

**TÍTULO:** 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

<b>REGISTRO NORM@DOC:</b>	77075
<b>BOMEH:</b>	10/2022
<b>PUBLICADO EN:</b>	BOE n.º 52 de 2 de marzo de 2022
<b>Disponible en:</b>	
<b>VIGENCIA:</b>	Entrada en vigor: el 2 de marzo de 2022, salvo el art. 1.11 que entra en vigor el 2 de septiembre de 2022.
<b>DEPARTAMENTO EMISOR:</b>	Jefatura del Estado
<b>ANÁLISIS JURÍDICO:</b>	<p><b>Referencias posteriores</b></p> <p>SE PUBLICA Acuerdo de convalidación, por Resolución de 17 de marzo de 2022</p> <p><b>Referencias anteriores</b></p> <p><b>DEROGA:</b></p> <p>lo indicado del art. 1 bis del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, en la redacción dada por la disposición final 3.1 de la Ley 4/2022, de 25 de febrero</p> <p><b>MODIFICA:</b></p> <p>los arts. 277 y 280 de la Ley General de la Seguridad Social, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre</p> <p>el art. 76 n) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre</p> <p>el art. 16 de la Ley 23/2015, de 21 de julio</p> <p>los arts. 20, 22 y 38 y AÑADE la disposición adicional 7 a la Ley 15/2009, de 11 de noviembre</p> <p>la disposición adicional 1 del Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre</p> <p>los arts. 10, 23 y 42 de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto</p> <p>la disposición adicional 1 y AÑADE el capítulo V y la disposición adicional 11 a la Ley 45/1999, de 29 de noviembre</p> <p>los arts. 33, 140, 141 y 143 y AÑADE la disposición adicional 13 a la Ley 16/1987, de 30 de julio</p> <p>TRANSPONE la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio</p>
<b>MATERIAS:</b>	Transportes

	Mercancías
	Contratos del sector público
	Precios
	Impuesto sobre el Valor Añadido
	Incentivos fiscales

## 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 las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Este elemento dificulta, por otra parte, la incorporación de las mujeres en mayor proporción a la existente a la profesión de conductor profesional.

Asimismo, ha de considerarse que el precio del gasóleo (sin IVA) ha sufrido un incremento, desde octubre de 2020 a octubre de 2021, de un 32,0 por ciento. Este incremento del coste de combustible es el responsable del 87,5 por ciento del incremento de los costes interanuales, que ha sido de un 10,3 por ciento en el supuesto de un vehículo articulado de carga general, representando el combustible en estos casos el 31 por ciento de la estructura de costes de un vehículo articulado de carga general, con las consecuencias que ello genera para la viabilidad de pequeños empresarios, sin margen de maniobra.

Otro elemento a tener en cuenta es que la estructura empresarial del sector condiciona enormemente su capacidad de negociación con sus clientes, introduciendo en el mercado prácticas indeseables que tensan las relaciones en la cadena de actores intervinientes, lo que mina la eficiencia, la transparencia y la competencia justa, situación que es necesario corregir.

Por último, la competencia leal en el mercado se pone también en entredicho por las denominadas «empresas buzón», que operan de facto fuera de sus Estados de establecimiento beneficiándose, sin embargo, de costes fiscales y laborales más bajos. Con el fin de combatir estas prácticas empresariales, se aprobó, en el marco del denominado Paquete de Movilidad I, la Directiva (UE) 2020/1057, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2024/67/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, cuyo plazo de transposición venció el 2 de febrero de 2022 y urge transponer para luchar contra estas prácticas.

## II

Las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia desencadenada por el virus SARS-CoV-2 han repercutido de una manera directa en la ejecución de determinados contratos del sector público. Tras el descenso experimentado en 2020, los precios de las materias primas han subido con fuerza en 2021 en el contexto de la recuperación económica. El alza extraordinaria del coste de determinadas materias primas que resultan necesarias para la ejecución de ciertas unidades de obra, ha repercutido de manera intensa en los contratos de obras.

Todo ello ha tenido como consecuencia que la ejecución de un número significativo de contratos se haya dificultado notablemente, pues los contratistas han visto cómo se alteraba fuertemente la economía de estos contratos por causa de un incremento extraordinario de ciertos costes, incremento que era imprevisible en el momento de la licitación y que excedería del que pueda ser incluido en el riesgo y ventura que el contratista ha de soportar en todo contrato público.

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, permite en su artículo 103 la revisión periódica y predeterminada para los contratos de obra del sector público a través del mecanismo de la revisión de precios, aplicable cuando el contrato se haya ejecutado al menos en un 20 por ciento de su importe y hayan transcurrido dos años desde su formalización. Sin embargo, la magnitud y el carácter imprevisible del alza experimentada en el último año por los precios de un número limitado de materias primas indispensables para la realización de determinadas obras no es posible afrontarla con dicho mecanismo en aquellos contratos cuyos pliegos no incorporan revisión de precios, así como en aquellos que, incorporándola, no hubieran transcurrido dos años desde su formalización o no se hubiera ejecutado el 20 por ciento de su importe.

Ante esta circunstancia, notablemente perjudicial para el interés público subyacente en cualquier contrato del sector público y que también afecta severamente a los operadores económicos del sector de la obra civil, se ha considerado oportuno adoptar medidas urgentes y de carácter excepcional para, únicamente en estos supuestos, permitir una revisión excepcional de los precios del contrato.

Adicionalmente, resulta necesario prever un conjunto de medidas específicas y concretas que permitan resolver situaciones existentes, tales como:

- La celebración en España 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.
- La celebración en España de la final de la «UEFA Europa League 2022».
- En la lucha contra la pandemia de COVID 19, la aparición de medicamentos ha resultado crítica en la protección de la población, en especial las vacunas, pero también otros medicamentos destinados a prevenir o tratar la infección. El desarrollo y acceso a estos medicamentos tiene que responder a una demanda global, mientras que la capacidad de producción de las compañías farmacéuticas es limitada. Disponer de una cadena de suministro sólida y suficiente requiere un tiempo y, mientras tanto, las compañías farmacéuticas multinacionales ofrecen sus medicamentos en acuerdos bilaterales con los Estados.

Esto ha generado una situación extraordinaria en el acceso a medicamentos, dado que, por una parte es necesario disponer de manera urgente de estos medicamentos que han sido autorizados por las distintas modalidades que la regulación europea y española admiten, para disminuir el riesgo de enfermedad grave por COVID 19 y fallecimiento, o para prevenir la enfermedad en aquellas personas que no pueden ser vacunadas o en las que las vacunas no producen una respuesta inmunológica por sus condiciones médicas subyacentes. Por otra parte, para disponer de estos medicamentos, es preciso celebrar acuerdos de adquisición, frecuentemente sujetos a una legislación y jurisdicción extranjeras, que las compañías farmacéuticas exigen para dar un trato igual a todos los Estados contratantes. Esta situación excepcional será indudablemente temporal, pero debe de afrontarse de forma inmediata, para poder así evitar una pérdida de oportunidad para los pacientes.

En este sentido, la situación de la pandemia en nuestro país no permite cesar en las acciones para combatir la enfermedad y disminuir sus efectos, protegiendo a los más vulnerables, procurando la mejor y rápida recuperación de los enfermos y evitando los riesgos más extremos de las consecuencias de esta enfermedad.

La situación actual confirma esta necesidad. Más del 50% (5.827.486) de todos los casos COVID-19 notificados se han producido durante la sexta onda, que alcanzó su pico durante la tercera semana de 2022 con una incidencia acumulada a 14 días superior a los 3.850 casos/100.000 habitantes, según datos consolidados en la última semana de febrero. Actualmente, la incidencia acumulada en los últimos 14 días se encuentra en valores próximos a 900 casos por 100.000 habitantes.

Asimismo, los porcentajes de ocupación de las camas de hospitalización de agudos por casos COVID-19, de un 7,3% y de las camas de UCI, de un 13,8% a fecha 18 de febrero de 2022, reflejan que un importante número de personas todavía permanecen ingresadas, más de 9.700, o en UCI, casi 1.300.

Del total de casos confirmados en la sexta onda, han sido hospitalizados más de 66.000 e ingresados en UCI más de 5.100.

Es, por tanto, esencial conseguir disminuir los casos más graves, reflejados en los citados datos de ingresos en UCI.

Por todo ello, es urgente y necesario disponer de los instrumentos de acceso a medicamentos esenciales y de reciente entrada en el mercado, para seguir afrontando los retos de salud generados por la COVID-19 en nuestra población.

– Se contempla un conjunto de medidas sociales que tienen por objeto, de un lado, contribuir a garantizar las medidas de reducción de la temporalidad, especialmente en relación con colectivos que pueden resultar más vulnerables y evitar coyunturas de desprotección.

En primer lugar, se introducen sendas disposiciones transitorias cuyo objetivo no es otro que establecer un régimen transitorio que permita garantizar la continuidad, el cumplimiento y la íntegra ejecución de los programas de activación para el empleo, 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.

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, lo que supone el cumplimiento de la disposición final sexta del Real Decreto-ley 32/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reforma laboral, la garantía de la estabilidad en el empleo y la transformación del mercado de trabajo.

Con ello, se pretende subsanar la contradicción evidente entre el impulso de las relaciones laborales de carácter indefinido y, en particular, del contrato fijo-discontinuo, que es uno de los objetivos prioritarios de la recientemente aprobada reforma laboral, y el actual déficit de protección asistencial por desempleo que, con la legislación vigente, padece dicho colectivo. Circunstancia que se haría aún más evidente en el caso de los actuales beneficiarios del subsidio para personas desempleadas mayores de 52 años, quienes verían extinguidos sus subsidios en cuanto accediesen a una relación laboral de carácter fijo discontinuo.

### III

Las circunstancias descritas obligan a los poderes públicos a adoptar sin demora medidas que garanticen la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, del adecuado funcionamiento de la cadena logística y que permitan una actuación de la Administración más eficaz frente a las empresas buzón. Asimismo, resulta necesario adoptar medidas que permitan la revisión excepcional de precios en contratos de obra en determinados casos.

Para ello, el presente real decreto-ley incorpora, en primer lugar, 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.

La previsión de dichas medidas regulatorias implica la necesidad de modificar diversas disposiciones de carácter general.

En primer lugar, en el Título I, se modifican algunos preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). La principal novedad es la introducción de la limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y de sus soportes y envases, salvo en aquellos supuestos en los que, por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña, está justificado que sea él el que lleve a cabo dichas tareas.

Este planteamiento respeta íntegramente los pactos entre las partes del contrato sobre a quién corresponde asumir la responsabilidad de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, ya sea el cargador y destinatario o el porteador. Pretende proteger, sin embargo, a la parte más vulnerable del proceso y que sufre los eventuales efectos de la imposibilidad de las empresas transportistas de negociar en otro sentido, así como de una prevención de la seguridad del conductor más formal que material derivada de la dinámica específica del mercado de transporte.

La restricción planteada se ciñe exclusivamente a aquellos casos en los que es necesaria la intervención de los poderes públicos en la medida en que se generan riesgos importantes que deben evitarse, a saber, los servicios de transporte en entornos que implican peligros potenciales para la seguridad del conductor. Por ello, considerando la razón de ser de esta medida, es necesaria su configuración como una regla de aplicación en todos los supuestos de carga y descarga que se lleven a cabo en territorio español.

En consonancia con la gravedad de su incumplimiento, se introduce una nueva infracción en la Ley 16/1987, de 30 de julio, en la que también se incluye una modificación destinada al refuerzo de los medios de Inspección con objeto de

hacer viable el necesario papel que han de desempeñar para garantizar el cumplimiento de la nueva normativa destinada a corregir algunos de los problemas urgentes de las empresas, así como una actualización del régimen de infracciones y sanciones para hacer posible sancionar el incumplimiento de algunas nuevas obligaciones del Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera que entraron en vigor en agosto de 2020.

Por otra parte, se modifica la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías para avanzar en el fin de equilibrar y dotar de mayor transparencia a la relación contractual asimétrica entre las partes del contrato. En esta línea, se refuerza la posición del porteador para deshacer la presunción legal de que la responsabilidad de la carga y descarga corresponde, con carácter general, al cargador y destinatario, se prevé expresamente que esta actividad debe remunerarse con carácter independiente del precio del transporte y se exige la especificación de esta contraprestación en la factura, cuando se lleve a cabo por el porteador.

Además, se rebaja a una hora el plazo a partir del cual se considera paralización el tiempo que el transportista ha de esperar para que concluya la carga y descarga del vehículo desde su puesta a disposición para este fin.

Las paralizaciones tienen un impacto muy significativo en el funcionamiento de la cadena logística, por lo que deben penalizarse aún más para incentivar su reducción, lo que inducirá a una reducción de los tiempos del transporte, de las horas no productivas de los trabajadores y, en definitiva, de los costes para las empresas y para la sociedad en general.

Por otra parte, se establece como obligatoria la revisión del precio del transporte como consecuencia de la variación del precio del combustible entre el momento de la contratación y el de la efectiva realización del transporte, para evitar que la variación coyuntural de una partida esencial en la estructura de costes de las empresas transportistas pueda ser objeto de negociaciones no siempre compensadas. Se trata de una medida especialmente necesaria es el escenario actual de incrementos sostenidos del precio del gasóleo. Se amplía la posibilidad de que se aplique esta medida también en los casos de utilización de otros combustibles, desde el momento en que se prevean las correspondientes fórmulas por parte de la Administración.

En relación con esta cuestión se ajustan, asimismo, otros requisitos de aplicación, como el umbral a partir del cual es exigible la revisión, que puede ser del 5 por ciento salvo que las partes hubieran pactado uno menor, se exige la aplicación exclusiva para el cálculo de las fórmulas aprobadas por la Administración en las condiciones generales de contratación y se establece una periodicidad trimestral máxima en la revisión del precio en los contratos de transporte continuados.

Por último, se regula el alcance de la aplicación de estas nuevas reglas a los contratos de transporte continuado ya vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley.

En tercer lugar, 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, ha establecido normas especiales en relación con el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera, que tratan de evitar situaciones de competencia desigual entre empresas comunitarias.

Ha previsto unas excepciones al régimen general de desplazamiento de conductores que sean trabajadores por cuenta ajena y estén implicados en operaciones de transporte bilateral, tanto de mercancías como de viajeros. No tendrán la consideración de trabajadores desplazados al realizar estos servicios en las condiciones que se concretan en la Directiva. También enumera las actividades de carga y/o descarga que pueden realizarse en los Estados miembros en el marco de un transporte internacional no bilateral, así como los casos en que puede recoger y dejar viajeros en otro Estado sin que el conductor se considere desplazado a efectos del cumplimiento de la legislación laboral del Estado miembro de acogida.

Asimismo, determina los documentos que pueden exigirse por las autoridades del Estado miembro de acogida para comprobar el cumplimiento de la normativa aplicable.

Este real decreto-ley incorpora al ordenamiento interno las disposiciones de la Directiva (UE) 2020/1057, que afectan a la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, incluyendo un capítulo nuevo sobre normas específicas aplicables a los conductores de transporte por carretera que afecta a los supuestos en que las operaciones o actividades se realizan en España y, consecuentemente, se determina la documentación exigible y las obligaciones de las empresas.

Para hacer efectivos los principios de lucha contra el fraude previstos las Directivas citadas, resulta necesario actualizar el cuadro de infracciones y sanciones en el orden social dirigido a combatir el fraude de las empresas buzón recogido en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS), aprobada mediante Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, con preceptos dirigidos a combatir los abusos que sufren las personas desplazadas. Este fraude tiene una vertiente laboral que afecta al incumplimiento de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional y de las Directivas 96/71, 2014/67 y 2018/957 que esa Ley transpone y una vertiente de seguridad social, que afecta al incumplimiento de los Reglamentos de Coordinación de Sistemas de Seguridad Social 883/2004 y 987/2009 en lo que se refiere a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable a las situaciones de movilidad laboral intra europea.



También se procede a la modificación de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, con el objeto de regular la colaboración entre las autoridades de transporte terrestre y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que, con la entrada en vigor de esta norma de transposición, las modificaciones de textos legales en materia laboral contenidas en los artículos undécimo a decimocuarto del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de competencia, prevención del blanqueo de capitales, entidades de crédito, telecomunicaciones, medidas tributarias, prevención y reparación de daños medioambientales, desplazamiento de trabajadores en la prestación de servicios transnacionales y defensa de los consumidores, serán de aplicación al sector del transporte por carretera, de conformidad con lo dispuesto en la disposición transitoria sexta. Lo cual tendrá lugar, lógicamente, de acuerdo con las normas especiales previstas en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, añadido por esta norma.

Por otro lado, este real decreto-ley viene a establecer, en su Título II, una serie de medidas urgentes y de carácter excepcional que deben tomarse para, únicamente en los supuestos que se contemplan en este real decreto-ley, permitir una revisión excepcional de los precios de los contratos de obras del sector público.

Estas disposiciones complementan las ya adoptadas para amortiguar el impacto de la subida de los precios mayoristas de la electricidad en la tarifa de los hogares y empresas, medidas que se han ido concretando en normas como el Real Decreto-ley 12/2021, de 24 de junio, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito de la fiscalidad energética y en materia de generación de energía, y sobre gestión del canon de regulación y de la tarifa de utilización del agua; el Real Decreto Ley 17/2021, de 14 de septiembre, de medidas urgentes para mitigar el impacto de la escalada de precios del gas natural en los mercados minoristas de gas y electricidad; el Real Decreto-ley 23/2021, de 26 de octubre, de medidas urgentes en materia de energía para la protección de los consumidores y la introducción de transparencia en los mercados mayorista y minorista de electricidad y gas natural; y el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables. Todas estas medidas tienen un impacto fiscal importante y han permitido amortiguar el impacto del alza de la energía en los contratos del sector público, con lo que no procede una doble revisión injustificada de este componente que redundase en un impacto doble sobre los presupuestos públicos.

La revisión excepcional de los precios de los contratos del sector público que se recoge en esta norma, resulta de aplicación incluso en aquellos supuestos en que no procediese conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, bien por no haberse pactado en el contrato, bien por no haber transcurrido el periodo mínimo establecido en la ley o no haberse ejecutado la parte de la obra necesaria para la aplicación de la revisión. Su aplicación podrá alcanzar al ámbito de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales existentes en su territorio mediante una decisión individualizada del órgano competente de cada Comunidad Autónoma.

La utilización de este instrumento de la revisión excepcional de precios tiene la ventaja de su conocimiento por parte de los órganos de contratación, lo que facilita la aplicación urgente e inmediata de la medida, al tiempo que permite una modulación en sus componentes para que únicamente influyan en la cantidad resultante de la aplicación de la fórmula aquellos costes que se consideren procedentes.

Adicionalmente, se incluye una serie de umbrales que limitan la aplicación de esta revisión únicamente a los supuestos de incrementos excepcionales, así como la cuantía máxima de la cantidad a abonar al contratista permitiendo acotar el impacto presupuestario de la medida.

Finalmente, se regula un sencillo procedimiento que culminaría, si se cumplen las condiciones establecidas, con el reconocimiento de la aplicación de la revisión excepcional de precios. Se añade también una regla sobre el pago de la cuantía resultante de la aplicación de la revisión y varias normas para asegurar la protección de los subcontratistas y para garantizar la ejecución tempestiva de la obra pública.

De acuerdo con ello, se introducen 5 artículos referidos a los casos en los que será posible una revisión excepcional de precios en los contratos de obras y los criterios que se van a seguir para el reconocimiento de dicha revisión excepcional de precios. A continuación, se recogen los criterios para el cálculo de la revisión excepcional de precios, así como el procedimiento a seguir y la forma de pago de la cuantía.

En las disposiciones de la parte final se incorporan algunas medidas adicionales o complementarias a las señaladas.

En las disposiciones adicionales se incluyen una serie de medidas que refuerzan la consecución de los objetivos que se persiguen, así como algunas que necesitan de aprobación también con urgencia.

Se establece el mandato de acordar un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación del Transporte de Mercancías, un Registro de las entidades adheridas y un estándar para certificar las zonas de carga y descarga para impulsar a través de esta intervención la creación de entornos eficientes, seguros y con las infraestructuras que 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 20 de octubre, FJ 4; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 3).

En cuanto a la segunda dimensión del presupuesto habilitante de la legislación de urgencia, concebida como conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el real decreto-ley se adoptan, se debe considerar que el fin que justifica la legislación de urgencia no es otro que subvenir a «situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que por razones difíciles de prever requieran una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes» (SSTC 31/2011, de 17 de marzo, FJ 4; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 6, y 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8).

Finalmente, ha de advertirse que el hecho de que se considere una reforma estructural no impide, por sí sola, la utilización de la figura del real decreto-ley, pues, y esto es particularmente pertinente en el supuesto que se analiza, el posible carácter estructural del problema que se pretende atajar no excluye que dicho problema pueda convertirse en un momento dado en un supuesto de extraordinaria y urgente necesidad, que justifique la aprobación de un real decreto-ley, lo que deberá ser determinado atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso (STC 137/2011, FJ 6; reiterado en SSTC 183/2014, FJ 5; 47/2015, FJ 5, y 139/2016, FJ 3).

Debe señalarse también que este real decreto-ley no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución, al régimen de las comunidades autónomas ni al Derecho electoral general.

En este sentido, y en relación con la prohibición de afectación a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en el título I de la Constitución Española, la consolidada doctrina constitucional, que resume la STC 139/2016, de 31 de julio (FJ 6), «1.º) (...) este Tribunal ha rechazado una interpretación extensiva de dicho límite que supondría el vaciamiento de la figura del decreto-ley, haciéndolo «inservible para regular con mayor o menor incidencia cualquier aspecto concerniente a las materias incluidas en el título I de la Constitución»; 2.º) La cláusula restrictiva debe ser entendida de modo que no se reduzca a la nada la figura del decreto-ley, de suerte que lo que se prohíbe constitucionalmente es que se regule un régimen general de estos derechos, deberes y libertades o que vaya en contra del contenido o elementos esenciales de algunos de tales derechos (STC 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 8, confirmada por otras posteriores); 3.º) El Tribunal no debe fijarse únicamente en el modo en que se manifiesta el principio de reserva de ley en una determinada materia, sino más bien ha de examinar si ha existido ‘afectación’ por el decreto-ley de un derecho, deber o libertad regulado en el título I CE, lo que exigirá tener en cuenta la configuración constitucional del derecho, deber o libertad afectado en cada caso e incluso su ubicación sistemática en el texto constitucional y la naturaleza y alcance de la concreta regulación de que se trate (...)».

Teniendo en cuenta lo anterior, las circunstancias ya señaladas justifican el recurso a este instrumento normativo.

Así, en primer lugar, resulta absolutamente necesario acometer con carácter urgente una serie de reformas que garanticen la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, tal y como se ha expuesto en los apartados anteriores.

La extraordinaria urgencia en el desarrollo de estas cuestiones viene motivada por la importancia para el funcionamiento general de la economía de la actividad del transporte de mercancías por carretera, resultando completamente imperativo dotar a la misma de un marco que asegure su funcionamiento equilibrado, además de garantizarse la seguridad jurídica necesaria a los operadores económicos del sector.

El transporte por carretera se ha visto especialmente afectado durante la pandemia porque las medidas tomadas para hacerle frente tuvieron como resultado una reducción la actividad del sector que, si bien se ha recuperado en el año 2021,



no se ha traducido en el incremento del precio del transporte, de conformidad con los datos del observatorio de precios elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por lo que no ha permitido una recuperación de la rentabilidad empresarial.

Además, el incremento de los precios de los carburantes ha afectado intensamente a un sector caracterizado por el exceso de oferta y, consecuentemente, por la dificultad de repercutir los incrementos de los costes a sus clientes.

En este escenario de precios estancados con incremento de costes se acentúa más, si cabe, la precarización de los conductores profesionales, que han sufrido un empeoramiento de las condiciones de trabajo en los últimos meses, en el que es imprescindible intervenir para evitar los supuestos de abuso.

Urge, asimismo, recoger un mandato al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Comité Nacional del Transporte por Carretera y asociaciones de empresas cargadoras para aprobar lo antes posible un marco seguro, transparente y cuantificable de compromisos en el ámbito de las relaciones comerciales en dicho mercado, así como del establecimiento de un estándar de zonas de carga y descarga que garantice los servicios necesarios para el desarrollo de su actividad.

En este contexto, ya de por sí problemático para el sector, teniendo en cuenta la creciente internacionalización del transporte, es forzoso y urgente garantizar condiciones de competencia leal, así como la igualdad de condiciones para los trabajadores y las empresas de otros países, siendo apremiante avanzar hacia un control eficaz del cumplimiento de las reglas del juego para evitar que empresas de otros países entren en el mercado interno con costes laborales inferiores.

En esta vía es indispensable incorporar al ordenamiento interno la reciente normativa comunitaria sobre el desplazamiento de conductores, concretamente, la Directiva (UE) 2020/1057, cuyo plazo de transposición terminó el 2 de febrero de 2022, así como actualizar el régimen de infracciones de la LOTT al contenido de la última modificación del Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, en vigor desde agosto de 2020.

La transposición en plazo de directivas de la Unión Europea es un objetivo fundamental del Consejo Europeo. A este fin, la Comisión Europea somete informes periódicos al Consejo de Competitividad, a los que se le da un alto valor político por su función de medición de la eficacia y credibilidad de los Estados miembros en la puesta en práctica del mercado interior.

El cumplimiento de este objetivo resulta del todo prioritario, habida cuenta del escenario diseñado por el Tratado de Lisboa de 2007 por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, para los incumplimientos de transposición en plazo, para los que la Comisión puede pedir al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la imposición de importantes sanciones económicas de manera acelerada (artículo 260.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea –TFUE–).

España viene cumpliendo consistentemente con los objetivos de transposición en los plazos comprometidos desde que resultan fijados los mismos. No obstante, en los últimos años, hechos como el estallido de la pandemia del COVID-19 en el año 2020, explican la acumulación de retrasos en la transposición de algunas directivas, que requieren de una norma con rango de ley para su incorporación al ordenamiento jurídico interno.

Tal es el caso de la Directiva cuya transposición constituye el objeto del presente real decreto-ley, dado que se encuentra en riesgo de multa con base a lo establecido en el artículo 260.3 del TFUE. En este sentido, deben considerarse en riesgo de multa aquellas directivas para las que queda menos de 3 meses para que se cumpla su plazo límite de transposición y que necesitan, al menos, una norma con rango de ley para su transposición sin que dicha ley haya empezado su tramitación parlamentaria; así como todas aquellas directivas que tienen ya un procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea por haberse cumplido su plazo límite de transposición.

Por otro lado, y en lo que se refiere a las medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras, tal y como se ha señalado, se cumplen también los presupuestos habilitantes que la citada jurisprudencia viene exigiendo. Las excepcionales circunstancias sociales y económicas que ha producido la pandemia desencadenada por el virus SARS-CoV-2 han repercutido de una manera directa e imprevisible en la ejecución de determinados contratos públicos, sobre todo los de obras, debido al alza extraordinaria e inesperada del coste de determinadas materias primas que resultan necesarias para la ejecución de ciertas obras.

Dicha circunstancia extraordinaria, excepcional e imprevisible ha generado que la ejecución de un número significativo de contratos públicos se haya dificultado notablemente, pues los contratistas han visto cómo se alteraba fuertemente y de forma imprevista la economía de estos contratos por causa de un incremento extraordinario de ciertos costes, incremento que era imprevisible en el momento de la licitación y que excedería del que pueda ser incluido en el riesgo y ventura que el contratista ha de soportar en todo contrato público.

Esta circunstancia extraordinaria genera una situación económica que resulta urgente atender, ya que en caso contrario las consecuencias económicas y sociales serían mucho más graves. Lo que requiere adopción de medidas normativas inmediatas que permitan paliar de forma urgente esta situación económica inesperada que la pandemia ha originado.

La extraordinaria y urgente necesidad de aprobar este real decreto-ley se inscribe en el juicio político o de oportunidad que corresponde al Gobierno (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 142/2014, de 11 de septiembre, FJ 3) y esta decisión, sin duda, supone una ordenación de prioridades políticas de actuación (STC, de 30 de enero de 2019, Recurso de Inconstitucionalidad núm. 2208-2019), centradas en el cumplimiento de la seguridad jurídica y la salud pública. Los motivos de oportunidad que acaban de exponerse relativos a la situación económica generada por la pandemia en el ámbito de los precios de determinados bienes y que requieren medidas inmediatas y urgentes para evitar la gravedad de las consecuencias económicas y sociales, demuestran que, en ningún caso, el presente real decreto-ley constituye un supuesto de uso abusivo o arbitrario de este instrumento constitucional (SSTC 61/2018, de 7 de junio, FJ 4; 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8; 237/2012, de 13 de diciembre, FJ 4; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 5). Al contrario, todas las razones expuestas justifican amplia y razonadamente la adopción de la presente norma (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).

Por otra parte, la convocatoria de la primera edición del «Global Mobility Call» para el mes de junio de 2022, como primer gran congreso global de movilidad de personas y mercancías con presencia de los principales sectores industriales relacionados con la movilidad, para atraer inversiones para el desarrollo de la movilidad integrada, hace que su declaración como Acontecimiento de Excepcional Interés Público a efectos de la aplicación de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, revista carácter de extraordinaria urgencia.

Cabe señalar también que la celebración el 18 de mayo en el estadio Ramón Sánchez Pizjuán de Sevilla de la final de la «UEFA Europa League 2022» requiere la regulación de un régimen fiscal específico. La proximidad de la fecha de dicho evento, que hace inviable que dicha regulación, sujeta al principio de reserva de ley por mor de lo establecido en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, se tramite mediante una ley ordinaria, unido a la necesidad de que con una antelación suficiente se disponga del marco tributario que resultará de aplicación, en aras del principio de seguridad jurídica, justifican su incorporación al Derecho positivo mediante este real decreto-ley, de suerte que concurre la extraordinaria y urgente necesidad que, como presupuesto habilitante de la figura del real decreto-ley, establece la Constitución Española.

En relación con la medida relacionada con la autorización para celebrar 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, las razones que justifican la urgencia derivan de que se trata de una medida necesaria para permitir el suministro de productos que permitan avanzar en la lucha contra la COVID-19 y evitar los contagios, la afección al sistema sanitario y los fallecimientos que dicha enfermedad pueda ocasionar.

En cuanto a la urgente y extraordinaria necesidad que requiere el artículo 86.1 de la Constitución Española, respecto de las medidas que establecen un régimen transitorio para garantizar la plena ejecución de los programas de activación de empleo, nos encontramos con sendas disposiciones que deben adoptarse con carácter inmediato para evitar perjuicios graves y directos a las personas desempleadas beneficiarias de aquellos, perjuicios que se seguirían de su incumplimiento o el cumplimiento parcial de los citados programas.

Tal es el caso del Programa Garantía +52 años, de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, dirigido a la mejora de la empleabilidad de personas mayores de 52 años, receptoras del subsidio para mayores de 52 años, y dirigidas a colectivos de especial vulnerabilidad y graves problemas de acceso al mercado de trabajo.

Respecto de las modificaciones que se llevan a efecto en el nivel asistencial de las personas trabajadoras fijas discontinuas resulta imprescindible para el cumplimiento efectivo de los objetivos esenciales pretendidos con la reciente reforma abordada a través del Real Decreto-ley 32/2021, de 28 de diciembre, en el sentido de evitar situaciones que puedan desincentivar la puesta en marcha de las medidas que la norma incorpora para la regulación del mercado de trabajo y que pueda desplegar plenamente sus efectos, como la reducción al máximo de la tasa de temporalidad.

Lo anterior exige que se resuelva y entre en vigor con carácter inmediato una medida que evite el desequilibrio existente y una diferencia de trato- ahora injustificada- en la protección por desempleo de las personas trabajadoras a las que les es de aplicación el contrato fijo-discontinuo respecto de los trabajadores temporales.

Por tanto, en el conjunto y en cada una de las medidas que se adoptan, concurren, por su naturaleza y finalidad, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuestos habilitantes para la aprobación de un real decreto-ley.

## V

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Así, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa se encuentra justificada por una razón de interés general, habiéndose identificado los fines perseguidos y entendiéndose que es el real decreto-ley el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. Por otra parte, las medidas contenidas en el real decreto-ley

son adecuadas y proporcionadas a las necesidades que exigen su dictado, habiéndose constatado que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios. A su vez, como garantía del principio de seguridad jurídica, esta iniciativa normativa se adopta de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, y especialmente con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, generando un marco normativo de certidumbre, que facilita su conocimiento y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas afectadas.

Con esta norma, de igual manera, se observa el principio de transparencia, al definir claramente la situación que la motiva y sus objetivos, descritos en la parte expositiva del texto y en el apartado correspondiente de la memoria del análisis de impacto normativo, sin que se hayan realizado los trámites de participación pública que se establecen en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, al amparo de la excepción que, para los reales decretos-leyes, regula el apartado 11 del aludido precepto, salvo en el supuesto de los preceptos de transposición de la Directiva (UE) 2020/1057, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, que han sido objeto de información pública y se han sometido a informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las comunidades autónomas.

Por último, en relación con el principio de eficiencia, se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para los ciudadanos y empresas, de forma que la norma no incorpora ninguna carga administrativa adicional que no sean imprescindibles por el cumplimiento de la normativa comunitaria.

## VI

Los artículos 1, 2, 4 y 5, la disposición adicional cuarta, la disposición transitoria cuarta y las disposiciones finales quinta y sexta se dictan al amparo de las competencias expresadas en la norma objeto de modificación.

El artículo 3 y las disposiciones transitorias segunda y tercera se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación laboral.

Los artículos 6, 7, 8, 9 y 10 se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

Las disposiciones adicionales primera y segunda se dictan al amparo de la regla 6.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil.

La disposición adicional tercera se dicta al amparo de la regla 13.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

La disposición adicional quinta se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.10 y 149.1.14 que atribuyen, respectivamente, al Estado competencia exclusiva sobre Régimen aduanero y arancelario; comercio exterior y sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

La disposición adicional sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.14, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

La disposición adicional séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16, que atribuye al Estado competencia en materia de bases y coordinación general de la sanidad y legislación sobre productos farmacéuticos.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de las Ministras de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Hacienda y Función Pública, de Trabajo y Economía Social, de Transición Ecológica y el Reto Demográfico y de Asuntos Económicos y Transformación Digital y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de marzo de 2022,

DISPONGO:

## TÍTULO I

### Medidas en materia de transporte de mercancías por carretera

#### **Artículo 1. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.**

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se añade un apartado 6 en el artículo 33 con la siguiente redacción:

«6. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá encargar a organismos públicos y a sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, la ejecución de actuaciones propias de la Inspección en cuanto a la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos o especializados que afecten a la ordenación del transporte terrestre.»

Dos. Se añaden cinco nuevos apartados al artículo 140.37 con la siguiente redacción:

«37.7 Tomar en un vehículo los periodos de descanso semanal normal o cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos de descanso semanal reducidos.

37.8 Cuando el conductor se encuentre fuera de su domicilio, tomar el descanso semanal normal o cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos de descanso semanal reducidos previos en alojamientos que no sean apropiados y adaptados para ambos sexos que no dispongan de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

37.9 La no organización del trabajo por parte de la empresa de transporte, de tal manera que el conductor no pueda regresar al centro operativo del empleador o a su lugar de residencia cada cuatro semanas consecutivas, siempre que no resulte de aplicación lo dispuesto en el apartado siguiente.

37.10 La no organización, por parte de la empresa de transporte, del trabajo del conductor, de tal manera que éste pueda regresar antes de finalizar la tercera semana al centro operativo del empleador o a su lugar de residencia, después de haber tomado dos periodos de descanso semanal reducidos consecutivos, en el marco de un transporte internacional de mercancías, antes del inicio del periodo de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.

37.11 No realizar el conductor la compensación de los dos descansos semanales reducidos consecutivos, en el marco de un transporte internacional de mercancías, precediendo al siguiente periodo de descanso semanal normal y unido a este.»

Tres. Se añade un nuevo apartado 41 al artículo 140 con la siguiente redacción:

«41. La realización de las operaciones de carga o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en esta ley. Se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo, como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubieran intervenido en el transporte.»

Cuatro. Se modifica el artículo 141.17, como sigue:

«17. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Incurrirán en esta infracción aquellas empresas que no velen debidamente porque los conductores dispongan en formato papel o electrónico de la documentación que resulte obligatoria en los controles en carretera.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 12, 21, 22 ó 35 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 ó 10 de este artículo.»

Cinco. Se añade un nuevo apartado al artículo 141.24 con la siguiente redacción:

«24.6 Cuando el conductor se encuentre fuera de su domicilio, no hacerse cargo el empresario de todos los gastos de alojamiento realizados fuera del vehículo en los descansos semanales normales y en los periodos de descanso de más 45 horas tomados como compensación.»

Seis. Se añade un nuevo apartado 27 al artículo 141 con la siguiente redacción:

«27. El no incorporar en el tacógrafo los símbolos de los países cuyas fronteras se cruzaron por el conductor durante el periodo de trabajo diario.»

Siete. Se modifica el artículo 143.1.f) como sigue:

«f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 27 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.501 a 3.000 euros, la infracción prevista en el punto 26 del artículo 141.»

Ocho. Se modifica el artículo 143.1.g) como sigue:

«g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.3 a 37.9, 38 y 39 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001 a 4.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.»

Nueve. Se modifica el artículo 143.1.h) como sigue:



«h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 37.10 y 37.11 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.»

Diez. Se modifica el artículo 143.1.i) como sigue:

«i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 37.1, 37.2 y 41 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte sea superior a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.»

Once. Se introduce una nueva disposición adicional decimotercera, con la siguiente redacción:

**«Disposición adicional decimotercera.**

1. Los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada no podrán participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Transporte de mudanzas y guardamuebles.
- b) Transporte en vehículos cisterna.
- c) Transporte de áridos o el efectuado en vehículos basculantes o provistos de grúa u otros dispositivos inherentes al vehículo destinados a realizar las operaciones de carga y descarga.
- d) Transporte en portavehículos y grúas de auxilio en carretera.
- e) Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta según lo que se determine reglamentariamente, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona.

A efectos de esta letra, se entenderá por transporte de carga fraccionada aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares.

f) Transporte de animales vivos, en los puestos de control aprobados de conformidad con la normativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.

g) Supuestos en los que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa en relación con la participación del conductor.

h) Los supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la seguridad del conductor.

2. Las previsiones del apartado anterior serán de aplicación a todas las operaciones de carga y descarga que se efectúen en territorio español.»

**Artículo 2. Modificación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.**

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El apartado 1 del artículo 20 queda redactado en los siguientes términos:

«1. 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, salvo que antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga se haya pactado por escrito que corresponden al porteador contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte. En ausencia de formalización por escrito de dicho pacto, se presumirá no acordado.

Quando se realicen por el porteador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte.

Las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos serán por cuenta, respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman por el porteador.»

Dos. El artículo 22 queda redactado como sigue:

**«Artículo 22. Paralizaciones.**

1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una

indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.»

Tres. El artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 38. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible.**

1. En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, el precio inicialmente pactado 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.

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.

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.

2. La previsión del apartado anterior estará condicionada a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

En los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor.

3. El pacto en contrario a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo.»

Cuatro. Se añade una disposición adicional séptima, con el siguiente contenido:

**«Disposición adicional séptima. Indemnización por paralización del vehículo durante el viaje.**

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.»

**Artículo 3. Modificación de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.**

La Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, queda modificada como sigue:

Uno. Se añade un nuevo capítulo V redactado en los siguientes términos:

**«CAPÍTULO V**

**Normas especiales para los conductores en el transporte por carretera**

**Artículo 18. Ámbito de aplicación de las normas especiales.**

1. Las normas especiales para el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera establecidas en este capítulo solo serán de aplicación cuando se trate de trabajadores por cuenta ajena a que se refiere el artículo 2.1.1.ºa).

El resto de disposiciones de la presente ley serán de aplicación en lo no previsto en este capítulo y en tanto no se opongan al mismo.

Se exceptúa de lo anterior lo dispuesto en el artículo 3.3, de manera que las condiciones de trabajo establecidas en la legislación laboral española relativas a las vacaciones anuales retribuidas y a la cuantía del salario serán de aplicación en los desplazamientos de conductores en el transporte por carretera, cualquiera que sea su duración.

2. Se entiende por Estado de establecimiento aquél en que esté establecida la empresa transportista.

3. Este capítulo será de aplicación a las empresas establecidas en terceros países cuando realicen operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión Europea.

**Artículo 19. Exclusiones en el transporte internacional de mercancías.**

1. Un conductor no se considerará trabajador desplazado a efectos de esta ley cuando realice operaciones de transporte bilateral de mercancías basado en un contrato de transporte desde el Estado miembro de establecimiento hasta España o bien desde España al Estado miembro de establecimiento.

No se considerará desplazado un conductor cuando esté realizando el trayecto por carretera inicial o final de una operación de transporte combinado tal como se define en la Directiva 92/106/CEE, si dicho trayecto por carretera, considerado aisladamente, es una operación de transporte bilateral, de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

2. Tampoco se considerará trabajador desplazado al conductor cuando, además de realizar una operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta otro Estado miembro o tercer país o desde otro Estado miembro o tercer país al Estado miembro de establecimiento, realice una actividad de carga y/o descarga en los Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre que no cargue y descargue mercancías en el mismo Estado miembro, es decir, siempre que no realice transporte interno o de cabotaje.

Cuando durante la operación de transporte bilateral que comience en el Estado miembro de establecimiento no se realice otra actividad adicional de carga y/o descarga y vaya seguida de una operación de transporte bilateral hacia el Estado miembro de establecimiento, la exclusión con respecto a las actividades adicionales se aplicará como máximo a dos actividades adicionales de carga y/o descarga, en las condiciones establecidas en el párrafo anterior.

Las exclusiones respecto a actividades adicionales de carga y/o descarga establecidas en los dos párrafos anteriores se aplicarán siempre que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras de acuerdo con el artículo 34.7 del Reglamento (UE) 165/2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, hasta la fecha en que los tacógrafos inteligentes que cumplen el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales a que se refiere el artículo 8.1, párrafo primero, del citado Reglamento (UE) 165/2014 deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez con arreglo al artículo 8.1, párrafo cuarto, de dicho Reglamento. A partir de tal fecha, las citadas exclusiones respecto a actividades adicionales se aplicarán únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes, de acuerdo con los artículos 8, 9 y 10 del Reglamento (UE) 165/2014.

3. En ningún caso se considerará trabajador desplazado al conductor que transite por España sin cargar ni descargar mercancías en su territorio.

#### **Artículo 20. Exclusiones en el transporte internacional de viajeros.**

1. Un conductor no se considerará trabajador desplazado a efectos de esta ley cuando realice operaciones de transporte bilateral de viajeros a que se refiere el Reglamento (CE) 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) 561/2006, recogiendo viajeros en el Estado miembro de establecimiento y dejándolos en España, o bien recogiendo en España y dejándolos en el Estado miembro de establecimiento, o recogiendo y dejándolos en el Estado miembro de establecimiento con el fin de realizar excursiones locales en España, de conformidad con el citado reglamento.

2. Esta exclusión con respecto a las operaciones de transporte bilateral de viajeros también se aplicará cuando, además de realizar una operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta otro Estado miembro o tercer país o desde otro Estado miembro o tercer país al Estado miembro de establecimiento, el conductor recoja viajeros una vez y/o deje viajeros una vez en Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre y cuando no ofrezca servicios de transporte de viajeros entre dos lugares situados dentro del Estado miembro que atraviese. Lo anterior también será de aplicación al viaje de vuelta.

La exclusión respecto a actividades adicionales establecida en el párrafo anterior se aplicará, siempre que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras, de acuerdo con el artículo 34.7 del Reglamento (UE) 165/2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, hasta la fecha a partir de la cual los tacógrafos inteligentes que cumplan el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales a que se refiere el artículo 8.1, párrafo primero, del Reglamento (UE) 165/2014 deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez con arreglo al artículo 8.1, párrafo cuarto, del citado Reglamento. A partir de esa fecha, la exclusión respecto a actividades adicionales establecida en el párrafo anterior se aplicará únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes, de acuerdo con los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

3. En ningún caso se considerará trabajador desplazado al conductor que transite por España sin recoger ni dejar viajeros en su territorio.

#### **Artículo 21. Transporte de cabotaje y otros supuestos de desplazamiento.**

1. El conductor que realice transporte de cabotaje, tal como se define en los Reglamentos (CE) 1072/2009 y 1073/2009, se considerará en todo caso trabajador desplazado.

2. Las operaciones de transporte internacional no bilateral que se realicen entre un Estado distinto al de establecimiento y España, serán consideradas desplazamiento cuando se reúnan las condiciones previstas en esta ley.

3. Cuando en las operaciones de transporte internacional bilateral las actividades adicionales excedan de las previstas por los artículos 19 y 20 se considerará que la empresa de transporte realiza un desplazamiento.

#### **Artículo 22. Comunicaciones sobre el desplazamiento de conductores.**

1. En el caso de los desplazamientos de conductores a los que se refiere este capítulo no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5. En todo caso, la empresa transportista deberá realizar una comunicación de desplazamiento, antes de su inicio, utilizando un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) 1024/2012. Dicha comunicación de desplazamiento incluirá la siguiente información:

- a) La identidad de la empresa transportista, como mínimo en forma de número de licencia comunitaria, cuando se disponga de este número,
- b) Los datos de contacto de un gestor de transporte o de otra persona de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades laborales competentes y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones,
- c) La identidad, el domicilio y el número de permiso de conducción del conductor,
- d) La fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable a dicho contrato,
- e) Las fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento,
- f) Las matrículas de los vehículos a motor,
- g) El tipo de servicio de transporte prestado: transporte de mercancías, transporte de viajeros, transporte internacional o transportes de cabotaje.

2. A efectos de control, la empresa transportista mantendrá actualizadas en la interfaz pública conectada al IMI las comunicaciones de desplazamiento a que se refiere el apartado 1.

3. La información de las comunicaciones de desplazamiento se guardará en el repositorio del IMI a efectos de verificación durante un periodo de veinticuatro meses.

4. Los cargadores que, en el marco de una actividad empresarial, contraten la realización de transportes de forma habitual, los transportistas, los operadores de transporte y los intermediarios del transporte de viajeros, deberán comprobar el cumplimiento por el transportista efectivo, con el que contraten, de la obligación prevista en el apartado 1.

#### **Artículo 23. Obligaciones documentales de la empresa transportista en caso de desplazamiento de conductores.**

1. La empresa transportista deberá garantizar que el conductor tenga a su disposición, en papel o en formato electrónico, debiendo conservar y facilitar, cuando se le solicite en un control en carretera:

- a) Una copia de la comunicación de desplazamiento presentada a través del IMI.
- b) Prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) 1072/2009.
- c) Los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los símbolos de país de los Estados miembros en que el conductor estuvo presente al realizar operaciones de transporte internacional por carretera o transportes de cabotaje, de conformidad con los requisitos de registro y archivo de datos establecidos en los Reglamentos (CE) 561/2006 y (UE) 165/2014.

2. Después del periodo de desplazamiento, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o la Inspección de Transporte Terrestre, en el marco de sus respectivas competencias, podrán requerir a la empresa transportista para que envíe a través de la interfaz pública conectada al IMI copia de los documentos enumerados en las letras *b)* y *c)* del apartado anterior, así como la documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al periodo de desplazamiento, el contrato de trabajo o un documento equivalente y las fichas con los horarios del conductor y la prueba de los pagos.

La empresa transportista enviará la documentación a través de la interfaz pública conectada al IMI en un plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud. Si la empresa transportista no presenta la documentación solicitada en dicho plazo, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o la Inspección de Transporte Terrestre podrá solicitar, a través del IMI, la asistencia de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento.

Recíprocamente, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social española y la Inspección del Transporte Terrestre, en el caso de empresas transportistas establecidas en España cuyos conductores se hayan desplazado, garantizarán que se proporcionen a las autoridades competentes de los Estados miembros en los que haya tenido lugar el desplazamiento la documentación solicitada a través del IMI, en un plazo de veinticinco días hábiles a partir de la fecha de la solicitud de asistencia mutua.

#### **Artículo 24. Control de las exclusiones de los artículos 19 y 20.**

A efectos de control, en los supuestos enumerados en los artículos 19 y 20 únicamente se podrá requerir a los conductores que conserven y faciliten, cuando así se les solicite en el control en carretera, la prueba en papel o en formato electrónico de los transportes internacionales pertinentes, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que



se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) 1072/2009, y los datos registrados por el tacógrafo a que se refiere la letra c) del artículo 23 de esta ley.

#### **Artículo 25. Cómputo del periodo de desplazamiento.**

A efectos de determinar la duración del desplazamiento conforme al artículo 3.8, se considerará que un desplazamiento finaliza cuando el conductor deja el Estado miembro de acogida como parte de su actividad de transporte internacional de mercancías o de pasajeros. Dicho período de desplazamiento no se acumulará a períodos de desplazamiento previos en el contexto de tales operaciones internacionales realizadas por el mismo conductor o por otro conductor al que haya sustituido.»

Dos. Los apartados 1 y 3 de la disposición adicional primera quedan redactados en los siguientes términos:

«1. Las empresas establecidas en España que desplacen temporalmente a sus trabajadores al territorio de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en el marco de una prestación de servicios transnacional deberán garantizar a éstos las condiciones de trabajo previstas en el lugar de desplazamiento por las normas nacionales de transposición de la Directiva 96/71/CE, de 16 de diciembre, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y 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, sin perjuicio de la aplicación a los mismos de condiciones de trabajo más favorables derivadas de lo dispuesto en la legislación aplicable a su contrato de trabajo, en los convenios colectivos o en los contratos individuales.»

«3. Son infracciones administrativas las acciones u omisiones de los empresarios a que se refiere el apartado 1 por las que se incumplan las condiciones de trabajo previstas en el lugar de desplazamiento por las normas nacionales de transposición de la Directiva 96/71/CE, de 16 de diciembre, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020.»

Tres. Se añade una nueva disposición adicional undécima, con la siguiente redacción:

**«Disposición adicional undécima. Comunicación de desplazamiento de las empresas establecidas en terceros países.**

Cuando las empresas establecidas en terceros países a que se refiere el artículo 18.3 no tengan permitido utilizar el formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) para la realización de la comunicación de desplazamiento prevista en el artículo 22.1, tales empresas realizarán esta comunicación por medios electrónicos ante la autoridad laboral española competente por razón del territorio donde se inicie o finalice el servicio en España. En el caso de un transporte de cabotaje, la comunicación se realizará ante la autoridad laboral española competente por razón del territorio donde se inicie el servicio.»

#### **Artículo 4. Modificación del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.**

El texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 10.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Son infracciones muy graves:

a) La ausencia de comunicación de desplazamiento, así como la falsedad o la ocultación de los datos contenidos en la misma.

b) El desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras por empresas que no desarrollan actividades sustantivas en su Estado de establecimiento, así como el desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras que no desempeñen normalmente su trabajo en el Estado Miembro de origen según lo dispuesto en el artículo 8 bis de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de los trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.»

Dos. Se añaden dos nuevas letras al artículo 23.1 con el siguiente contenido:

«l) Incumplir lo dispuesto en los Reglamentos de la Unión Europea sobre Coordinación de Sistemas de Seguridad Social, respecto a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable, cuando dicho incumplimiento dé lugar a la inscripción o alta en el sistema de seguridad social español de empresas, trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia.

m) Incumplir lo dispuesto en los Reglamentos de la Unión Europea sobre Coordinación de Sistemas de Seguridad Social, respecto a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable, cuando dicho incumplimiento dé lugar a la falta de alta y cotización en el sistema de seguridad social español de personas desplazadas a España desde otro Estado Miembro de la Unión Europea, ya se trate de una empresa que desplace trabajadores para prestar servicios por cuenta ajena o de personas que se desplacen para prestar servicios por cuenta propia.»

Tres. Se introduce un nuevo apartado 4 en el artículo 42 redactado en los siguientes términos, reenumerándose los apartados 4 y 5 como 5 y 6 respectivamente:

«4. Los sujetos a que se refiere el artículo 22.4 de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional responderán solidariamente con la empresa transportista de las infracciones previstas en el artículo 10 en lo que se refiere a la obligación de comunicar el desplazamiento en la forma prevista por el artículo 22.1 de dicha Ley.»

#### **Artículo 5. Modificación de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.**

Se introduce un nuevo apartado 7 en el artículo 16 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, que queda redactado en los siguientes términos, reenumerándose los actuales apartados 7, 8, 9, 10 y 11 como apartados 8, 9, 10, 11 y 12 respectivamente:

«7. Las autoridades competentes en materia de transporte terrestre facilitarán a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la información de que dispongan con trascendencia en el ejercicio de la función inspectora y, en particular, la necesaria para la vigilancia, en el ámbito de sus competencias, del cumplimiento de lo previsto en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.»

## **TÍTULO II**

### **Medidas en materia de revisión excepcional de precios en los contratos de obras del sector público**

#### **Artículo 6. Casos susceptibles de revisión excepcional de precios en los contratos de obras.**

1. Excepcionalmente, en los contratos públicos de obras, ya sean administrativos o privados, adjudicados por cualquiera de las entidades que formen parte del sector público estatal que se encuentren en ejecución a la entrada en vigor de este real decreto-ley, se reconocerá al contratista la posibilidad de una revisión excepcional de precios siempre que concurra la circunstancia establecida en este real decreto-ley.

Dicha revisión excepcional se reconocerá con independencia del régimen jurídico que por razón temporal o de la materia se aplique al contrato.

Esta previsión será también aplicable a los contratos privados de obras a que alude el artículo 26 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

2. La posibilidad de revisión excepcional de precios a la que alude este real decreto-ley será igualmente aplicable, en las mismas condiciones establecidas en este real decreto-ley, a los contratos públicos de obras que se sometan a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

3. Lo dispuesto en este Título también será aplicable en el ámbito de las Comunidades Autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla que así lo acuerden.

#### **Artículo 7. Reconocimiento de la revisión excepcional de precios.**

1. La revisión excepcional de precios se reconocerá cuando el incremento del coste de los materiales empleados para la obra adjudicada haya tenido un impacto directo y relevante en la economía del contrato durante el ejercicio 2021.

A estos efectos se considerará que existe tal impacto cuando el incremento del coste de materiales siderúrgicos, materiales bituminosos, aluminio o cobre, calculado aplicando a los importes del contrato certificados en el ejercicio 2021 su fórmula de revisión de precios si la tuviera, y, en su defecto, aplicando la que por la naturaleza de las obras le corresponda de entre las fijadas en el Real Decreto 1359/2011, de 7 de octubre, exceda del 5 por ciento del importe certificado del contrato en el ejercicio 2021. El cálculo de dicho incremento se efectuará suprimiendo de la fórmula aplicable al contrato los términos que representan los elementos de coste distintos de los antes citados, e incrementando el término fijo, que representa la fracción no revisable del precio del contrato, en el valor de los coeficientes de los términos suprimidos, de forma que la suma de todos los coeficientes mantenidos más el término fijo sea la unidad.

2. La cuantía de la revisión excepcional a la que se refiere este artículo no podrá ser superior al 20 por ciento del precio de adjudicación del contrato. Dicha cuantía no se tomará en consideración a los efectos del límite del 50 por ciento previsto en el artículo 205.2. de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, y en el artículo 111.2 del Real Decreto Ley 3/2020, de 4 de febrero; ni a los efectos de otros límites sobre modificaciones previstos en la normativa anterior que fuese de aplicación al contrato.

## **Artículo 8. Criterios de cálculo de la revisión excepcional de precios.**

La cuantía resultante de la revisión excepcional se calculará de la siguiente manera:

a) Cuando el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato de obras establezca una fórmula de revisión de precios, dicha cuantía será el incremento que resulte de la aplicación de dicha fórmula modificada suprimiendo el término que represente el elemento de coste correspondiente a energía, e incrementando el término fijo, que representa la fracción no revisable del precio del contrato, en el valor del coeficiente del término suprimido, de forma que la suma de todos los coeficientes mantenidos más el término fijo sea la unidad, a las certificaciones de lo ejecutado durante el periodo desde el 1 de enero de 2021 hasta el momento en el que, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 103 de la Ley 9/ 2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, pueda ser efectiva la revisión prevista en la cláusula. Transcurrido este periodo, el contrato se registrará por lo establecido en el pliego.

b) Cuando el pliego de cláusulas administrativas particulares no establezca la fórmula de revisión de precios, dicha cuantía se determinará como la diferencia entre el importe certificado por la ejecución de la obra cada año desde 1 de enero de 2021 hasta la conclusión del contrato y el que se habría certificado si dicha ejecución hubiera tenido derecho a revisión de precios, aplicando la fórmula que hubiera correspondido al contrato de entre las mencionadas en el Real Decreto 1359/2011, de 7 de octubre, modificada suprimiendo el término que represente el elemento de coste correspondiente a energía, e incrementando el término fijo, que representa la fracción no revisable del precio del contrato, en el valor del coeficiente del término suprimido, de forma que la suma de todos los coeficientes mantenidos más el término fijo sea la unidad. Esta regla se aplicará aunque todavía no se hubiera ejecutado el 20 por ciento del importe del contrato o no hubiesen transcurrido dos años desde su formalización.

En ambos casos, la fecha a considerar como referencia para los índices de precios representados con subíndice 0 en las fórmulas de revisión será la fecha de formalización del contrato, salvo que ésta sea anterior al 1 de enero 2021, en cuyo caso se tomará como referencia el 31 de diciembre de 2020.

## **Artículo 9. Procedimiento para la revisión excepcional de precios.**

1. La revisión excepcional de precios se aprobará, en su caso, por el órgano de contratación previa solicitud del contratista, que deberá presentarla en el plazo de dos meses a contar bien desde la entrada en vigor de este real decreto-ley o bien desde la publicación de los índices mensuales de los precios de los componentes básicos de costes, relativos al último trimestre del año 2021, si dicha publicación fuera posterior.

2. La solicitud irá acompañada de la documentación necesaria para acreditar la concurrencia de la circunstancia de excepcionalidad establecida en este real decreto-ley.

El órgano de contratación deberá apreciar el cumplimiento de la mencionada circunstancia. Para ello, y siempre que sea posible, el órgano de contratación utilizará datos procedentes del Instituto Nacional de Estadística. En caso de no aportarse debidamente la citada documentación el órgano de contratación concederá un plazo improrrogable de siete días hábiles para subsanar tal defecto. En caso de que en dicho plazo no se subsanase la deficiencia, denegará la solicitud.

3. Una vez recibida la documentación, el órgano de contratación dictará una propuesta provisional indicando en ella si procede reconocer la revisión excepcional de precios y, de ser así, la fórmula aplicable al contrato. De esta propuesta se dará traslado al contratista por un plazo de 10 días hábiles para que presente sus alegaciones.

Transcurrido el citado plazo, el órgano de contratación resolverá motivadamente lo que proceda en el plazo de un mes a contar desde la recepción de las alegaciones o desde la finalización del plazo para su presentación. La concesión de la revisión excepcional de precios no requerirá el reajuste de la garantía definitiva.

La finalización del plazo máximo para resolver sin haber tenido resolución expresa, faculta al solicitante para entender desestimada su solicitud por silencio administrativo.

## **Artículo 10. Pago de la cuantía resultante de la revisión excepcional de precios.**

1. El pago de la cuantía resultante de la revisión excepcional de precios quedará condicionado, en caso de que el contratista hubiera interpuesto cualesquiera reclamaciones o recursos en vía administrativa o ejercitado cualquier tipo de acción judicial por causa del incremento del coste de los materiales en ese contrato, a que acredite fehacientemente que ha desistido de aquéllos.

2. La cuantía resultante de esta revisión excepcional se aplicará en la certificación final de la obra como partida adicional con pleno respeto a la legislación presupuestaria. El órgano de contratación estará facultado, siempre que cumpla con los requisitos exigidos en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, para realizar pagos a cuenta por el importe de la revisión calculada a la fecha de pago de cada certificación de obra.

El importe se corregirá, en su caso, al alza o a la baja, en la liquidación del contrato, con los índices oficiales definitivos correspondientes al período en que se haya aplicado la revisión.

3. El contratista que perciba la cuantía resultante de esta revisión excepcional deberá repercutir al subcontratista la parte de la misma que corresponda a la porción de la obra subcontratada. El subcontratista tendrá acción contra el

contratista para reclamarle dicha parte. Los subcontratistas no tendrán acción directa frente a la Administración contratante por las obligaciones contraídas con ellos por el contratista como consecuencia de la ejecución del contrato principal y de los subcontratos.

4. En los casos en que se haya reconocido al contratista el derecho a la revisión excepcional de precios, el órgano de contratación, previa audiencia del contratista, deberá aprobar un nuevo programa de trabajo adaptado a las circunstancias actuales de la obra. El contratista estará obligado a cumplir el citado programa.

El incumplimiento del programa de trabajo por causa imputable al contratista, una vez percibida la cuantía resultante de la revisión excepcional en todo o en parte, producirá los siguientes efectos:

a) Si el retraso fuera superior a un mes, el órgano de contratación podrá imponer al contratista multas coercitivas cuando persista en el incumplimiento de sus obligaciones siempre que hubiera sido requerido previamente y no las hubiera cumplido en el plazo fijado. El importe diario de la multa será proporcional al daño causado al interés público, con un límite máximo de 10.000 euros al día.

b) Si el retraso fuera superior a dos meses, el órgano de contratación podrá imponer además al contratista una penalidad del diez por ciento del precio de adjudicación del contrato.

c) Si el retraso fuera superior a tres meses, sin perjuicio de las multas y penalidades ya impuestas, el contratista perderá el derecho a la revisión excepcional de precios y estará obligado a devolver todas las cantidades que en tal concepto hubiera recibido. En este caso, el órgano de contratación podrá, previa audiencia al contratista, declarar resuelto el contrato por culpa del contratista a los efectos previstos en el artículo 71.2 c) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

5. Los acuerdos que se adopten en aplicación de lo previsto en este artículo serán inmediatamente ejecutivos. Todas las deudas que de ellos deriven podrán hacerse efectivas mediante deducción de las cantidades que, en concepto de pago total o parcial, deban abonarse al contratista o sobre la garantía que, en su caso, se hubiese constituido, cuando no puedan deducirse de los mencionados pagos. Cuando la garantía no sea bastante para cubrir estas responsabilidades, se procederá al cobro de la diferencia mediante el procedimiento administrativo de apremio, con arreglo a lo establecido en las normas de recaudación aplicables.

## DISPOSICIONES ADICIONALES

### **Disposición adicional primera. Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías.**

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá acordar un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte de mercancías por carretera con el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con las asociaciones más representativas de cargadores.

2. El Código establecerá unos compromisos sobre los que han de fundamentarse las relaciones comerciales entre los diferentes operadores que intervienen en la cadena de contratación, con objeto de facilitar el desarrollo de sus relaciones contractuales, así como la observancia de las mejores prácticas en dichas relaciones.

3. El Código podrá contener acuerdos específicos de ámbito sectorial, con objeto de poder contemplar con mayor precisión los aspectos propios de aquellos sectores que lo requieran.

4. La adhesión al Código de buenas prácticas mercantiles será voluntaria, si bien desde su adhesión los operadores estarán obligados a que sus relaciones comerciales se ajusten a los compromisos que en el mismo se contengan. El incumplimiento reiterado de tales compromisos supondrá la anulación de la adhesión, de conformidad con lo establecido en el artículo siguiente, en virtud del procedimiento que reglamentariamente se determine.

5. Con objeto de mantener actualizado el contenido del Código, se contemplará en el mismo la constitución de una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y representantes del Comité y de las asociaciones de empresas cargadoras, que analizará anualmente los resultados obtenidos en la aplicación del Código y propondrá, en su caso, las modificaciones a introducir para su adaptación a la realidad del momento o la introducción de nuevos compromisos no contemplados anteriormente. Asimismo, la Comisión de Seguimiento podrá proponer la anulación de la adhesión del empresario y la cancelación de la correspondiente adhesión en el Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre, de aquellos operadores de los que se tenga conocimiento que incumplen reiteradamente los términos de su compromiso de adhesión.

6. El contenido del Código respetará, en todo caso, la normativa de defensa de la competencia y será objeto de una publicidad suficiente para su debido conocimiento por el conjunto de operadores implicados.

### **Disposición adicional segunda. Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías.**

1. Se crea en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre, como instrumento público que agrupará a todas



aquellas entidades que se adhieran voluntariamente al Código al que hace referencia la disposición adicional primera. Los operadores que cumplan con lo previsto en el apartado anterior deberán comunicarlo a la Dirección General de Transporte Terrestre, que procederá a su inscripción en el Registro.

Una vez inscritos, podrán utilizar la mención de «Acogido al Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre».

2. Se dará publicidad de los operadores que figuren inscritos en el Registro en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Asimismo, dicho Ministerio participará en la promoción del Código entre la ciudadanía.

3. El incumplimiento reiterado del Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte determinará la anulación de la adhesión del empresario y la cancelación de la correspondiente adhesión.

4. La inscripción de los operadores en el Registro se tendrá en cuenta en la normativa reguladora de las ayudas y subvenciones que se promuevan por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

5. Reglamentariamente se regulará el funcionamiento del Registro y, específicamente, el procedimiento para la anulación de la adhesión y cancelación de la inscripción en el mismo.

#### **Disposición adicional tercera. Estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga.**

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elaborará un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga en relación con las instalaciones y los servicios disponibles, tanto físicos como digitales, que fijará tanto los aspectos relativos al tratamiento de la mercancía como la calidad de los servicios disponibles para el personal de la instalación y los transportistas de mercancías por carretera.

2. El estándar será sometido a informe de las Comunidades Autónomas, del Comité Nacional del Transporte por Carretera, del Consejo Nacional del Transporte Terrestre y de las asociaciones más representativas de cargadores.

3. Los titulares y/o explotadores de las zonas de carga y descarga podrán voluntariamente certificar el cumplimiento de dicho estándar en relación con sus instalaciones y servicios disponibles, dentro del sistema de gestión de calidad que tuvieran implantado.

#### **Disposición adicional cuarta. Aplicación al sector del transporte por carretera de las modificaciones del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, en materia de desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.**

De conformidad con la disposición transitoria sexta del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de competencia, prevención del blanqueo de capitales, entidades de crédito, telecomunicaciones, medidas tributarias, prevención y reparación de daños medioambientales, desplazamiento de trabajadores en la prestación de servicios transnacionales y defensa de los consumidores, en materia de desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, las modificaciones de textos legales en materia laboral contenidas en los artículos undécimo a decimocuarto de dicho Real Decreto-ley serán, a partir de la entrada en vigor de esta norma, de aplicación íntegra al sector del transporte por carretera, de acuerdo con las normas especiales previstas en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, añadido por este real decreto-ley.

#### **Disposición adicional quinta. Beneficios fiscales aplicables al «Global Mobility Call».**

1. La celebración del «Global Mobility Call» tendrá la consideración de acontecimiento de excepcional interés público a los 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.

2. La duración del programa de apoyo a este acontecimiento abarcará desde la entrada en vigor de este real decreto-ley hasta el 31 de diciembre de 2022.

3. La certificación de la adecuación de los gastos realizados a los objetivos y planes del programa se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

4. Las actuaciones a realizar serán las que aseguren el adecuado desarrollo del acontecimiento. El desarrollo y concreción en planes y programas de actividades específicas se realizarán por el órgano competente de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

5. Los beneficios fiscales de este programa serán los máximos establecidos en el artículo 27.3 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

#### **Disposición adicional sexta. Régimen fiscal aplicable a la final de la «UEFA Europa League 2022».**

1. El régimen fiscal de la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» y de los equipos participantes será el siguiente:

Las personas jurídicas residentes en territorio español constituidas con motivo de la final de la «UEFA Europa League 2022» por la entidad organizadora o por los equipos participantes estarán exentas del Impuesto sobre Sociedades por las rentas obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Lo establecido en el párrafo anterior se aplicará igualmente en el Impuesto sobre la Renta de no Residentes a los establecimientos permanentes que la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» o los equipos participantes constituyan en España con motivo del acontecimiento por las rentas obtenidas durante su celebración y en la medida que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Estarán exentas las rentas obtenidas sin establecimiento permanente por la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» o los equipos participantes, generadas con motivo de la celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022» y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en aquella.

2. Régimen fiscal de las personas físicas que presten servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes será el siguiente:

a) No se considerarán obtenidas en España las rentas que perciban las personas físicas que no sean residentes en España, por los servicios que presten a la entidad organizadora o a los equipos participantes, generadas con motivo de la celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022» y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en aquella.

b) Las personas físicas que adquieran la condición de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas como consecuencia de su desplazamiento a territorio español con motivo de la final de la «UEFA Europa League 2022» podrán optar por tributar por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes, en los términos y condiciones previstos en el artículo 93 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

3. El régimen aduanero y tributario aplicable a las mercancías que se importen para afectarlas al desarrollo y celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022» será el siguiente:

a) Con carácter general, el régimen aduanero aplicable a las mercancías que se importen para su utilización en la celebración y desarrollo de la final de la «UEFA Europa League 2022» será el que resulte de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión, y demás legislación aduanera de aplicación.

b) Sin perjuicio de lo anterior y con arreglo al artículo 251 del código aduanero de la Unión y al artículo 7 del Convenio relativo a la Importación Temporal, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990, las mercancías a que se refiere el número 1 de este apartado que se vinculen al régimen aduanero de importación temporal podrán permanecer al amparo de dicho régimen por un plazo máximo de 24 meses desde su vinculación al mismo, que, en todo caso, expirará, a más tardar, el 31 de diciembre del año siguiente al de la finalización de la final de la «UEFA Europa League 2022».

c) Se autoriza al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para que adopte las medidas necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este apartado tres.

4. La aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido será la siguiente:

a) Por excepción a lo dispuesto en el número 2.º del apartado uno del artículo 119 bis de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no se exigirá el requisito de reciprocidad en la devolución a empresarios o profesionales no establecidos en la Comunidad que soporten o satisfagan cuotas del Impuesto como consecuencia de la realización de operaciones relacionadas con la celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022».

b) Por excepción de lo establecido en el número 7.º del apartado uno del artículo 164 de la Ley 37/1992, cuando se trate de empresarios o profesionales no establecidos en la Comunidad, Canarias, Ceuta o Melilla, o en un Estado con el que existan instrumentos de asistencia mutua análogos a los instituidos en la Comunidad, no será necesario que nombren un representante a efectos del cumplimiento de las obligaciones impuestas en dicha Ley.

c) Los empresarios o profesionales no establecidos en el territorio de aplicación del Impuesto que tengan la condición de sujetos pasivos y que soporten o satisfagan cuotas como consecuencia de la realización de operaciones relacionadas con la final de la «UEFA Europa League 2022» tendrán derecho a la devolución de dichas cuotas al término de cada periodo de liquidación.

Para dichos empresarios o profesionales, el periodo de liquidación coincidirá con el mes natural, debiendo presentar sus declaraciones-liquidaciones durante los 20 primeros días naturales del mes siguiente al periodo de liquidación. Sin embargo, las declaraciones-liquidaciones correspondientes al último periodo del año deberán presentarse durante los treinta primeros días naturales del mes de enero.

Lo establecido en el párrafo anterior no determinará la obligación para dichos empresarios o profesionales de la llevanza de los Libros Registro del Impuesto a través de la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de Administración

Tributaria, a que se refiere el artículo 62.6 del Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre.

Lo dispuesto en este apartado será igualmente aplicable a la entidad organizadora del acontecimiento, a los equipos participantes y a las personas jurídicas a que se refiere esta disposición.

No obstante, cuando se trate de empresarios o profesionales no establecidos en los que concurran los requisitos previstos en los artículos 119 o 119 bis de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, la devolución de las cuotas soportadas se efectuará conforme al procedimiento establecido en dichos artículos y en los artículos 31 y 31 bis del Reglamento del Impuesto, aprobado por el Real Decreto 1624/1992.

d) Respecto a las operaciones relacionadas con los bienes vinculados al régimen de importación temporal con exención total de derechos, a que se alude en el apartado tres anterior, resultará aplicable lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley del Impuesto.

e) El plazo a que se refiere el párrafo g) del apartado 3 del artículo 9 de la Ley del Impuesto será, en relación con los bienes que se utilicen temporalmente en la celebración y desarrollo de la final de la «UEFA Europa League 2022», el previsto en esta disposición.

f) La regla establecida en el apartado dos del artículo 70 de la Ley del Impuesto no resultará aplicable a los servicios del número 1 de este apartado cuando sean prestados por las personas jurídicas residentes en España constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» por los equipos participantes y estén en relación con la organización, la promoción o el apoyo de dicho acontecimiento.

**Disposición adicional séptima. 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.**

Con efectos desde el 1 de enero de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022, podrán celebrarse en el ámbito de la Administración General del Estado, previo informe del Ministerio de Hacienda y Función Pública, 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, sujetos a legislación y jurisdicción extranjeras, a los que no serán de aplicación las previsiones de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, ni tampoco las de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, en cuanto al régimen de pagos anticipados. Asimismo podrán establecerse, en los citados acuerdos, cláusulas de responsabilidad con un régimen distinto al regulado 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 y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Disposición transitoria primera. Aplicación de la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible en los contratos de transporte continuado vigentes.**

1. Los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley que incluyan criterios o fórmulas de revisión del precio del transporte por variación del precio del gasóleo distintos de los establecidos por la Administración en las condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, o una periodicidad superior a trimestral en la revisión del precio, deberán incorporar los criterios o fórmulas fijados por la Administración y sujetarse a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley, en un plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor del real decreto-ley.

2. En los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley que no tuvieran prevista una cláusula de revisión del precio por variación del precio del gasóleo, será obligatoria la revisión del precio del transporte por la variación del precio del gasóleo en los transportes realizados con posterioridad a la entrada en vigor del real decreto ley, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley.

En la actualización del precio del transporte que proceda llevar a cabo, la variable G de la fórmula de revisión de precios fijada por la Administración en las condiciones generales de contratación, se computará desde los doce meses anteriores a la entrada en vigor de este real decreto-ley cuando el inicio del contrato fuera anterior a dicha fecha.

3. La aplicación del artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley a los contratos de transporte que 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 aplicables para su cálculo.

**Disposición transitoria segunda. Régimen de ejecución de los programas de políticas activas de empleo regulados por bases reguladoras, convocatorias e instrumentos jurídicos aprobados antes de 31 de diciembre de 2021.**

Durante el año 2022, los contratos temporales vinculados a programas de políticas activas de empleo que respondan a bases reguladoras, convocatorias o instrumentos jurídicos del correspondiente programa, aprobados antes de 31 de diciembre de 2021, podrán concertarse con el plazo previsto en las bases reguladoras, convocatorias o instrumentos jurídicos correspondientes.

**Disposición transitoria tercera. Régimen transitorio aplicable a los programas de colaboración social pendientes de ejecución.**

Las convocatorias de los programas de colaboración social previstas en el artículo 272.2 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, e incluidas en el Plan Anual de Política de Empleo para 2021 pendientes de ejecución, se seguirán realizando en el modelo establecido al efecto (modelo de código 904). Las Administraciones Públicas completarán la prestación o subsidio hasta el importe total de la base reguladora utilizada para el cálculo de la prestación contributiva que hubiese agotado antes de percibir el subsidio. En todo caso, se garantizará el 100 por 100 del salario mínimo interprofesional vigente en cada momento. Asimismo, dichas administraciones públicas deberán ingresar en la Tesorería General de la Seguridad Social las cuotas correspondientes por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

**Disposición transitoria cuarta. Régimen transitorio aplicable a la reforma de los artículos 277 y 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.**

1. La derogación del apartado 4 del artículo 277 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, prevista en este real decreto-ley, será de aplicación a los subsidios cuyo hecho causante tenga lugar a partir de la entrada en vigor de esta norma.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el apartado 4 del artículo 277 y los apartados 2 y 3 del artículo 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en la redacción vigente antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley, mantendrán su aplicación para los subsidios de los trabajadores fijos discontinuos cuyo hecho causante haya tenido lugar antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

3. A los efectos previstos en esta disposición, se considerará como fecha del hecho causante del subsidio aquella en que se cumpla el plazo de espera de un mes o se produzca la situación legal de desempleo.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

**Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

Queda derogado el apartado Uno de la Disposición final tercera de la Ley 4/2022, de 25 de febrero, de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto-ley.

**DISPOSICIONES FINALES**

**Disposición final primera. Título competencial.**

1. Los artículos 1, 2, 4 y 5, la disposición adicional cuarta, la disposición transitoria cuarta y las disposiciones finales quinta y sexta se dictan al amparo de las competencias expresadas en la norma objeto de modificación.

2. El artículo 3 y las disposiciones transitorias segunda y tercera se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación laboral.

3. Los artículos 6, 7, 8, 9 y 10 se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, con excepción de aquellos aspectos que conforme a la Disposición final primera de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, hayan sido declarado no básicos.

4. Las disposiciones adicionales primera y segunda se dictan al amparo de la regla 6.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil.



5. La disposición adicional tercera se dicta al amparo de la regla 13.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

6. La disposición adicional quinta se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.10.<sup>a</sup> y 149.1.14.<sup>a</sup> que atribuyen, respectivamente, al Estado competencia exclusiva sobre Régimen aduanero y arancelario; comercio exterior y sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

7. La disposición adicional sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.14.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

8. La disposición adicional séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.<sup>a</sup>, que atribuye al Estado competencia en materia de bases y coordinación general de la sanidad y legislación sobre productos farmacéuticos.

#### **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.

Dos. Se da una nueva redacción al artículo 280, que queda redactado de la siguiente forma:

##### **«Artículo 280. Cotización durante la percepción del subsidio.**

1. La entidad gestora cotizará por la contingencia de jubilación durante la percepción del subsidio por desempleo para trabajadores mayores de cincuenta y dos años, tomándose como base de cotización el 125 por ciento del tope mínimo de cotización vigente en cada momento.

Las cotizaciones efectuadas conforme a lo previsto en el párrafo anterior tendrán efecto para el cálculo de la base reguladora de la pensión de jubilación y porcentaje aplicable a aquella en cualquiera de sus modalidades, así como para completar el tiempo necesario para el acceso a la jubilación anticipada.

En ningún caso dichas cotizaciones tendrán validez y eficacia jurídica para acreditar el período mínimo de cotización exigido en el artículo 205.1.b), que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 274.4 ha debido quedar acreditado en el momento de la solicitud del subsidio por desempleo para mayores de cincuenta y dos años.

2. El Gobierno podrá extender a otros colectivos de trabajadores lo dispuesto en el apartado 1.»

**Disposición final séptima. Modificación del Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad.**

El Real Decreto-ley 8/2004, de 5 de noviembre, sobre indemnizaciones a los participantes en operaciones internacionales de paz y seguridad, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade un apartado c) a la disposición adicional primera, que quedará redactada de la siguiente manera:

«Los españoles que, integrados en un programa o acción desarrollada por organizaciones internacionales u organismos de seguridad regional, sean autorizados individual y específicamente por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación para desplazarse y participar en el ámbito de las operaciones a que se refiere el artículo 1.»

**Disposición final octava. Entrada en vigor.**

1. Este real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado.
2. El artículo 1 apartado once entrará en vigor a los seis meses de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 1 de marzo de 2022.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,

PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN