

**PLATAFORMA NACIONAL PARA LA DEFENSA
DEL SECTOR DEL TRANSPORTE**

**PROPUESTAS DE ENMIENDAS
AL PROYECTO DE LEY DE MEDIDAS URGENTES EN MATERIA DE
TRANSPORTE
(PROCEDENTE DEL REAL DECRETO-LEY 9/2026, DE 14 DE ABRIL)**

Expediente parlamentario 121/000093

Objetivo: garantizar la sostenibilidad económica del transportista efectivo y proteger a autónomos, microempresas y PYMES frente a la imposición abusiva de condiciones por quienes ostentan un poder contractual decisor en la cadena de transporte.

8 de septiembre de 2026

NOTA DE REMISIÓN

Ilma. Sra. Dña. Inés Granollers i Cunillera
Diputada del Congreso de los Diputados

Estimada Diputada:

Agradecemos la posibilidad de trasladar propuestas concretas durante la tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de medidas urgentes en materia de transporte. Desde la Plataforma Nacional consideramos que la conversión del Real Decreto-ley 9/2026 en proyecto de ley constituye una oportunidad especialmente relevante para corregir una insuficiencia que sigue afectando de manera estructural al transporte de mercancías por carretera, ya que la distancia entre la libertad formal de contratación y la capacidad real de negociación del transportista efectivo, en particular cuando se trata de autónomos, microempresas o pequeñas empresas.

El Real Decreto-ley acierta al reconocer que el sector afronta una dificultad estructural para trasladar a sus clientes el incremento de sus costes y refuerza la revisión obligatoria del precio en función de la evolución del combustible. Sin embargo, el combustible es solo una parte de la estructura económica del transporte.

Un transportista puede repercutir correctamente el gasóleo y, aun así, trabajar por debajo de sus costes totales, no retribuir adecuadamente su propio trabajo, asumir riesgos y costes que corresponden a otras partes de la cadena o ver absorbido por completo su margen empresarial.

La cuestión que proponemos resolver es que la libertad contractual no puede convertirse en una ficción cuando una de las partes dispone del poder de decidir la continuidad de los tráficos, el volumen de cargas, el precio, los descuentos, las penalizaciones o la renovación de la relación y la otra depende económicamente de esa contratación para mantener su actividad.

Las enmiendas que se acompañan no pretenden establecer una tarifa uniforme ni eliminar la competencia basada en la eficiencia, más al contrario persiguen un objetivo distinto, cual es que el precio cubra los costes efectivos individualmente soportados, que el trabajo y el capital del autónomo tengan valor económico, que exista una remuneración empresarial razonable y que nadie pueda utilizar su superior poder contractual para trasladar al transportista riesgos, costes o renunciaciones que no le corresponden.

La propuesta parte, además, de una realidad ya reconocida por nuestro ordenamiento en el artículo 140.42 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres presume actualmente situaciones de asimetría entre cargador y transportista efectivo, mientras que el artículo 16 de la Ley de Competencia Desleal califica como desleal la explotación de la dependencia económica de clientes o proveedores que carecen de alternativa equivalente.

Lo que se propone es trasladar esa lógica de protección al núcleo del contrato de transporte y dotarla de consecuencias civiles, probatorias y sancionadoras efectivas.

Atentamente,

PLATAFORMA NACIONAL PARA LA DEFENSA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

IDEA DIRECTRIZ DE LAS ENMIENDAS

EL TRANSPORTISTA EFECTIVO NO PUEDE SER LA VARIABLE DE AJUSTE DE LA CADENA LOGÍSTICA.

La protección económica debe descansar sobre cuatro reglas acumulativas:

- Cobertura real de los costes efectivos individuales, incluyendo en el caso del autónomo el valor económico de su propio trabajo y gestión.
- Reconocimiento de que el coste efectivo individual debe incorporar, cuando resulte necesario para la prestación, el valor económico imputable al trabajo personal del autónomo, a la dirección y gestión de la actividad y a los activos efectivamente afectos al servicio, sin establecer tarifas mínimas colectivas ni márgenes uniformes...
- Reequilibrio automático de los contratos continuados cuando la evolución de los costes destruya la suficiencia económica del precio o absorba sustancialmente el margen inicialmente existente.
- Prohibición expresa y sancionable de la utilización de la asimetría o dependencia económica para imponer reducciones de precio, descuentos, costes, penalizaciones, renunciaciones o represalias.

DIAGNÓSTICO QUE JUSTIFICA LA REFORMA

El propio Real Decreto-ley 9/2026 reconoce que el transporte de mercancías por carretera tiene una dificultad estructural para trasladar de forma inmediata el incremento de costes a sus clientes y que esa situación deteriora extraordinariamente la viabilidad económica

de la actividad. También admite que la presión no procede únicamente del combustible, sino de otras partidas esenciales. Pese a ello, la respuesta normativa se concentra principalmente en la revisión del precio por combustible.

El nuevo artículo 38 de la Ley 15/2009 impone la revisión automática y declara nulo el pacto contrario; en los contratos continuados, la revisión del combustible opera incluso con independencia del porcentaje de variación.

Es una protección necesaria, pero incompleta.

La legislación vigente contiene, además, una incoherencia que debería corregirse durante la tramitación parlamentaria del artículo 10 bis.1.g) de la Ley 15/2009 exige que, en determinados contratos con el porteador efectivo, el precio cubra sus costes efectivos individuales, mientras que el artículo 140.42 LOTT tipifica el pago por debajo de costes únicamente en contratos referidos a un único envío.

La relación continuada, precisamente aquella en la que la dependencia económica puede ser más intensa, queda peor protegida.

CRITERIO DE COMPATIBILIDAD CON LA LIBRE COMPETENCIA

Las propuestas se han formulado evitando una tarifa mínima uniforme fijada por organizaciones privadas.

La jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea distingue entre los costes mínimos fijados por un organismo integrado principalmente por operadores económicos, supuesto rechazado en los asuntos acumulados C-184/13 y otros, API, y los costes fijados por una Administración pública, que el TJUE consideró no contrarios por sí mismos al artículo 101 TFUE en el asunto C-121/16, Salumificio Murru.

Por esa razón, el Observatorio de Costes del Ministerio se utiliza como referencia pública, objetiva y rebatible, no como mecanismo privado de fijación colectiva de precios.

La rentabilidad se formula de manera individualizada, de cobertura de costes, de valor del trabajo, del capital y el riesgo, y preservación del equilibrio económico de cada contrato.

PRIORIDAD DE LAS PROPUESTAS

Prioridad	Enmienda	Efecto principal
ESENCIAL	1. Precio suficiente y remuneración empresarial	Evita que cubrir costes se confunda con trabajar sin retribución empresarial.
ESENCIAL	2. Observatorio y presunción probatoria	Reduce la carga probatoria del autónomo y la PYME.
ESENCIAL	3. Contratos continuados y reequilibrio	Cierra el principal vacío de protección en relaciones de dependencia.
ESENCIAL	4. Dependencia económica y abuso del poder contractual	Prohíbe la imposición de condiciones mediante poder decisor.
ESENCIAL	5. Reforma del art. 140.42 LOTT	Extiende el ilícito de pago bajo coste y responsabiliza al verdadero decisor del precio.
REFUERZO	6. Infracción específica y protección frente a represalias	Dota de consecuencias sancionadoras reales a la prohibición de abuso.

ANEXO I. PROPUESTAS DE ENMIENDAS

ENMIENDA 1. PRECIO SUFICIENTE Y REMUNERACIÓN EMPRESARIAL

De adición. Nuevo artículo 1 bis.

Se propone añadir un nuevo artículo 1 bis al Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

“Artículo 1 bis. Modificación del artículo 10 bis.1.g) de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.”

La letra g) del apartado 1 del artículo 10 bis queda redactada en los siguientes términos:

“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 los costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador efectivo para la prestación del servicio.

Cuando el porteador efectivo sea una persona trabajadora autónoma, una microempresa o una pequeña empresa, la determinación de dichos costes comprenderá, cuando resulten necesarios para la prestación y estén debidamente imputados, el trabajo personal de conducción, organización, dirección y gestión directamente vinculado al servicio; la amortización y financiación de vehículos y demás activos afectos; seguros; mantenimiento y reparaciones; neumáticos; combustibles y energía; peajes y cánones; costes fiscales no recuperables; costes administrativos; y cualesquiera otros costes directos o indirectos efectivamente incurridos o asumidos para la prestación.

A los efectos de este apartado, cuando el porteador efectivo sea una persona trabajadora autónoma y su intervención personal constituya un elemento

relevante de la prestación, el coste efectivo individual comprenderá la imputación económica razonable de su trabajo personal de conducción, organización, dirección y gestión directamente vinculado al servicio.

La determinación de dicha imputación se realizará conforme a criterios objetivos, verificables y proporcionados a las características del servicio, sin que implique el establecimiento de márgenes uniformes, tarifas mínimas colectivas ni porcentajes obligatorios de beneficio.

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

JUSTIFICACIÓN

La regulación vigente impide determinados pagos por debajo de costes, pero la mera cobertura contable del coste no equivale a sostenibilidad empresarial. La empresa de transporte debe remunerar el trabajo aportado, recuperar la inversión realizada y soportar un riesgo económico propio de la actividad empresarial. En el caso del autónomo, la ausencia de una nómina separada no convierte su trabajo en coste cero. La enmienda impide que esa omisión aparente permita imponer precios que solo cubran el vehículo, pero no a la persona que lo explota.

ENMIENDA 2. OBSERVATORIO DE COSTES Y FACILITACIÓN DE LA PRUEBA

De adición. Nueva redacción de la disposición adicional novena de la Ley 15/2009.

“Artículo 1 ter. Modificación de la disposición adicional novena de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.”

La disposición adicional novena queda redactada en los siguientes términos:

“Disposición adicional novena. Determinación y acreditación del coste efectivo individual mediante referencias públicas.

1. A efectos del cálculo del coste efectivo individual de prestación del transporte será válida la estructura de partidas del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera elaborado por el Ministerio competente en materia de transportes.

2. El Ministerio competente en materia de transportes publicará con periodicidad trimestral estructuras de partidas, parámetros técnicos y referencias económicas por tipología de vehículo, clase de servicio y modalidad de explotación, elaboradas con metodología pública, objetiva y verificable, destinadas a facilitar la acreditación del coste efectivo individual.

Las referencias previstas en el apartado anterior tendrán naturaleza informativa y probatoria, serán rebatibles y no constituirán tarifas obligatorias, precios mínimos ni márgenes vinculantes.

Cuando el precio satisfecho al transportista efectivo resulte inferior a la referencia económica pública aplicable, atendidas la tipología de vehículo, la clase de servicio y la modalidad de explotación, se presumirá, salvo prueba en contrario, que dicho precio puede resultar insuficiente para cubrir los costes efectivos individuales de prestación.

El transportista efectivo podrá cumplir inicialmente su carga de alegación mediante un cálculo razonado conforme a la estructura de partidas del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. Corresponderá a quien hubiera fijado, impuesto o satisfecho el precio aportar, en su caso, los elementos objetivos e individualizados que desvirtúen dicha presunción.

3. Las mejoras de productividad, descuentos comerciales, bonificaciones o condiciones de adquisición obtenidas individualmente por el porteador efectivo

no podrán ser imputadas unilateralmente por el cargador contractual, el obligado al pago o cualquier intermediario para reducir el precio del transporte.

Su consideración solo podrá producirse cuando derive de un pacto expreso, específico, transparente y libremente negociado, que identifique la eficiencia concreta, su duración, su incidencia económica y la contraprestación correspondiente.”

JUSTIFICACIÓN

La obligación legal carece de eficacia real si el autónomo debe reconstruir, mediante una contabilidad analítica compleja, el coste de cada viaje frente a un gran cargador u operador con mayor capacidad documental, económica y técnica.

La referencia del Observatorio debe facilitar la prueba sin convertirse en una tarifa. Además, las eficiencias conseguidas por el transportista —mejor combustible, mejor financiación, optimización de rutas o gestión— deben beneficiar a quien las obtiene y no transformarse automáticamente en una nueva reducción del precio exigida por el cliente.

ENMIENDA 3. CONTRATOS CONTINUADOS Y REEQUILIBRIO ECONÓMICO

De adición. Modificación del artículo 16 de la Ley 15/2009 sobre los contratos continuados.

“Artículo 1 quater. Modificación del artículo 16 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.”

Se añade un nuevo apartado 1 bis y un nuevo apartado 1 ter al artículo 16:

“1 bis. En los contratos de transporte continuado celebrados con un porteador efectivo, el precio deberá cumplir durante toda la vigencia del contrato las exigencias de suficiencia económica previstas en el artículo 10 bis.1.g).

A estos efectos, la comprobación de la cobertura de los costes efectivos individuales se realizará respecto de cada servicio homogéneo, ruta, expedición o periodo de liquidación expresamente definido en el contrato, sin que dicho periodo pueda exceder de un mes.

1 ter. En los contratos de transporte continuado, las partes deberán incorporar un mecanismo de revisión del precio respecto de las partidas de coste distintas del combustible que, por su carácter objetivo, público y verificable, se determinen reglamentariamente o se identifiquen expresamente en el contrato.

El mecanismo de revisión deberá identificar, al menos, las partidas afectadas, la fuente pública o índice de referencia, el periodo de comparación, el umbral de variación que activa la revisión y el plazo para su aplicación.

Cuando no se hubiera pactado dicho mecanismo y concurra una variación objetiva, relevante y no imputable al porteador efectivo en las partidas de coste necesarias para la prestación, cualquiera de las partes podrá requerir por escrito la revisión del precio. El destinatario deberá responder de forma motivada en el plazo de quince días.

En ningún caso el precio aplicable a cada servicio, ruta o periodo de liquidación podrá ser inferior al total de los costes efectivos individuales del porteador efectivo. Será nulo cualquier pacto de renuncia anticipada a las obligaciones imperativas previstas en este apartado.”

JUSTIFICACIÓN

El actual artículo 16 exige que el contrato continuado conste por escrito y refleje el precio, pero no reproduce con la misma intensidad la protección económica prevista para los contratos de un único envío.

Esta diferencia resulta difícil de justificar en la dependencia económica y la capacidad del cliente para imponer condiciones suelen ser mayores precisamente en las relaciones estables y continuadas.

La enmienda evita que la revisión del combustible conviva con contratos que sigan siendo deficitarios por la evolución del resto de costes.

ENMIENDA 4. DEPENDENCIA ECONÓMICA Y ABUSO DEL PODER CONTRACTUAL

De adición. Nuevo artículo 38 bis de la Ley 15/2009 sobre protección frente a la dependencia económica y al abuso del poder contractual.

“Artículo 1 quinquies. Adición de un nuevo artículo 38 bis a la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.”

“Artículo 38 bis. Protección del porteador efectivo frente a represalias y prácticas que neutralicen derechos imperativos.

Serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas, instrucciones, prácticas o decisiones que tengan por objeto o efecto impedir, dificultar, condicionar o neutralizar el ejercicio por el porteador efectivo de los derechos imperativos reconocidos en esta ley en materia de constancia escrita del precio, revisión legalmente exigible, facturación, cobertura de costes efectivos individuales y reclamación de cantidades debidas.

En particular, serán nulas las cláusulas, instrucciones o prácticas consistentes en:

a) exigir la renuncia, total o parcial, a derechos imperativos de revisión del precio o de cobertura de costes efectivos individuales;

b) aplicar descuentos, cargos, penalizaciones, deducciones o compensaciones no previstos de manera clara, transparente y cuantificada en el contrato, o que no guarden relación directa y proporcional con un incumplimiento imputable al porteador efectivo;

c) modificar unilateralmente el precio o cualquiera de sus elementos esenciales sin causa objetiva, previamente prevista y documentalmente acreditada;

d) imponer costes, riesgos, tiempos de espera, prestaciones auxiliares, cargas administrativas o responsabilidades que correspondan a otra parte, sin contraprestación específica, suficiente y previamente pactada;

e) adoptar medidas de represalia por el ejercicio o reclamación fehaciente de los derechos reconocidos en esta ley.

Se presumirá, salvo prueba de una causa objetiva, razonable y ajena al ejercicio de dichos derechos, que constituye una represalia la reducción sustancial de servicios, la modificación perjudicial de condiciones esenciales o la terminación de la relación producida dentro de los seis meses siguientes a una reclamación fehaciente del porteador efectivo.

A los efectos del apartado anterior, se entenderá por reducción sustancial de servicios la disminución superior al veinte por ciento del volumen medio de actividad facturado por el porteador al mismo cliente durante los seis meses inmediatamente anteriores, salvo que la duración de la relación fuera inferior.

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de la aplicación del artículo 16 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, y de las demás normas aplicables.”

JUSTIFICACIÓN

El problema no reside únicamente en el precio nominal, sino en quién dispone del poder real para fijarlo y para decidir la continuidad de la relación, porque cuando un gran cargador, operador de transporte o intermediario controla el volumen de trabajo del que depende un autónomo o una PYME, la amenaza de perder tráficos puede convertir la aceptación contractual en una mera apariencia formal.

La enmienda no prohíbe negociar ni protege ineficiencias; impide utilizar una dependencia sin alternativa equivalente para imponer condiciones ajenas al riesgo empresarial normal del porteador.

La libertad de empresa protege la negociación, pero no protege la utilización del poder contractual para trasladar sistemáticamente a la parte dependiente los costes y riesgos de toda la cadena.

ENMIENDA 5. PAGO POR DEBAJO DE COSTES EN CONTRATOS CONTINUADOS Y RÉGIMEN PROBATORIO

De modificación. Artículo 140.42 LOTT sobre el pago por debajo de costes también en contratos continuados y régimen probatorio.

“Disposición final primera, apartado adicional. Modificación del artículo 140.42 de la Ley 16/1987, de 30 de julio.”

El apartado 42 del artículo 140 queda redactado en los siguientes términos:

“42. El pago al porteador efectivo, en contratos referidos a un único envío o en contratos de transporte continuado, de un precio inferior al total de los costes efectivos individuales incurridos o asumidos para la prestación, de conformidad con lo previsto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

En los contratos de transporte continuado, la comprobación se realizará respecto de cada servicio homogéneo, ruta, expedición o periodo de liquidación definido por escrito, sin que este último pueda exceder de un mes.

Será responsable de la infracción la persona física o jurídica que, contratando en nombre propio, hubiera fijado, impuesto o satisfecho el precio insuficiente.

El porteador efectivo podrá cumplir inicialmente su carga de alegación mediante la aportación de un cálculo razonado de sus costes conforme a la estructura de

partidas del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. Cuando el precio satisfecho resulte inferior a la referencia económica pública aplicable, corresponderá al presunto responsable aportar los elementos objetivos e individualizados que acrediten que el precio cubría los costes efectivos individuales de prestación.

La existencia de asimetría contractual, dependencia económica, reiteración de la conducta, pluralidad de portadores afectados, amenaza o adopción de represalias constituirá circunstancia agravante a los efectos de la graduación de la sanción.”

JUSTIFICACIÓN

La vigente limitación del artículo 140.42 a los contratos de un único envío deja fuera de la tutela sancionadora las relaciones continuadas, donde el poder negociador de la parte fuerte puede ser más intenso, además de que, no siempre coincide el cargador formal con quien decide económicamente el precio.

La responsabilidad debe alcanzar a quien realmente impone o satisface la contraprestación insuficiente.

ENMIENDA 6. Infracción específica y protección frente a represalias

De adición. Nueva infracción por imposición abusiva de condiciones y represalias.

“Disposición final primera, apartado adicional. Adición de un nuevo apartado 44 al artículo 140 y de un nuevo apartado 32 al artículo 141 de la Ley 16/1987, de 30 de julio.”

Uno. Se añade un nuevo apartado 44 al artículo 140:

“44. La imposición o aplicación reiterada de cualquiera de las siguientes conductas:

- a) la exigencia de renuncia a derechos imperativos de revisión del precio, cobertura de costes efectivos individuales o reclamación de cantidades debidas;*
- b) la aplicación de descuentos, cargos, deducciones, penalizaciones o compensaciones no previstos de forma clara, transparente y cuantificada en el contrato, cuando determinen un precio inferior al legalmente exigible;*
- c) la modificación unilateral del precio o de sus elementos esenciales sin causa objetiva prevista en el contrato;*
- d) la terminación de la relación, reducción sustancial de servicios o modificación perjudicial de condiciones esenciales como represalia por una reclamación fehaciente del porteador efectivo relativa a derechos reconocidos en la Ley 15/2009;*
- e) la negativa injustificada a reflejar en la documentación contractual o en la factura los elementos del precio o las revisiones legalmente exigibles.*

Será exigible que la conducta sea reiterada, afecte a una pluralidad de portadores efectivos, determine una reducción sustancial o terminación de una relación continuada, o produzca un perjuicio económico individual superior a 3.000 euros.”

Dos. Se añade un nuevo apartado 32 al artículo 141:

“32. La realización aislada de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 140.44 cuando no concurren las circunstancias de gravedad previstas en dicho precepto.”

Tres. Se adaptará el artículo 143.1 para incluir el artículo 140.44 entre las infracciones sancionables con multa de 4.001 a 18.000 euros y el artículo 141.32 entre las sancionables con multa de 801 a 4.000 euros.

Para graduar la sanción se atenderá, entre otros criterios, al importe del perjuicio causado, al volumen de actividad afectado, al número de portadores perjudicados, a la reiteración, a la intencionalidad, a la obtención de un beneficio económico y a la adopción de represalias.

JUSTIFICACIÓN

Una prohibición sin mecanismo efectivo de cumplimiento es insuficiente en un mercado en el que el transportista dependiente puede no demandar judicialmente por temor a perder al cliente.

La tipificación administrativa permite que la protección no dependa exclusivamente de la capacidad económica y procesal de la parte más débil y distingue, por proporcionalidad, entre conductas aisladas y conductas graves, reiteradas o represivas.

ANEXO II. JUSTIFICACIÓN POLÍTICO-JURÍDICA SINTÉTICA

1. NO SE TRATA DE FIJAR PRECIOS; SE TRATA DE IMPEDIR QUE UNA PARTE IMPONGA PÉRDIDAS A LA OTRA.

Las enmiendas dejan intacta la capacidad de cada transportista para competir mediante productividad, organización y eficiencia. Lo que impiden es que la parte que controla el acceso a los tráficos utilice esa posición contractual para capturar íntegramente las eficiencias del porteador, trasladarle costes ajenos o imponerle una contraprestación económicamente inviable.

2. EL AUTÓNOMO NO PUEDE SER CONSIDERADO MANO DE OBRA GRATUITA DE SU PROPIA EMPRESA.

En una empresa individual, el trabajo de conducción, gestión, disponibilidad y organización tiene valor económico, aunque no exista una nómina separada.

Un sistema de costes que ignore esa realidad puede concluir artificialmente que un precio cubre costes cuando en realidad sólo mantiene el vehículo en circulación a costa de la retribución personal del titular.

3. LA DEPENDENCIA ECONÓMICA ES DISTINTA DE LA POSICIÓN DE DOMINIO.

No es necesario que el gran cliente domine todo el mercado, porque basta con que, en la relación concreta, el pequeño transportista carezca de una alternativa equivalente y el cliente pueda utilizar esa dependencia para imponer condiciones.

Es la lógica ya reconocida por el artículo 16 de la Ley de Competencia Desleal.

4. LA RELACIÓN CONTINUADA NECESITA MÁS PROTECCIÓN, NO MENOS.

La continuidad genera inversiones específicas, adaptación de flota, concentración de facturación y dependencia de tráfico.

Limitar la prohibición sancionadora de pago por debajo de costes al envío aislado deja fuera el supuesto en el que la libertad real de negociación puede estar más debilitada.

5. EL BENEFICIO RAZONABLE DEBE PROTEGERSE SIN CONVERTIRSE EN UNA TARIFA.

La propuesta no fija un margen porcentual general. Reconoce que toda actividad empresarial sostenible exige remunerar capital y riesgo y que, en contratos continuados, una subida de costes no puede absorber por completo el margen inicialmente existente.

La referencia es individual y contractual, no colectiva.

ANEXO III. PROPUESTA DE MENSAJE PARA DEFENSA DE LAS ENMIENDAS

“La ley no debe garantizar clientes ni beneficios artificiales. Pero tampoco puede permitir que quien decide si un autónomo trabaja mañana utilice precisamente ese poder para obligarle a trabajar hoy por debajo de sus costes efectivos individuales, ignorando el valor económico de su trabajo personal o castigándole por reclamar derechos que la ley declara imperativos.

La competencia exige eficiencia; no exige dependencia.

La libertad contractual exige negociación; no exige sometimiento.

Estas enmiendas protegen al transportista efectivo frente a la utilización abusiva del poder de decisión dentro de la cadena, sin fijar tarifas y sin impedir que cada empresa compita por ser mejor.”

REFERENCIAS JURÍDICAS DE APOYO

1. Proyecto de Ley de medidas urgentes en materia de transporte, expediente 121/000093. BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 94-1, de 18 de mayo de 2026.
2. Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte (BOE-A-2026-8283).
3. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, artículos 10 bis, 16 y 38 y disposición adicional novena.
4. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, artículos 140.42, 140.43, 141.31 y 143.
5. Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, artículo 16, sobre discriminación y dependencia económica.
6. Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo, artículo 11, trabajador autónomo económicamente dependiente.

7. TJUE, sentencia de 4 de septiembre de 2014, asuntos acumulados C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, API y otros, ECLI:EU:C:2014:2147.
8. TJUE, auto de 21 de junio de 2016, C-121/16, Salumificio Murru, ECLI:EU:C:2016:543.

NOTA DE TÉCNICA LEGISLATIVA

La numeración concreta de los nuevos artículos y apartados podrá ajustarse por los servicios de la Cámara al integrar las enmiendas en el texto del Proyecto de Ley.

La propuesta está redactada para permitir su presentación como enmiendas de adición o modificación sin alterar el núcleo de las medidas ya contenidas en el Proyecto.

Se recomienda mantener como núcleo indisociable las enmiendas 3, 4 y 5, sobre la protección de los contratos continuados, prohibición de la explotación de la dependencia económica y extensión del régimen sancionador del pago por debajo de costes.

Sin esa conexión, la protección corre el riesgo de quedar nuevamente limitada a una declaración de principios difícil de hacer efectiva frente a quien controla la continuidad del tráfico.

En Madrid a 9 de septiembre de 2026.

**PLATAFORMA NACIONAL PARA LA DEFENSA
DEL SECTOR DEL TRANSPORTE**

53147174Q
MANUEL
HERNANDEZ
(R: G27369412)

Firmado digitalmente
por 53147174Q
MANUEL HERNANDEZ
(R: G27369412)
Fecha: 2026.09.09
17:14:43 +02'00'