y de los programas de colaboración social, ya aprobados o en fase de ejecución, dirigidos a la mejora de la empleabilidad, especialmente de colectivos vulnerables, que de otra manera se verían comprometidos.

La disposición transitoria cuarta establece el régimen transitorio aplicable a la reforma de los artículos 277 y 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Las disposiciones finales primera, segunda y octava van referidas al título competencial en virtud del cual se dicta este real decreto-ley, la habilitación normativa que se confiere tanto al Gobierno como a las personas titulares del Ministerio de Hacienda y Función Pública y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y a la entrada en vigor prevista para el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Merecen mención específica las disposiciones finales que se citan a continuación.

En la disposición final cuarta se complementan las medidas relativas al transporte de mercancías por carretera. No puede obviarse el factor de sostenibilidad ambiental en el desarrollo del transporte de mercancías por carretera, aspecto clave para su modernización e integración en una economía competitiva. Con el fin de llevar a cabo un salto cualitativo para avanzar en este fin, se insta a la modificación del Anexo IX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, de conformidad con una serie de criterios que hagan posible el incremento ordenado de las masas y dimensiones de los vehículos.

A través de la disposición final quinta de este real decreto-ley se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ya que, tras la última

modificación del citado texto refundido por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, se ha advertido que una misma conducta, consistente en arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, se encuentra tipificada como infracción grave y muy grave, respectivamente, en los artículos 76 n) y 77 x) del referido texto refundido. En la tramitación parlamentaria se introdujo un nuevo artículo 77 x) que castiga esta conducta como infracción muy grave, pero sin modificar el artículo 76 n), que ya contemplaba parcialmente la misma infracción, pero tipificándola como grave.

Por este motivo, se modifica el artículo 76 n) para suprimir del tipo infractor grave la acción consistente en arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, al objeto de eliminar esa duplicidad y solventar el error cometido, de manera que quede únicamente tipificada como infracción muy grave en el artículo 77 x) del texto refundido. Se mantiene en el artículo 76 n) aquella infracción grave la conducta consistente en arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan obstaculizar la libre circulación, que no tiene correlato en el artículo 77 x).

Por otro lado, se introduce a través de la disposición final sexta una modificación necesaria en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en relación con la protección de nivel asistencial por desempleo de las personas trabajadoras fijas discontinuas, con el fin de garantizar el acceso de este colectivo a los subsidios por desempleo en las mismas condiciones y con los mismos derechos que se aplican al resto de personas trabajadoras por cuenta ajena del Régimen General de la Seguridad Social protegidas por la contingencia de desempleo.

Por último se incluye una nueva disposición final en la que se añade un nuevo párrafo c) a la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad, dado que en la actualidad hay ciudadanos españoles que forman parte de distintas misiones internacionales en territorios donde potencialmente se registran situaciones de grave riesgo que no están cubiertos por la actual redacción del Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, se procede a incluirlos en la cobertura de dicha norma.

IV

Como viene reiteradamente declarando el Tribunal Constitucional (así, STC 61/2018, de 7 de junio, FJ 5), la adecuada fiscalización del recurso al real decreto-ley requiere el análisis de dos aspectos desde la perspectiva constitucional: por un lado, la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4) y, por otro lado, la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4).

En cuanto a la definición de la situación de urgencia, se ha precisado que no es necesario que tal definición expresa de la extraordinaria y urgente necesidad haya de contenerse siempre en el propio real decreto-ley, sino que tal presupuesto cabe deducirlo igualmente de una pluralidad de elementos. El examen de la concurrencia del presupuesto habilitante de la «extraordinaria y urgente necesidad» siempre se ha de llevar a cabo mediante la valoración conjunta de todos aquellos factores que determinaron al Gobierno a dictar la disposición legal excepcional y que son, básicamente, los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma, y en el propio expediente de elaboración de la misma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 4; 182/1997, de 28 de octubre, FJ 4; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 3).

Disposición final segunda. *Desarrollo reglamentario.*

1. Se habilita al Gobierno y a la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto-ley.

2. Se habilita al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para adaptar las condiciones generales de contratación de los trasportes de mercancías por carretera a lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final tercera. *Transposición de Directiva.*

Este real decreto-ley incorpora al ordenamiento interno disposiciones de la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) 1024/2012.

Disposición final cuarta. *Mandado de modificación del Reglamento General de Vehículos para la mejora de la sostenibilidad ambiental.*

En el plazo de 9 meses desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, se modificará el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, de conformidad con los siguientes criterios:

a) Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler).

b) Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros.

c) Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.

Disposición final quinta. *Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

El párrafo n) del artículo 76 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, queda redactado del siguiente modo:

«n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan obstaculizar la libre circulación.»

Disposición final sexta. *Modificación del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.*

El texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, queda modificado en los términos siguientes:

Uno. Se suprime el apartado 4 del artículo 277 y el actual apartado 5 pasará a ser el apartado 4.