

del artículo 149.1 de la Constitución Española atribuyen al Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, legislación básica sobre contratos y bases del régimen minero y energético, respectivamente.

La disposición final cuarta y, adicionalmente, el apartado quinto de la disposición final segunda, se dictan al amparo del artículo 149.1.6.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de legislación mercantil, procesal y civil.

La disposición final quinta se dicta al amparo del artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva sobre tránsito y transporte aéreo y marina mercante.

La disposición final sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

La disposición final séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación sobre expropiación forzosa.

La disposición final octava se dicta al amparo del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado, entre otras, la competencia exclusiva sobre las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas y del régimen estatutario de sus funcionarios que, en todo caso, garantizarán a los administrados un tratamiento común ante ellas.

La disposición final décima se dicta al amparo del artículo 149.1.17.<sup>a</sup> de la Constitución Española, relativo a la competencia exclusiva del Estado sobre legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las comunidades autónomas.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; de la Ministra de Hacienda y Función Pública; de la Ministra de Educación y Formación Profesional; del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación; de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; del Ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones; y del Ministro de Universidades, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de agosto de 2022,

DISPONGO:

TÍTULO I

### Medidas en materia de transporte terrestre

CAPÍTULO I

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

Artículo 1. *Modificación 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. Se introduce un artículo 10 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 10 bis. *Carta de porte en los contratos celebrados con el porteador efectivo.*

1. En los contratos celebrados con el porteador efectivo deberá formalizarse una carta de porte, con efectos probatorios, por cada envío siempre que el precio

del transporte sea superior a ciento cincuenta euros, que incluirá las siguientes menciones obligatorias:

- a) Nombre o denominación social, NIF y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
- b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
- c) Lugar, fecha y, en su caso, hora de la recepción de la mercancía por el porteador efectivo.
- d) Lugar, fecha y, en su caso, hora prevista de entrega de la mercancía en destino.
- e) Nombre y dirección del destinatario
- f) Naturaleza y masa de las mercancías. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación la masa exacta de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinarla.
- g) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos relacionados con el transporte previstos en el artículo 20, salvo que consten en otro documento contractual por escrito. El precio y los gastos relacionados con el transporte deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación.

La determinación del coste efectivo podrá realizarse tomando la referencia temporal que mejor se ajuste a las previsiones y estrategia empresarial del porteador.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación en el supuesto de los transportes por carretera en los que no sea exigible el documento de control administrativo regulado en la normativa de transporte, que se regirán por lo dispuesto en el artículo 10 de esta ley.

3. Será de aplicación en los supuestos incluidos en este artículo lo previsto en los apartados 2, 3,4 y 5 del artículo anterior.

4. Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1 de esta ley, y en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

5. El eventual incumplimiento de la obligación establecida en el apartado 1.g) de este artículo sólo producirá los efectos que, en su caso, establezca expresamente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

6. El cargador contractual y el porteador efectivo responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte, que deberán conservar durante el plazo de un año.»

Dos. El artículo 13 queda redactado como sigue:

«Artículo 13. *Irregularidad o inexistencia de la carta de porte.*

1. La ausencia o irregularidad de la carta de porte prevista en el artículo 10 bis no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

2. La omisión de alguna de las menciones previstas en el artículo 10.1 y 10 bis.1 no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas.»

Tres. El artículo 16 queda redactado como sigue:

«Artículo 16. *Formalización de los contratos de transporte continuado.*

1. El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito, con efectos probatorios, y deberá reflejar el precio como mención obligatoria.

La ausencia de formalización por escrito o la no inclusión del precio no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

2. Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.

3. Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de este, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1 de esta ley, y con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

4. A los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.»

Cuatro. Se añade una disposición adicional novena con la siguiente redacción:

«Disposición adicional novena. *Determinación del coste efectivo individual de prestación del transporte por el porteador efectivo.*

A efectos del cálculo del coste efectivo individual de prestación del transporte recogido en el artículo 10 bis.1.g) de esta ley, será válida la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.»

Artículo 2. *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 como sigue:

Uno. Se introduce un nuevo apartado 42 en el artículo 140 con la siguiente redacción:

«42. En los contratos referidos a un único envío, el pago al transportista efectivo de un precio inferior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte.

Se considerará, en todo caso, que existe la indicada asimetría cuando el cargador contractual sea titular de una autorización de operador de transporte y no lo sea el transportista efectivo, en el supuesto en que el cargador contractual no tenga la condición de Pyme y la tenga el transportista efectivo o cuando el cargador contractual no tenga la condición de pequeña empresa o microempresa y el transportista efectivo sea una microempresa.

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

Dos. El apartado 17 del artículo 141 queda modificado 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 o sistema informático 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 o 35 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 o 10 de este artículo.»

Tres. Se introduce un nuevo apartado 28 en el artículo 141, en los siguientes términos:

«28. La no formalización de la carta de porte o del contrato de transporte continuado por escrito, en los supuestos en los que fuera obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.»

Cuatro. Se introduce un nuevo apartado 29 en el artículo 141, en los siguientes términos:

«29. La no inclusión del precio en la carta de porte u otros documentos contractuales en los supuestos en los que fuera obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.»

Cinco. Se introduce un nuevo apartado 30 en el artículo, en los siguientes términos:

«30. La no inclusión de las menciones obligatorias que como mínimo debe contener la carta de porte, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 141.29.

Se presume que el cargador contractual es el responsable del cumplimiento de esta infracción, salvo que pruebe lo contrario.»

Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 143, que queda redactado como sigue:

«1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o a la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad

en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 13, 14, 15, 16, 17, 18 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 142.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 30 y 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción sea inferior a 1.000 euros.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 26 y 29 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción esté comprendido entre 1.000 y 1.500 euros.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 27 y 28 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.

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.

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, 37.11 y 42 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.

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.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) y con multa de 2.001 a 6.000 euros las infracciones del apartado g) reseñadas en el artículo 140.39, cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los 12 meses anteriores, pudiendo ascender a 30.000 euros el importe de la multa cuando se trate de infracciones contenidas en el apartado 40 del artículo 140 y se considere que la conducta afecta significativamente a la capacidad y a la solvencia económica del acreedor o se haya superado en más de 120 días el plazo máximo legal de pago previsto en dicho precepto.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.25 y 142.19, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a), b) y c).»

Siete. Se modifica la letra e) del apartado 1 de la disposición adicional decimotercera, que queda redactada como sigue:

«e) Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta, 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.

Un conductor podrá participar en la descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta siempre que dicha actividad no afecte a su periodo de descanso diario o, en su caso, siempre que se lleve a cabo dentro de su jornada laboral diaria y siempre que ello le permita regresar al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia.

No obstante, podrá participar en la carga y descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta, o entre el punto de venta y un centro de distribución siempre que, además de la condición anterior, dicha actividad se efectúe en el marco de un contrato de duración igual o superior a un año entre el cargador y el porteador.»

*Artículo 3. Modificación del 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 al 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.*

Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, que queda redactado como sigue:

«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. Dichos compromisos incluirán, en todo caso, el establecimiento de niveles máximos de subcontratación, así como el establecimiento de compromisos aplicables a la contratación de transporte a través de intermediarios que presten servicios a través de la sociedad de la información.»

## CAPÍTULO II

### **Medidas de apoyo al tejido económico y empresarial del transporte terrestre. Medidas para reforzar la liquidez de empresas y autónomos**

*Artículo 4. Línea de ayudas directas a empresas y profesionales especialmente afectados por la subida de los precios de los carburantes.*

1. Se establece un sistema de ayudas directas, correspondiente al ejercicio 2022, para la concesión de apoyo financiero a empresas y trabajadores autónomos cuya actividad se encuadre entre las comprendidas en los códigos de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, aprobada por Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, que se mencionan en el apartado 4. En relación con el cumplimiento de la normativa de ayudas de Estado, esta ayuda se configura de conformidad con el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia (en adelante Marco Temporal Europeo Ucrania).

La finalidad de tales ayudas será paliar el efecto perjudicial del incremento de los costes de los productos petrolíferos ocasionados como consecuencia de la invasión de Ucrania y las sanciones impuestas a Rusia por su causa.

2. Serán beneficiarios de las ayudas directas los trabajadores autónomos y sociedades con personalidad jurídica propia legalmente constituidas en España, que sean titulares de una autorización de transporte de cualquiera de las clases VDE, VT,