

**Doña María Bada**  
**Subdirectora General Adjunta de**  
**Ordenación y Normativa de Transportes Terrestre**  
**MINISTERIO DE FOMENTO**  
**Pº Castellana, 67 – 4º**  
**28071 MADRID**

Madrid, 12 de julio de 2010

Muy señora nuestra:

Considerando que el Transporte por Carretera en España participa de forma importante en el desarrollo de la economía nacional, se hace necesario introducir una serie de cambios en la legislación vigente. Cambios que están justificados por la dinámica de los tiempos actuales.

Para ello, sugerimos que la **LOTT** y la **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, se adapten a la realidad actual de la actividad del Transporte por Carretera.

Hay que tener presente que nuestras propuestas tienen como objetivos fundamentales, **“la seguridad”** en el transporte y **“aumentar la recaudación por IVA”** por parte del Tesoro Público, además de **“garantizar” el mantenimiento del empleo** por parte de los trabajadores autónomos del transporte. Por ello solicitamos que en las modificaciones necesarias a la legislación del transporte, se impida expresamente la posibilidad de pactos que repercutan negativamente en la seguridad, en el aumento de la contaminación atmosférica, en el desgaste de las vías ó en la disminución de la recaudación de la Hacienda Pública.

A tal fin, desde la **Agrupación Nacional de Transportes Plataforma** hacemos las siguientes sugerencias.

**Primero.- (Ley 15/2009)**

**Artículo 20.** Si la legislación fija unos tiempos de descanso obligatorio para el porteador, con el fin de que cuando inicie nuevamente el servicio se encuentre en perfecto estado para garantizar la seguridad, es contraproducente que no quede perfectamente regulado que: “el porteador en ningún caso se encargará de la labor de carga y descarga”. **No es admisible la terminología “salvo pacto en contrario”**. No puede haber

Derivado del  
Ministerio de  
Fomento

pactos contrarios a que el porteador dedique el tiempo obligatorio de descanso, precisamente a eso, a descansar.

## Artículo 22.- Paralizaciones

**Artículo 141.4 de la LOTT.-** Exceso de carga en el transporte de áridos. La dinámica en el transporte de áridos, especialmente en los derivados de obras públicas, se ha detectado una inadmisibles práctica consistente en: “que el cargador sobrepasa la carga máxima que cada camión debe transportar”, al no estar regulado “el control obligatorio” del peso de la carga que hay que transportar. Ello supone que el porteador no tiene elementos técnicos que le permitan denunciar la ilegalidad ante el cargador. La mera insinuación de un posible exceso de la carga, supone de facto, que el cargador comunique al porteador que no son necesarios sus servicios. Siendo inmediatamente ocupado ese puesto.

Ese temor a no tener trabajo está suponiendo que:

- 1.- Los camiones de transporte de áridos están transportando más carga de la legalmente permitida.
- 2.- Esto supone una disminución en la facturación (40% menos), lo que supone que Hacienda ingresa un 40% menos por IVA.
- 3.- Las carreteras sufren un mayor desgaste por la sobrecarga.
- 4.- Aumenta el riesgo en la carretera, con mayores espacios de frenada. Un
- 5.- Mayor consumo de neumáticos, con riesgo de reventones y peligro de accidentes graves.

Para evitar lo anterior, es necesario que se exija al cargador los instrumentos técnicos (que los hay) para determinar con exactitud el peso cargado sobre el camión del porteador. Facilitando al porteador el correspondiente ticket con las características del material transportado, lugar de origen, lugar de destino y peso cargado. Si en los controles establecidos se determinase que el camión transporta más peso del legalmente establecido, que la sanción recaiga exclusivamente en el cargador.

**ROTT, Artículo 198.-** Exención de disponer de tacógrafo en el transporte de áridos en distancias menores de 50 km. No se entiende por parte de los profesionales del sector, que los portacontenedores y transportes similares entre distancias menores a 50 Km. Estén exentos de llevar el tacógrafo controlador, mientras que las “bañeras” en el transporte en distancias similares tengan la obligación de llevar el tacógrafo. Lo que en la práctica distorsiona la actividad, creando un innecesario agravio comparativo entre dos transportes similares.

Con todo lo anterior se busca racionalizar la actividad del Transporte por Carretera, haciendo que la actividad sea más racional, permitiéndonos competir con transportistas de otros países, al tiempo que aumentemos la seguridad en la actividad, garantizando la recaudación correspondiente por parte de la Hacienda Pública.

Atentamente

