

Madrid, 12 de abril de 2011

El próximo 29 de agosto se cumplirán once años desde la firma del “Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Transporte de Mercancías por Carretera”, en cuya elaboración participaron el Comité Nacional del Transporte por Carretera, las asociaciones de empresas cargadoras más representativas: AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME, y el propio Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Transportes por Carretera.

Aquél instrumento presentaba como objetivo inmediato lograr una mayor transparencia en el funcionamiento del mercado de transporte de mercancías por carretera, aumentar los niveles de entendimiento y colaboración entre los agentes intervinientes en la contratación de esta clase de transporte y optimizar, como consecuencia, tanto el funcionamiento de las empresas como el del mercado en su conjunto.

Desde aquel 29 de agosto de 2000, han sido diversas las modificaciones legislativas, en ocasiones consecuencia de la política desarrollada en la Unión Europea, dirigidas a la consecución de un mayor equilibrio entre las partes, incluso en ocasiones, desplazando a los usos de comercio y limitando la autonomía de la voluntad en la contratación, cuando esta se emplea como expediente para prácticas abusivas.

Las organizaciones firmantes del Código de Buenas Prácticas, conducidas por los mismos principios de legalidad, reciprocidad y transparencia que informaron la redacción de aquel instrumento, estiman necesario publicitar y trasladar al mercado real disposiciones concretas, que aun estando previstas legalmente, no son suficientemente aplicadas en la práctica mercantil. Considerando que la eficacia y aplicación de estos instrumentos, de una forma inmediata, son convenientes para superar la actual coyuntura económica.

Igualmente se estima necesario corregir determinadas singularidades y anomalías de la cadena de transporte, impulsando, en un futuro inmediato, las modificaciones legislativas que fueren menester para su depuración.

Teniendo en cuenta que el libre mercado y la libertad de pacto están en nuestro ordenamiento, el presente acuerdo pretende introducir recomendaciones y favorecer disposiciones reglamentarias que refuercen su mejor cumplimiento.

Por ello los abajo firmantes adoptan los siguientes acuerdos:

- 1.- Tener presentes, como referentes, y divulgar los principios establecidos en la aplicación del Código de Buenas Prácticas Mercantiles, consensuado en el año 2000.

2.- Rechazar rotundamente las prácticas de abuso de posición de dominio por cualquiera de las partes, fundamentalmente en los momentos en que se produzcan desequilibrios en el ajuste entre oferta y demanda. Trasladar al mercado que dichas prácticas resultan perjudiciales para el sector y generan distorsiones, comprometiéndonos a buscar parámetros de confianza y estabilidad en las condiciones de prestación del servicio.

3.- Instar a todas las partes que contratan servicios de transporte de realizar los pagos por el servicio en los plazos máximos establecidos en la Ley de Contrato de Transporte y Ley de Morosidad.

El CNTC promoverá ante la Administración, y las asociaciones de cargadores trabajarán en el objetivo, las modificaciones legislativas necesarias en orden a que el incumplimiento de los plazos máximos de pago del transporte comporte, además de las consecuencias propias de la morosidad en las relaciones contractuales, también sanción administrativa, análogamente a como se contempla en la legislación de países de nuestro entorno como Francia e Italia, e incluso en la propia Ley 7/1996 de Ordenación del Comercio Minorista. Trabajar asimismo en modificaciones legislativas para la reducción de los plazos de pago de los servicios de transporte hacia los 30 días.

Las asociaciones firmantes instruirán a sus asociados sobre la conveniencia de la firma de contratos entre las partes y que los acuerdos estables y duraderos establecen un marco favorable para un transporte de calidad. Se recomendará asimismo que en estos contratos aparezca de forma explícita la referencia a la aplicación de la Ley de Morosidad (Ley 15/2010 y 3/2004) en lo relativo a los costes por demora y gestión de cobro en caso de retrasos.

4.- Instar a cargadores y transportistas a la novación voluntaria de los contratos de larga duración firmados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 15/2009, adaptando los plazos de pago al máximo de días marcados por dicha Ley.

5.- Instar a la aplicación del artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, sobre las cláusulas de revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

El CNTC promoverá ante la Administración, y las asociaciones de cargadores trabajarán en el objetivo, las modificaciones legislativas necesarias en orden a que el incumplimiento del artículo 38 de la Ley 15/2009, además de las consecuencias propias en las relaciones contractuales, lleve aparejada también sanción administrativa, sujeto a la inspección de la Administración.

Las asociaciones firmantes instruirán a los asociados sobre la conveniencia de la firma de contratos, en los que aparezca de forma explícita la cláusula de

actualización de precios, así como la fórmula que se aplicará conforme a lo que se establece en las Condiciones Generales de Contratación.

6.- Instar a la aplicación de la cláusula de indemnización por paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, establecida en el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

7.- Fomentar la transparencia y seguridad en la cadena de transporte promoviendo las reformas legislativas pertinentes para regular el número de operadores de transporte y transportistas que pueden intervenir en una misma operación de transporte de mercancías por carretera. Mientras tanto, las asociaciones de operadores logísticos, agencias de transporte, empresas transportistas y cargadores, en su más amplio sentido de la palabra, recomendarán a sus asociados a reducir el número de contrataciones sucesivas al máximo posible.

8.- Difundir y publicitar los datos resultantes del Observatorio de Costes elaborado por el Ministerio de Fomento, entre cuyos objetivos, afirma en su Introducción:

“...constituirse en punto de referencia para todas aquellas empresas que, ya sea por su reducido tamaño o por su insuficiente posicionamiento estratégico, encuentran dificultades para establecer los criterios de gestión a seguir para asegurarse una adecuada política comercial.

No debe, pues, buscarse en el Observatorio la determinación directa del precio de un determinado transporte, puesto que dicha determinación sería el objetivo propio de una tarifa, cosa que este Observatorio no es. Su finalidad es proporcionar elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente con la certeza de estarlo haciendo sobre bases razonablemente contrastadas”.

Se relaciona a continuación el enlace al último Observatorio publicado correspondiente al mes de enero:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/SERVICIOS_TRANSPORTISTA/OBSERVATORIO_COSTES/mercancias.htm

9.- Compromiso de llevar al Observatorio de Costes la información sobre el tipo legal de interés de demora aplicable a las operaciones contratadas, que publicará semestralmente el Ministerio de Economía y Hacienda en el «Boletín Oficial del Estado».

10.- Exigir de los servicios de defensa de la competencia el control de los mercados y de los criterios con los que las empresas comercializadoras establecen los precios del combustible.

11.- Solicitar al Ministerio de Industria, la publicación del precio de venta al público medio de referencia del gasóleo, al menos con carácter semanal.

12.- Solicitar al Gobierno que inicie la tramitación legislativa necesaria para la eliminación del Impuesto venta minorista sobre hidrocarburos de ámbito autonómico y la integración del tramo estatal dentro del impuesto especial de hidrocarburos, tal como pide la Comisión Europea.

13.- Para que resulte de aplicación el seguimiento de la evolución de la morosidad y los resultados de la eficacia de la Ley, establecido en el art. Segundo de la Ley 15/2010, que recae dentro de las competencias del MITYC, se pide a la Dirección General de Transportes Terrestres que haga en paralelo un seguimiento constante del cumplimiento, dentro del desarrollo de las relaciones contractuales de la actividad de transporte de mercancías por carretera, incorporando los datos obtenidos al Observatorio de Precios.

14.- Los abajo firmantes se comprometen a la creación y, puesta en funcionamiento, de una comisión de seguimiento del nivel de cumplimiento de estos acuerdos. Esta comisión se reunirá al menos cada tres meses y, en cualquier momento, a instancia de cualquiera de la partes.

Asociaciones de cargadores:

Asociaciones de transportistas del CNT:

El Ministerio de Fomento manifiesta su compromiso de iniciar los trabajos para los desarrollos legislativos señalados en los puntos 3, 5 y 7, en coordinación con los otros ministerios que fuera necesario.

Ministerio de Fomento: