PROYECTO DE REAL DECRETO-LEY POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS URGENTES PARA GARANTIZAR LA VIABILIDAD ECONÓMICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y PROTEGER AL PORTEADOR EFECTIVO FRENTE A LA DEPENDENCIA ECONÓMICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. El transporte público de mercancías por carretera constituye una infraestructura económica esencial. Hace posible el abastecimiento, la actividad industrial y comercial, la cohesión territorial y el funcionamiento ordinario de las cadenas de suministro. Su continuidad depende, en una parte muy significativa, de personas trabajadoras autónomas, microempresas y pequeñas y medianas empresas que realizan materialmente el transporte y sostienen una inversión constante en vehículos, mantenimiento, seguros, energía, personal, gestión y cumplimiento normativo.

La sostenibilidad de esa estructura empresarial no puede valorarse exclusivamente por la evolución del precio del combustible, que es una partida relevante, pero no agota la realidad económica de la prestación.

Los costes de financiación y amortización de los vehículos, mantenimiento y reparaciones, neumáticos, seguros, peajes y cánones, costes laborales, fiscales y administrativos, tiempos improductivos, así como el trabajo personal de conducción, organización y gestión desarrollado por el autónomo, inciden directamente en la viabilidad del servicio.

Un precio que incorpora correctamente la variación del combustible puede, sin embargo, resultar insuficiente cuando no cubre el conjunto de los costes efectivos individualmente soportados para realizar el transporte, porque en el caso de la persona trabajadora autónoma, la inexistencia de una nómina diferenciada no permite atribuir valor cero a su trabajo personal ni trasladar a su esfera privada el coste de la disponibilidad, dirección y gestión de su actividad empresarial.

II. La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, ya exige que el precio y los gastos relacionados con el transporte cubran los costes efectivos individuales del porteador, y asimismo, prevé la revisión obligatoria del precio en función de la variación del combustible.

Estas garantías han supuesto un avance relevante, pero precisan completarse para atender las relaciones continuadas, las dificultades probatorias del porteador efectivo y las situaciones de dependencia económica en la cadena logística.

La dificultad se manifiesta especialmente cuando quien contrata, organiza o controla el acceso a los tráficos dispone de capacidad decisoria sobre el volumen de cargas, las rutas, el precio, los descuentos, las penalizaciones y la continuidad de la relación.

En tales circunstancias, la aceptación formal de una condición económica no siempre expresa una negociación equilibrada, en particular si el porteador efectivo carece de una alternativa equivalente que le permita mantener su actividad.

Esta norma no establece tarifas mínimas, márgenes homogéneos ni una garantía pública de beneficio, como tampoco impide la competencia basada en la productividad, la innovación, la calidad o una mejor organización empresarial, y su finalidad es asegurar que la libertad de contratación preserve su presupuesto material y que ninguna parte pueda imponer, aprovechando una situación de dependencia económica, que otro soporte de forma sistemática pérdidas, costes ajenos o renuncias a derechos legalmente imperativos.

III. La extraordinaria y urgente necesidad que habilita esta disposición se fundamenta en la necesidad inmediata de evitar el deterioro de la continuidad económica de los pequeños operadores afectados y de prevenir perturbaciones en el funcionamiento de la cadena logística.

La experiencia reciente demuestra que la actualización aislada del combustible no neutraliza los desequilibrios derivados del resto de partidas esenciales ni la presión contractual que puede impedir el ejercicio efectivo de los derechos ya reconocidos por la ley.

La demora inherente a la tramitación legislativa ordinaria prolongaría la exposición de autónomos, microempresas y pequeñas empresas a relaciones deficitarias y dificultaría una respuesta institucional proporcionada ante una conflictividad sectorial que amenaza con afectar al interés general.

La medida es, por ello, concreta, proporcionada y limitada a la regulación mercantil y administrativa del transporte de mercancías por carretera, sin afectar a las materias excluidas del real decreto-ley por el artículo 86 de la Constitución.

IV. El artículo 1 modifica la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, para precisar el contenido del coste efectivo individual, reforzar el tratamiento de los contratos continuados, ampliar la revisión objetiva de costes distintos del combustible y establecer una tutela frente a cláusulas, prácticas y represalias que neutralicen derechos imperativos.

El artículo 2 modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, con el fin de extender la protección sancionadora a los contratos continuados, facilitar la acreditación inicial del coste mediante referencias públicas rebatibles y tipificar conductas de imposición abusiva o represalia.

Las disposiciones adicionales ordenan la actualización periódica de las referencias públicas de costes, facilitan información orientativa para la determinación

individualizada de los costes y establecen un mecanismo de seguimiento con participación de las organizaciones más representativas.

Las disposiciones transitorias y finales aseguran una entrada en vigor inmediata y una aplicación ordenada a los contratos vigentes.

En su virtud, en uso de la autorización concedida por el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día [FECHA],

DISPONGO:

Artículo 1.- 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. Modificación del artículo 10 bis.1

"1. En todo contrato celebrado con el porteador efectivo deberá formalizarse una carta de porte, con efectos probatorios, por cada envío. La carta de porte deberá acompañar a la mercancía durante el transporte, en soporte físico o electrónico accesible a los servicios de inspección y a los agentes encargados de la vigilancia del transporte por carretera.
La carta de porte incluirá, al menos, las siguientes menciones obligatorias:"

Dos. Sustituir el actual apartado 2 del artículo 10 bis de la Ley 15/2009.

"2. Lo dispuesto en la letra g) del apartado 1 será aplicable a todos los transportes públicos de mercancías por carretera realizados por un porteador efectivo, con independencia de que resulte exigible o no el documento de control administrativo regulado en la normativa de transportes.

Reglamentariamente podrán establecerse especialidades formales para transportes de escasa cuantía, corta distancia o características singulares, siempre que permitan la identificación del porteador efectivo, del cargador contractual, del servicio y del precio total neto aplicable."

Tres. Modificación artículo 10 bis.1.g)

La letra g) del apartado 1 del artículo 10 bis queda redactada del siguiente modo:

"g) El precio total neto convenido que deba percibir el porteador efectivo por el servicio concreto, con indicación separada, cuando proceda, de los gastos relacionados con el transporte previstos en el artículo 20, de los suplementos aplicables y de los mecanismos de revisión del precio.

El precio y los gastos relacionados con el transporte deberán figurar siempre en la carta de porte. Su constancia en un contrato continuado, orden de carga, plataforma electrónica u otro documento contractual no eximirá de su consignación en la carta de porte correspondiente a cada envío.

Cuando el precio no pueda determinarse con exactitud en el momento de formalizar la carta de porte por depender de datos objetivamente posteriores a la ejecución del servicio, deberá constar en ella, al menos, la fórmula completa de cálculo, las partidas afectadas, la fuente de referencia, el período de comparación y la forma de liquidación posterior.

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 tales costes comprenderá, cuando resulten necesarios para la prestación y estén razonablemente imputados a ella, el valor económico de su trabajo personal de conducción, organización, dirección y gestión directamente vinculado al servicio; la amortización y financiación de los vehículos y demás activos afectos; los seguros; el mantenimiento y las reparaciones; los neumáticos; los combustibles y la energía; los peajes y cánones; los costes fiscales no recuperables; los costes

laborales y administrativos; y cualesquiera otros costes directos o indirectos efectivamente incurridos o asumidos para la prestación.

La imputación del valor económico del trabajo personal se realizará mediante criterios objetivos, verificables y proporcionados a las características del servicio. Dicha imputación no comportará el establecimiento de tarifas mínimas colectivas, márgenes uniformes ni porcentajes obligatorios de beneficio.

La determinación del coste efectivo individual se realizará necesariamente utilizando como estructura común de cálculo la totalidad de las partidas aplicables del Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera elaborado por el Ministerio competente en materia de transportes.

En cada una de dichas partidas se incorporarán los datos económicos individualizados, reales y acreditables del porteador efectivo, atendiendo a las características del vehículo, servicio, ruta, distancia, carga, retorno, modalidad de explotación y demás circunstancias objetivas que resulten relevantes.

La exclusión de una partida prevista en la estructura del Observatorio deberá justificarse de forma expresa y documental por no resultar aplicable al servicio concreto.

La referencia temporal utilizada deberá corresponder, con carácter general, a la última actualización pública disponible en la fecha de realización del servicio o, en los contratos continuados, al período de liquidación objeto de comprobación.

La utilización obligatoria de la estructura de partidas del Observatorio no comportará el establecimiento de tarifas mínimas colectivas, precios vinculantes, márgenes uniformes ni porcentajes obligatorios de beneficio."

Cuatro. Modificación de la disposición adicional novena

La disposición adicional novena queda redactada del siguiente modo:

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

"4. A efectos del cálculo del coste efectivo individual de prestación del transporte a que se refiere el artículo 10 bis.1.g), 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.

El Ministerio competente publicará, al menos trimestralmente, estructuras de partidas, parámetros técnicos y referencias económicas por tipología de vehículo, clase de servicio y modalidad de explotación. Su metodología será pública, objetiva, verificable y respetuosa con la normativa de defensa de la competencia. Las referencias tendrán naturaleza informativa y probatoria, serán rebatibles y no constituirán tarifas obligatorias, precios mínimos ni márgenes vinculantes.

El porteador efectivo podrá cumplir inicialmente su carga de alegación mediante un cálculo razonado conforme a la estructura de partidas prevista en esta disposición. Si el precio satisfecho resultara inferior a la referencia pública aplicable, corresponderá a quien hubiera fijado, impuesto o satisfecho dicho precio aportar los elementos objetivos e individualizados que acrediten que el precio cubría los costes efectivos individuales de la prestación.

Las mejoras de productividad, descuentos comerciales, bonificaciones o condiciones de adquisición obtenidas individualmente por el porteador efectivo no podrán ser imputadas unilateralmente para reducir el precio del transporte. Su consideración requerirá pacto expreso, específico, transparente y libremente negociado, que identifique la eficiencia concreta, su duración, su incidencia económica y la contraprestación correspondiente."

Y,

"4 bis. La estructura de partidas prevista en esta disposición constituirá el marco mínimo común de cálculo del coste efectivo individual a efectos de lo dispuesto en el artículo 10 bis.1.g), en los procedimientos administrativos de comprobación y en las actuaciones inspectoras.

Ninguna declaración genérica del porteador efectivo, ni la mera aceptación, recepción o ejecución de una orden de transporte, podrá sustituir el cálculo individualizado realizado conforme a dicha estructura ni acreditar por sí sola la cobertura de los costes efectivos individuales."

Cinco. Adición de los apartados 5 y 6 al artículo 16

Se añaden los apartados 5 y 6 al artículo 16, con la siguiente redacción:

"5. En los contratos de transporte continuado celebrados con un porteador efectivo, el precio deberá cumplir durante toda su vigencia las exigencias de cobertura de los costes efectivos individuales establecidas en el artículo 10 bis.1.g).

La comprobación se realizará respecto de cada servicio homogéneo, ruta, expedición o periodo de liquidación expresamente definido en el contrato. Cuando se utilice un periodo de liquidación, este no podrá exceder de un mes.

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 de forma expresa en el contrato.

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

Si no se hubiese pactado dicho mecanismo y concurriera 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 podrá aplicarse a cada servicio, ruta, expedición o periodo de liquidación un precio 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."

Seis. Adición de un artículo 38 bis

Se añade un artículo 38 bis, con la siguiente redacción:

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

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 al porteador efectivo 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.

"f) Incluir en cartas de porte, órdenes de carga, contratos de adhesión, condiciones generales, plataformas electrónicas, comunicaciones operativas o cualesquiera otros documentos cláusulas o declaraciones por las que el porteador efectivo:

1.º Reconozca de forma genérica que el precio cubre sus costes efectivos individuales;

2.º Renuncie, total o parcialmente, a reclamar la insuficiencia del precio, la revisión legalmente exigible o cantidades debidas;

3.º Asuma la obligación de comunicar previamente la insuficiencia del precio como condición para poder realizar el servicio o conservar la relación comercial; o

4.º Acepte que la falta de contestación, la recepción de la orden de carga, la ejecución del transporte o la ausencia de devolución firmada del documento equivalen a conformidad con la cobertura de costes o a renuncia a los derechos reconocidos en esta ley.

5. La carga de acreditar que una declaración relativa a la cobertura de costes efectivos individuales fue objeto de negociación real, específica y libre corresponderá a quien pretenda hacerla valer frente al porteador efectivo.

La mera incorporación de dicha declaración a una condición general, orden de carga, plataforma electrónica o documento predispuesto no acreditará negociación individual ni impedirá la comprobación administrativa o judicial del precio efectivamente aplicable."

Tales declaraciones no producirán efecto alguno cuando no estén sustentadas en un cálculo individualizado, documentado y libremente negociado conforme a la estructura de partidas prevista en la disposición adicional novena."

Salvo prueba de una causa objetiva, razonable y ajena al ejercicio de tales derechos, se presumirá 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 estos efectos, se entenderá por reducción sustancial de servicios la disminución superior al veinte por ciento del volumen medio de actividad facturado por el porteador efectivo 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 de la Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal, y de las demás normas aplicables."

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 en los siguientes términos:

Uno. Modificación del apartado 42 del artículo 140

El apartado 42 del artículo 140 queda redactado del siguiente modo:

"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.

Si el precio satisfecho resultara 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 dependencia económica, asimetría contractual, reiteración de la conducta, pluralidad de porteadores afectados, amenaza o adopción de represalias constituirá circunstancia agravante a los efectos de la graduación de la sanción.

A efectos de la detección de indicios de esta infracción en carretera, los servicios de inspección y los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera podrán comprobar el precio total neto consignado en la carta de porte, las características objetivas del servicio y la referencia pública de costes aplicable conforme a la disposición adicional novena de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.

Cuando de dicha comprobación resulte que el precio consignado en la carta de porte es inferior a la referencia pública aplicable, atendidas la tipología de vehículo, modalidad de servicio, recorrido, carga y demás datos disponibles, se levantará diligencia o acta de indicios y se remitirá, con carácter prioritario, al órgano competente en materia de inspección del transporte terrestre.

La apreciación de dicho indicio no determinará por sí sola la imposición de sanción. El órgano competente deberá practicar las actuaciones de comprobación

necesarias, requiriendo, en su caso, a quien hubiera fijado, impuesto o satisfecho el precio para que aporte los elementos objetivos e individualizados que acrediten la cobertura de los costes efectivos individuales del servicio.""

Dos. Adición de un apartado 44 al artículo 140

Se añade un apartado 44 al artículo 140, con la siguiente redacción:

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

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, de 11 de noviembre.

e) La negativa injustificada a reflejar en la documentación contractual o en la factura los elementos del precio o las revisiones legalmente exigibles.

e) La negativa injustificada a reflejar en la documentación contractual o en la factura los elementos del precio o las revisiones legalmente exigibles.

f) La ocultación, alteración o consignación deliberadamente inexacta del precio en la carta de porte o en la documentación contractual, cuando tenga por objeto impedir la comprobación de la cobertura de costes efectivos individuales, neutralizar una revisión legalmente exigible o dificultar la actuación inspectora.

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

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

Tres. Adición de un apartado 32 al artículo 141

Se añade un apartado 32 al artículo 141, con la siguiente redacción:

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

Cuatro. Modificación del artículo 143.1

Se modifican las letras f) y h) del artículo 143.1, que quedan redactadas del siguiente modo:

""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, 28, 32 y 33 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.501 y 3.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 26 y 31 del artículo 141."
"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, 42 y 44 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 y 6.000 euros, las infracciones previstas en los puntos 40 y 43 del artículo 140."

Crear un nuevo apartado Cuatro:

Cuatro. Adición de un apartado 33 al artículo 141. Se añade un apartado 33 al artículo 141, con la siguiente redacción:

"33. La omisión del precio total neto del transporte, de los gastos relacionados con este o de la fórmula objetiva de cálculo cuando proceda, en la carta de porte

exigida por el artículo 10 bis de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, así como su consignación de forma incompleta, ininteligible o inexacta cuando impida comprobar la contraprestación aplicable al porteador efectivo.'

Disposición adicional primera.- Actualización de referencias públicas de costes

1. *En el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, el Ministerio competente en materia de transportes aprobará y publicará la metodología de actualización de las referencias previstas en la disposición adicional novena de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.*
2. *La metodología incluirá, con arreglo a datos objetivos y verificables, los criterios de clasificación por tipología de vehículo, clase de servicio, modalidad de explotación, ámbito territorial, distancia, carga, retorno y demás factores técnicamente relevantes.*
3. *La elaboración y revisión de la metodología contará con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las organizaciones empresariales y profesionales más representativas de los cargadores, operadores de transporte, autónomos, microempresas y pequeñas y medianas empresas del transporte".*

Disposición adicional segunda. Sistema de información y orientación

1. El Ministerio competente en materia de transportes habilitará, en el plazo de seis meses, un sistema digital de información que permita consultar las referencias públicas de costes, efectuar estimaciones orientativas por tipo de servicio y poner a disposición de los operadores modelos de cláusulas de revisión de costes compatibles con la normativa de defensa de la competencia.
2. Las estimaciones obtenidas a través del sistema tendrán carácter meramente orientativo y probatorio, no constituirán precios de referencia vinculantes y no sustituirán la determinación individualizada de los costes efectivos del porteador.

Disposición adicional tercera. Seguimiento y evaluación

1. Se crea, adscrita al Ministerio competente en materia de transportes, la Comisión de Seguimiento de la Viabilidad Económica del Transporte de Mercancías por Carretera.
2. La Comisión estará integrada por representantes de la Administración General del Estado y de las organizaciones empresariales y profesionales más representativas del transporte, la carga y la intermediación, asegurando la presencia de asociaciones representativas de personas trabajadoras autónomas, microempresas y pequeñas empresas.
3. La Comisión elaborará, con periodicidad anual, un informe público sobre la aplicación de las medidas previstas en este real decreto-ley, que contendrá, al menos, información agregada sobre evolución de costes, contratos continuados, revisiones de precio, actuaciones inspectoras, expedientes sancionadores y reclamaciones por prácticas de represalia.
4. El informe podrá incorporar recomendaciones para mejorar la eficacia de la norma, preservar la competencia y reforzar la estabilidad de la cadena logística.

Disposición adicional cuarta. Control en carretera de la constancia y suficiencia económica del precio

"1. En el plazo máximo de tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, el Ministerio competente en materia de transportes, en coordinación con el Ministerio del Interior y con las comunidades autónomas competentes, aprobará un protocolo común de control en carretera de la constancia del precio y de los indicios de insuficiencia económica en el transporte público de mercancías por carretera.

El protocolo permitirá a los servicios de inspección y a los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera acceder, mediante medios electrónicos actualizados, a las referencias públicas de costes elaboradas conforme a la disposición adicional novena de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre.

El protocolo establecerá, al menos:

a) Los datos de la carta de porte que deberán verificarse;

b) Las variables técnicas mínimas para seleccionar la referencia pública aplicable;

c) El contenido de la diligencia o acta de indicios;

d) El sistema de remisión inmediata al órgano de inspección competente;

e) Los criterios de priorización de actuaciones inspectoras posteriores; y

f) Las garantías de confidencialidad de la información económica y comercial obtenida.

La detección de un precio inferior a la referencia pública aplicable constituirá indicio suficiente para iniciar o ampliar actuaciones de comprobación, pero no sustituirá la determinación individualizada de los costes efectivos ni prejuzgará la resolución del procedimiento sancionador."

Disposición transitoria única.- Adaptación de contratos de transporte continuado vigentes

1. Los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley deberán adaptarse a lo establecido en el artículo 16.6 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en el plazo de tres meses.

2. Hasta que se produzca dicha adaptación, cualquiera de las partes podrá requerir por escrito la inclusión de un mecanismo de revisión de costes distinto del combustible. El destinatario deberá responder de manera motivada en el plazo de quince días.

3. Lo dispuesto en los artículos 10 bis.1.g), 16.5 y 38 bis de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, será aplicable desde la entrada en vigor de este real decreto-ley a los servicios realizados o a los periodos de liquidación que se inicien a partir de esa fecha.

Disposición derogatoria única.- Derogación normativa

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final primera.- Título competencial

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.ª, 8.ª y 13.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de legislación mercantil, legislación civil, sin perjuicio de la conservación, modificación y desarrollo por las comunidades autónomas de los derechos civiles, forales o especiales allí donde existan, y bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda.- Habilitación normativa

Se habilita al Gobierno y a la persona titular del Ministerio competente en materia de transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto-ley.

Disposición final tercera.- Evaluación de impacto y propuesta de consolidación normativa
En el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un informe de evaluación de su aplicación y, en su caso, una propuesta de consolidación legislativa de las medidas que, atendidos los resultados, deban mantener carácter permanente.

Disposición final cuarta.- Entrada en vigor

Este real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

53147174Q MANUEL HERNANDEZ (R: G27369412)

Firmado digitalmente por 53147174Q MANUEL HERNANDEZ (R: G27369412)
Fecha: 2026.09.23 20:13:07 +02'00'