



ESTUDIO APLICACIÓN DE COEFICIENTES REDUCTORES
PARA LA JUBILACIÓN ANTICIPADA DE LOS
TRABAJADORES AUTÓNOMOS POR PENOSIDAD,
PELIGROSIDAD Y MORBILIDAD EN EL SECTOR DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN
CATALUÑA Y EN EL CONJUNTO DEL ESTADO ESPAÑOL

Amb el suport de:



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica**

INDICE

I.	Introducción.....	3
II.	Análisis social y económico del sector.....	6
1.	Situación del sector del transporte en España.....	6
2.	Análisis de la situación del sector en Catalunya.....	9
III.	Factores de riesgo y siniestralidad.....	13
1.	Factores de riesgo	14
2.	Incidencia de la siniestralidad	16
IV.	Regulación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación por trabajos de elevado riesgo para la salud.....	19
1.	Requisitos para el establecimiento de coeficientes reductores	21
2.	Procedimiento para la aprobación de coeficientes reductores de edad de jubilación ..	24
3.	Especificaciones en el trabajo autónomo	27
V.	Propuesta de jubilación anticipada por peligrosidad ajustada a las peculiaridades del trabajo autónomo y del RETA.....	29
1.	Justificación	29
2.	Propuesta de reducción de edad de jubilación.....	31
3.	Retroactividad en la aplicación de los coeficientes reductores	34
VI.	Otras propuestas alternativas y complementarias de protección social para la reducción de la siniestralidad.....	34
VII.	Conclusiones.	36

RELACIÓN DE ABREVIATURAS Y SIGLAS

CNSST	Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
DA	Disposición adicional
DGOSS	Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social
DT	Disposición transitoria
ENDITA	Estrategia Nacional de Impulso al Trabajo Autónomo 2022-2027
FENADISMER	Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España
IDESCAT	Institut d'Estadística de Catalunya
INSHT	Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo
INSST	Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
LETA	Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo
PGE	Presupuestos Generales del Estado
RD	Real Decreto
RETA	Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos
RGSS	Régimen General de la Seguridad Social
SS	Seguridad Social
TRADE	Trabajador autónomo económicamente dependiente
TRLGSS	Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social
TS	Tribunal Supremo

I. Introducción

El sector del transporte y especialmente el transporte de mercancías por carretera en Cataluña y en el resto del estado español, ostenta especiales singularidades que conllevan a experimentar una elevada siniestralidad que trae causa en diferentes elementos que lo caracterizan y que implican un entorno de riesgo mucho mayor que el habitualmente aceptable para el conjunto de actividades económicas. Estos elementos pueden ser de diferente naturaleza y con un grado de incidencia mayor o menor, pero el conjunto de todos ellos lleva a un resultado de siniestralidad y penosidad en el ejercicio profesional que merece especial atención por parte de las Administraciones Públicas. Los horarios atípicos, el alto ritmo de trabajo que, en muchas ocasiones, implica permanecer largos periodos de tiempo fuera del hogar, así como otros riesgos específicos como el mantenimiento de posturas inadecuadas durante largo periodos de tiempo, la exposición al ruido, sobreesfuerzo o la necesidad de mantenerse concentrado y vigilante, todo ello unido a la realidad de un mercado de trabajo en el sector cada vez más envejecido, contribuyen notoriamente a que se trate de uno de los sectores de actividad con una mayor siniestralidad.

Esas características propias del sector del transporte catalán y también español son comunes con independencia del vínculo laboral, de manera que son compartidas por los trabajadores por cuenta ajena y los trabajadores autónomos. No obstante, a estos últimos se añaden además los riesgos psicosociales intrínsecos al trabajo por cuenta propia que, como tal, no solamente implica llevar a cabo las tareas propiamente dichas del puesto de trabajo que corresponda, sino que también han de velar por la buena marcha y organización, tanto económica como productiva de la actividad, de manera que se multiplica el riesgo asociado a la misma cuando se vincula al trabajo autónomo.

Recientemente, los sindicatos y las entidades empresariales más representativas del sector del transporte han tratado de alcanzar un acuerdo para la jubilación anticipada por penosidad y peligrosidad en el sector del transporte de mercancías. Sin embargo, dicho acuerdo fue suspendido hasta la en su momento

anunciada reforma normativa que, finalmente se ha materializado en la aprobación del Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores, cuya entrada en vigor se ha producido el 17 de junio de 2025. No obstante, las conversaciones en todo momento han dirigido el asunto hacia el trabajo asalariado, sin que hasta la fecha se haya tenido en cuenta la enorme trascendencia del trabajo autónomo en este sector y más concretamente en el ámbito del transporte de mercancías por carretera en el que su representación es muy cercana a la de los trabajadores por cuenta ajena. El hecho de que se haya logrado activar, aunque con sus deficiencias y dificultades, la negociación y que haya trascendido a la voluntad de los agentes sociales es un enorme avance al tratarse de una histórica reivindicación del sector y de sus asociaciones representativas¹.

No obstante lo anterior, el distinto tratamiento entre colectivos, de trabajadores por cuenta ajena y de trabajadores autónomos, no deja de suponer una pérdida de derechos para los segundos que experimentan en el desarrollo de su actividad los idénticos riesgos vinculados a la peligrosidad del sector del transporte, acrecentados si cabe por la mayor carga de trabajo de gestión y exposición a riesgos psicosociales que lleva implícito el trabajo por cuenta propia, en el que no solamente se desarrolla la labor productiva, sino también de gestión y dirección, soportando además el riesgo y ventura de la misma, lo que supone mayores exigencias físicas y mentales que llevan a una mayor necesidad de protección social de este colectivo e incluso, atender a sus circunstancias especiales para establecer un marco regulatorio diferente que garantice, en definitiva, una equidad en la protección de su salud respecto a la de los trabajadores asalariados. No se trata de esta manera de lograr mayores derechos para el trabajo autónomo, sino atender a sus peculiaridades específicas para alcanzar una equiparación de derechos a través de una regulación singular para alcanzar una mitigación del riesgo asociado al trabajo equiparable entre ambos regímenes de la Seguridad Social.

¹ En este sentido, FENADISMER, junto con algunas organizaciones empresariales y sindicales del sector del transporte por carretera, ha venido reivindicando desde hace ya varios años la necesidad de que los transportistas de avanzada edad puedan acceder a la jubilación anticipada aplicando a su pensión los coeficientes bonificadores en atención al carácter penoso y peligroso de la actividad.

Por todo lo anterior, resulta necesario establecer un sistema de jubilación anticipada a una edad inferior a la legalmente establecida y con unos coeficientes reductores menores que se adapte y tenga en cuenta las peculiaridades propias del trabajo por cuenta propia. En este sentido, es innegable que los trabajadores autónomos merecen idéntica protección social que los trabajadores asalariados, pero siempre bajo la premisa de la existencia de dos regímenes de Seguridad Social que son totalmente distintos y que cuentan con características comunes en algunos aspectos, pero también específicas que los distancia en otros, y que necesariamente llevan a que las medidas de protección de cada uno de los colectivos atiendan a su propia naturaleza, la cual no se traduce exclusivamente en un Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (en adelante, RETA) que ostenta mayores riesgos en el desarrollo de la actividad laboral en el sector, sino que además cuenta de base con características estructurales que perjudican enormemente la protección social y su materialización en la suficiencia de las prestaciones, en tanto en cuanto los trabajadores autónomos perciben una pensión de jubilación casi un 40% inferior respecto a la de sus homólogos asalariados, circunstancia que depende en gran medida del enfoque de libre elección de bases que ha imperado históricamente en el RETA y de la asunción de la totalidad de la cotización por el trabajador por cuenta propia. Si bien estas características propias estructurales y transversales no deberían, al menos a priori, interferir en la regulación en materia de jubilación anticipada, es evidente que, de facto, lo hará en la medición de su efectividad, pues interfiere directamente en la decisión de la persona a la hora de plantearse una jubilación anticipada por las consecuencias económicas y sociales que la misma puede acarrear.

Así, el presente estudio tiene su razón de ser en el análisis del trabajo autónomo en el sector del transporte catalán y también español, los riesgos y peligrosidad a la que se enfrentan en el ejercicio de su actividad, para tras realizar un análisis jurídico, proponer medidas de jubilación anticipada y otras alternativas que permitan la posibilidad de acceder a un retiro adelantado para reducir la siniestralidad del sector que se encuentra mayoritariamente concentrada en franjas de edad cercanas a la edad de jubilación. El objetivo último es, por tanto, la mejora de las condiciones económicas del ejercicio de la actividad y la protección de la salud en el sector.

II. Análisis social y económico del sector

1. Situación del sector del transporte en España

Con carácter previo al desarrollo del objeto del presente trabajo, conviene realizar un análisis estadístico del sector para conocer su situación actual. Del estudio de los diferentes datos oficiales, disponibles en distintas publicaciones, informes y estudios, se desprende la enorme trascendencia del sector del transporte que acostumbra a ser uno de los que cuentan con una mayor representación entre empresas y trabajadores autónomos, lo que no es más que una muestra que permite contrastar y acreditar la importancia del mismo en el ámbito económico, social y de empleo.

Acudiendo a los datos publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a fecha 1 de abril de 2025, existían un total de 222.149 empresas transportistas, de las cuales 146.482 son persona física y 73.624 tienen personalidad jurídica, lo que supone el 65,95% y 33,14%, respectivamente². Se ha de tener en cuenta que estas cifras se extraen del Registro de Empresas y Actividades de Transporte, por lo que únicamente recogen aquellas empresas y trabajadores autónomos que desarrollan una actividad de transporte para las que sea necesario obtener título habilitante para su ejercicio o autorización de transporte³, quedando excluidas aquellas actividades que por su naturaleza no requieran ningún tipo de autorización, como pueden ser aquellas que se desarrollen con vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las dos toneladas, que se encuentran exentas de su obtención⁴.

Acudiendo a los datos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, se puede obtener una imagen más fiel de la representación del sector en el ámbito del trabajo autónomo, así, en virtud de los mismos, en marzo de 2025, los afiliados al RETA que desarrollan su actividad en el sector del transporte ascendieron a 216.253. De ellos 168.872 son personas físicas y 47.358 desarrollan

² MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, Estadísticas, estudios e informes, consultado el 20 de abril de 2025: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>

³ Art. 53 Ley 16/1987

⁴ Art. 3 Orden FOM/734/2007.

su actividad a través de una persona jurídica (socio o administrador)⁵, representando el primer grupo el 78,09% del total de afiliados y el segundo el 21,91%. La mayoría de los afiliados al RETA son, en consecuencia, trabajadores autónomos propiamente dichos que no desarrollan la actividad a través de ninguna fórmula societaria, sino como persona física.

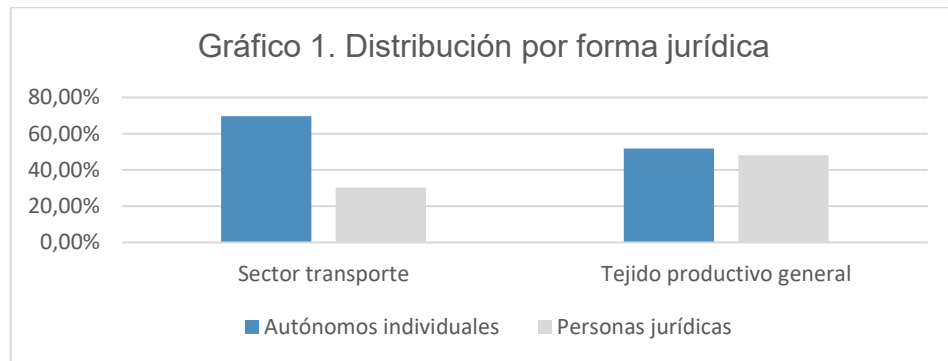
Como se puede apreciar, existe una enorme discrepancia entre las cifras relativas a las empresas transportistas publicadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenibles y la imagen del RETA publicada por el Ministerio de Trabajo y Economía Social. A este respecto, conviene señalar los motivos que lo justifican y que las hacen perfectamente compatibles entre sí: en primer lugar, como ya se ha dicho, existen profesionales del transporte que no constan en las primeras por no encontrarse inscritos en el Registro de Empresas y Actividades del Transporte; en segundo lugar, la posibilidad que tienen los autónomos societarios de desarrollar su actividad a través de más de una persona jurídica, lo que implica que el número de éstas sea mayor que el de aquellos; y, en tercer lugar, la posibilidad de que las personas jurídicas no tengan ningún autónomo societario detrás, circunstancia que no suele ser usual en las PYMES, pero se vuelve más habitual a medida que aumenta el tamaño de la empresa.

Comparando los datos analizados con el panorama del tejido productivo en general, se evidencia que se trata de un sector en el que la presencia del autoempleo es mucho mayor, superando en más de 14 puntos porcentuales el peso relativo que tienen la totalidad de los autónomos persona física en el RETA: 64,93% frente al 35,07% de autónomos societarios⁶. Además, comparando los datos de las personas afiliadas al RETA con el número total de empresas del sector, se puede apreciar que se encuentra mucho más fragmentado al ostentar un gran número de trabajadores

⁵ MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL, Portal del Trabajo Autónomo, datos estadísticos mensuales (desde 2024), consultado el 20 de abril de 2025: <https://www.mites.gob.es/trabajoautonomo/es/Conocenos/estadisticas/datos-estadisticos-mensuales-desde-2024/2024/index.html>

⁶ MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL, Portal del Trabajo Autónomo, datos estadísticos mensuales (desde 2024), consultado el 20 de abril de 2025: <https://www.mites.gob.es/trabajoautonomo/es/Conocenos/estadisticas/datos-estadisticos-mensuales-desde-2024/2024/index.html>

autónomos individuales en contraposición con una menor presencia de personas jurídicas, como así se muestra en el gráfico 1.



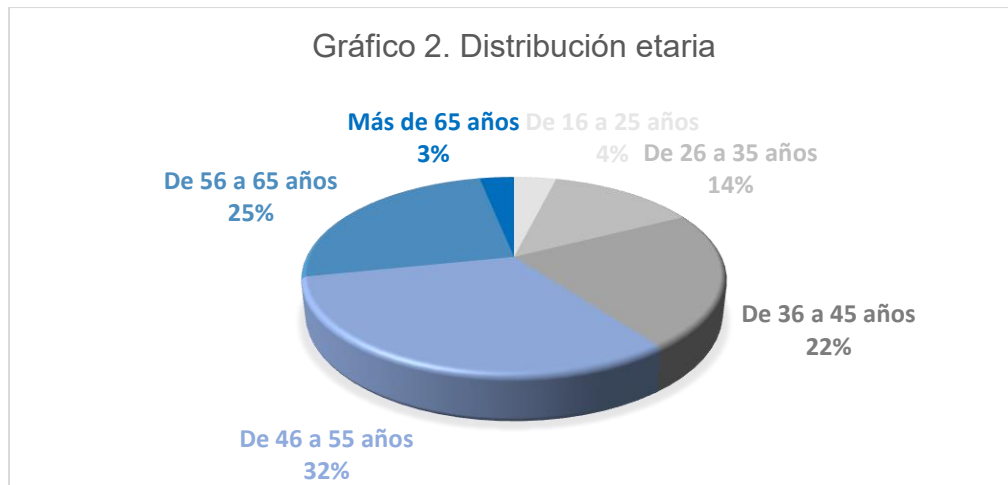
Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social y Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible

Si analizamos el peso sobre el empleo, el total de trabajadores (autónomos y asalariados) del sector del transporte a septiembre de 2024 alcanzaba la cifra de 1.073.855⁷. De ellos, los trabajadores autónomos representan el 20,14%, porcentaje que aflora un peso notoriamente superior que el ostentado por el trabajo por cuenta propia en el mercado laboral en general, que supone el 15,87%⁸.

En cuanto a la dimensión etaria, es importante resaltar que el 60,20% de los trabajadores autónomos del sector del transporte tienen más de 45 años y más del 28% tiene más de 55 años. En el siguiente gráfico se representa la distribución etaria de los trabajadores por cuenta propia en el sector.

⁷ MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO: “Cifras PYME, datos marzo 2025”, marzo 2025.

⁸ MINISTERIO DE SEGURIDAD SOCIAL, Estadísticas: Afiliados medios totales 2025, consultado 20 de abril de 2025: <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/EstadisticasPresupuestosEstudios/Estadisticas/EST8/EST10/EST290/EST291>



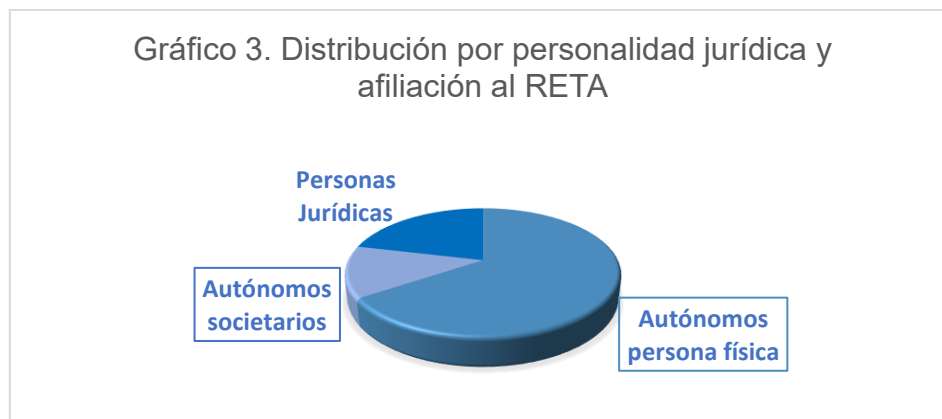
Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Ministerio de Trabajo y Economía Social

Con todo, del análisis de los datos se puede deducir la gran atomización del sector del transporte, conformado por una gran cantidad de trabajadores autónomos persona física y microempresas, con una menor presencia de grandes empresas. Además, la representación de los trabajadores autónomos en este sector es mucho mayor al habitual, suponiendo un peso relativo que supera en más de 4 puntos porcentuales la media del mercado laboral. Igualmente, se trata de un sector envejecido. Consecuencia de todo ello, resulta de vital importancia llevar a cabo medidas enfocadas a la protección social del trabajo autónomo y, más específicamente, de los trabajadores del sector con edades cercanas a la jubilación.

2. Análisis de la situación del sector en Catalunya

En Catalunya se cumplen los mismos patrones detectados, aunque con una mayor agudeza, si cabe. En este sentido, atendiendo a los datos publicados por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, en los últimos datos publicados de marzo de 2025, existen un total de 38.301 empresas inscritas en el Registro de Empresas y Actividades del Transporte, representando el 17,24% del total, lo que da fe de la importancia del sector en la región. De ellas, son autónomos personas físicas un total de 28.150, mientras que las personas jurídicas ascienden a 9.977, representando el 73,50% y 26,05% respectivamente.

Por su parte, atendiendo a los datos publicados del Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat), el año 2022 cerró con 46.293 empresas del sector del transporte en la Catalunya⁹, mientras que, a 31 de diciembre de ese mismo año existían 41.905 afiliados por cuenta propia del sector del transporte y actividades complementarias¹⁰, correspondiendo 34.949 con trabajadores autónomos persona física¹¹ y 6.956 son autónomos societarios que desarrollan su actividad a través de una o varias personas jurídicas, siendo la distribución del 83,40% y 16,60%. Teniendo en cuenta el total de las empresas del sector en Cataluña (personas físicas y personas jurídicas), los trabajadores autónomos individuales representan el 75,50% y las personas jurídicas el 24,50%.



Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Idescat

En lo que respecta a la ocupación en términos globales, el mismo Idescat fija la cifra en 142.120 personas asalariadas a 31 de diciembre de 2022, lo que representa un peso del 4,83% del trabajo por cuenta ajena en Catalunya. De estos datos, se extrae que el peso relativo del sector en el trabajo autónomo es de casi 2,7 puntos porcentuales, más de un 50% superior, respecto al del trabajo asalariado. Igualmente, como se muestra en el gráfico 3, los trabajadores por cuenta propia suponen en Catalunya el 22,77% del total de ocupados del sector, mientras que solo

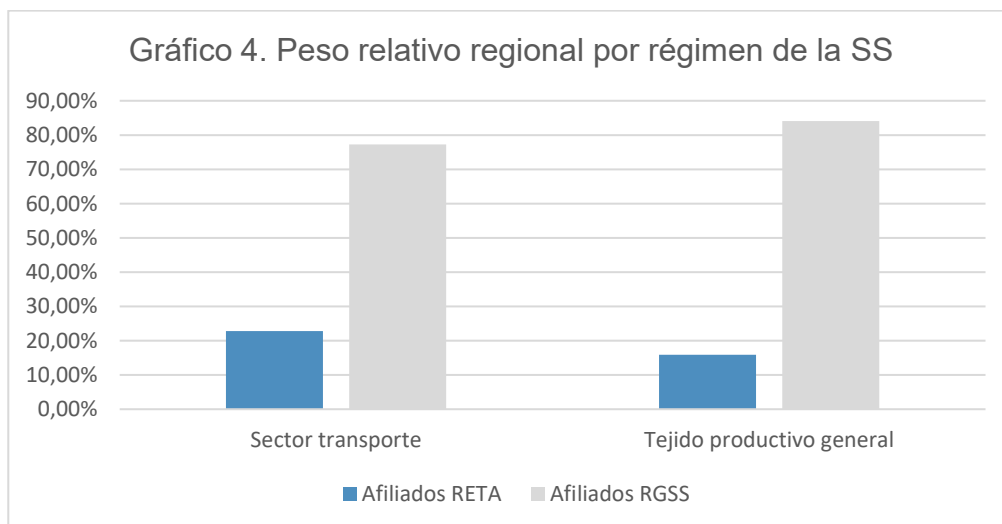
⁹ INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Transporte y almacenamiento. Principales resultados. Por ramas CCAE-2009 Cataluña.2022, consultado el 25 de abril de 2025: <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=aec&n=15600&lang=es>

¹⁰ INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Afiliacions al Règim especial de treballadors autònoms. Per secció d'activitat econòmica. A últim dia del mes, consultado el 26 de abril de 2025: <https://www.idescat.cat/pub/?id=afic&n=14996&lang=es>

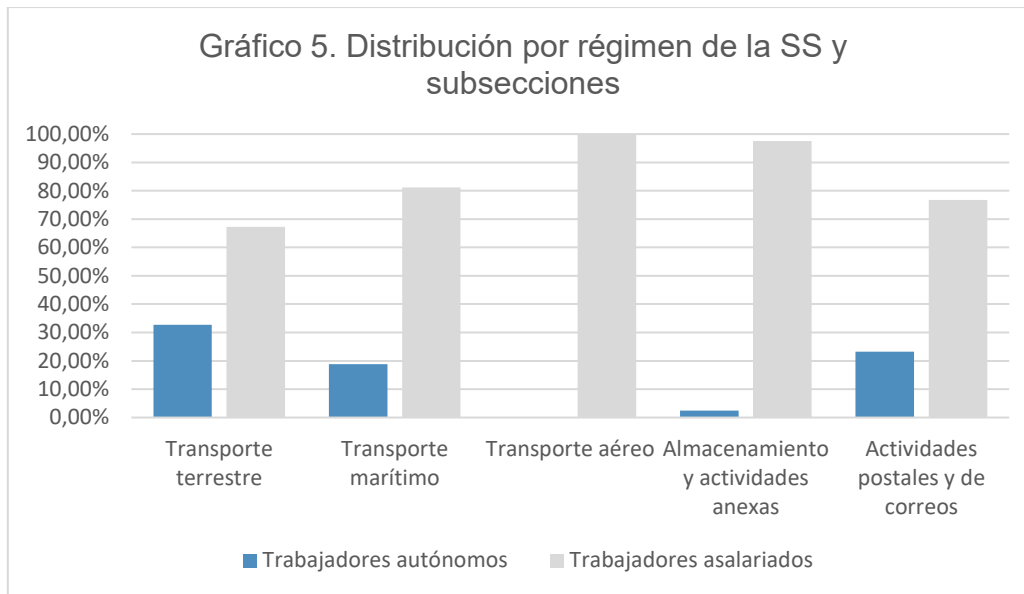
¹¹ INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Personas ocupadas y horas trabajadas. Por ramas, consultado el 26 de abril de 2025: <https://www.idescat.cat/eas/?tc=1&se=2&ta=23&lang=es>

suponen el 15,93% del tejido productivo en general, en el que tienen un peso mucho menor; ello implica que el peso de los trabajadores autónomos que ejercen actividades de transporte es mayor en Catalunya que en el resto del estado, mientras que el porcentaje de autónomos en el mercado laboral en general se mantiene prácticamente idéntico. Es decir, si ya a nivel estatal se encuentra altamente atomizado y con una concurrencia de autónomos y microempresas superior a la media, esta circunstancia es aún mayor en Catalunya tal y como se muestra en el gráfico 4.

A mayor abundamiento, en los números analizados se encuentra recogida la información relativa a la sección Transporte y Almacenamiento del sector servicios. Sin embargo, en dicha sección existen subsectores de distinta naturaleza que, si bien todos ellos guardan relación con el transporte, tienen realidades absolutamente diferentes y discordantes, tanto en lo que se refiere a su naturaleza en sí como a su realidad sociolaboral y económica. Por ello conviene además llevar a cabo un breve análisis de los distintos subsectores, lo que nos permitirá conocer con una precisión mucho mayor las verdaderas características y peculiaridades del mercado de trabajo en el ámbito del transporte.



Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Idescat



Elaboración propia a partir de datos estadísticos del Idescat

Del gráfico 5 se desprende que mientras en las actividades de transporte terrestre los trabajadores por cuenta propia en Catalunya alcanzan prácticamente la un tercio de la ocupación total, en el caso del transporte aéreo y de almacenamiento y actividades anexas al transporte no existen prácticamente trabajadores autónomos, rozando los trabajadores asalariados el 100% de la ocupación total, encontrándose acaparados principalmente por grandes corporaciones que emplean a numerosos trabajadores por cuenta ajena. Esta circunstancia en cuanto a la disparidad en los datos conlleva a la paradoja de que son precisamente aquellas subsecciones en las que existe un menor grado de siniestralidad las que contribuyen a diluir la importancia y el peso del interés del trabajo autónomo en la protección social cercana a la edad de jubilación objeto del presente estudio, siendo, por ejemplo, de interés similar para asalariados y autónomos en el ámbito del transporte de mercancías por carretera por afectar las medidas objeto de estudio a un numeroso grupo de personas autónomas, casi el doble de lo habitual, al contrario de lo que sucede normalmente en el tejido productivo general en el que si bien la proporción del trabajo autónomo es relevante, no alcanza ni mucho menos a la mitad del trabajo asalariado como así sucede en el transporte de mercancías por carretera, lo cual resulta de enorme relevancia a la hora de iniciar procesos de negociación de medidas como el establecimiento de coeficientes reductores para la jubilación anticipada y establecer los agentes sociales que han de representar a los diferentes

colectivos en dichos procesos en los que necesariamente han de incluirse la representación social de los trabajadores autónomos.

En lo que respecta a la contribución económica y productiva del sector del en Catalunya, en el ejercicio 2024 contribuyó al PIB Catalán con cerca de 39.751 millones de Euros, lo que supone el 14,6% del total de la economía Catalana¹² que ascendió a 272.268 millones de Euros¹³, cifra que supera enormemente a la aportación del sector del transporte y almacenamiento al conjunto de la economía española que apenas representa el 4,4% del PIB¹⁴

En definitiva, la situación del sector del transporte y almacenamiento en Catalunya presenta acentuadas singularidades que implican una enorme descentralización, con un tejido productivo principalmente compuesto por trabajadores autónomos y PYMES, con algunas grandes empresas que tienen una representación mayor en actividades de almacenamiento y actividades anexas que en las actividades de transporte propiamente dichas (salvo el aéreo), de manera que se trata de un sector de enorme transcendencia para el trabajo autónomo y, a su vez, tiene igualmente una gran importancia para la economía catalana al representar una fracción considerable de su PIB.

III. Factores de riesgo y siniestralidad

El sector del transporte en Catalunya y en el conjunto del estado español se encuentra continuamente señalado por las estadísticas como el que mayor índice de siniestralidad presenta junto al sector agrario, encabezando ambos todos los años los rankings en cuanto a número de accidentes de trabajo con y sin resultado de muerte y es que son diversos los indicadores que colocan al transporte, y más

¹² CIMALSA Logística i mobilitat: "Observatori de la Logística, Els indicadors de competitivitat del Sistema Logístic Català", 17ª edición, juny de 2022.

¹³ INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Producto interior bruto. Oferta, consultado el 28 de abril de 2025: <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=basics&n=10231&lang=es&col=1>

¹⁴ MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: Observatorio del transporte y la logística en España, Informe anual 2023, consultado el 28 de abril de 2025: <https://otle.transportes.gob.es/inform/es/2023/3competitividad/32-valor-anadido-productividad-y-remuneracion-de-los-agentes/322evolucion-y-tendencia-del-vab-del-transporte-yalmacenamiento#:~:text=El%20VAB%20del%20sector%20E2%80%9Ctransporte,de%20euros%20constantes%20de%202015.>

concretamente al transporte por carretera, como la actividad con mayores índices de siniestralidad.

1. Factores de riesgo

En el transporte por carretera, existen riesgos genéricos compartidos por otras profesiones a los que se suman riesgos específicos vinculados a las condiciones concretas en las que se desarrolla esta actividad. Estos riesgos específicos pueden clasificarse en cuatro elementos: el factor humano (conductor), el vehículo, la mercancía transportada y la vía de circulación y su entorno¹⁵.

El elemento fundamental que motiva la jubilación anticipada son los requerimientos de las condiciones físicas y psíquicas de los conductores, que desarrollan tareas para las que se requiere un conjunto de procesos cognitivos y físicos de los que depende su realización en un marco de eficacia y seguridad, debiendo estar atento a las señales que tengan lugar en el entorno y dar respuesta a las mismas de forma inmediata y eficaz, respuesta que puede a su vez verse afectada por las capacidades psico-físicas del conductor y que, a medida que avanza la edad, pueden verse mermadas. Este elemento, además interfiere en todos los demás riesgos existentes.

Existen riesgos específicos identificados en el desarrollo de la actividad del transporte, entre los que destacan¹⁶:

- a) Exposición a vibraciones.
- b) Posturas estáticas prolongadas en posición sedente (diseño del asiento, la cabina y otros equipos).
- c) Manipulación manual de cargas.
- d) Inhalación de vapores y gases.
- e) Manejo de sustancias peligrosas (gases de escape, productos químicos en el vehículo, combustible, exposición al polvo de la carretera durante la carga, la descarga y las paradas de descanso, y en los trabajos de limpieza y mantenimiento).

¹⁵ INSST: “Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera”, INSST, marzo 2022.

¹⁶ Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo: “La salud y la seguridad en el trabajo de los conductores del sector del transporte por carretera”, Observatorio de Riesgos de la EU-OSHA, 2012.

- f) Condiciones climáticas (calor, frío, corrientes de aire, lluvia, etc.).
- g) Escaso margen para adoptar condiciones de trabajo ergonómicas y estilos de vida saludables.

A todo ello, habría que sumar los factores psicosociales que, en el ámbito del trabajo autónomo tienen una mayor incidencia: carga de trabajo, presión temporal, organización del tiempo de trabajo, gestión, planificación y administración de la actividad, fatiga, estrés, entre otros. En este sentido, se ha de señalar, además, que el sector del transporte por carretera se caracteriza por reunir una elevada competencia que necesariamente lleva a los trabajadores autónomos a aumentar la carga de trabajo y soportar mayores presiones que pueden venir, por ejemplo, por la exigencia de clientes, las entregas “just in time”, el aumento del tráfico y la vigilancia a distancia, entre otros, que llevan necesariamente a turnos irregulares y largos que profundizan en todos los riesgos descritos¹⁷.

La combinación específica de riesgos y factores conllevan a una elevada dificultad de mantener en todo momento una seguridad que requieren la naturaleza de las tareas.

Por subsectores, se pueden identificar los siguientes factores de riesgo en el transporte de mercancías por carretera:

SUBSECTOR	CAUSAS GENERADORAS DE RIESGO
Transporte de pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> —Actos de violencia y acoso —Contacto con los clientes, incluida la comunicación a estos de los cambios organizativos, incluso en las taquillas —Trabajo en solitario —Trabajo por turnos Exigencias contradictorias (atender a los clientes y conducir), que pueden causar hipertensión y enfermedades cardiovasculares —Necesidades de una mano de obra que envejece
Transporte por carretera de larga distancia	<ul style="list-style-type: none"> —Gestión de entregas “just in time” que causan una gran presión en el trabajo —Exigencias de los clientes; trabajar en los lugares en que trabajan otras personas —Uso creciente de tecnologías complejas y sistemas de vigilancia a distancia —Diseño del lugar de trabajo

¹⁷ Estudio de los requerimientos físicos y psíquicos exigidos en el desempeño del conductor profesional para la propuesta del establecimiento de conductores de la edad de jubilación, elaborado por Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros, Federación Estatal de Transportes y Mar de UGT y Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER), Tecnos, 2012

	<ul style="list-style-type: none"> —Facilidad de acceso a instalaciones y servicios (higiénicos, de alimentación y médicos) —Enfermedades infecciosas —Violencia y agresiones —Trabajo en solitario —Posturas estáticas prolongadas en posición sedente y exposición a vibraciones —Riesgo de accidentes, entre otros, al cargar y descargar —Necesidades de una mano de obra que envejece
Transporte de mercancías peligrosas	<ul style="list-style-type: none"> —Riesgo de accidentes, entre otros, de incendio y explosión —Exposición a sustancias peligrosas, en especial durante la carga y la descarga —Riesgo de caídas desde vehículos y otros medios de transporte
Servicios de mensajería	<ul style="list-style-type: none"> —Condiciones imprevisibles en las instalaciones de los clientes, por ejemplo, disponibilidad de dispositivos elevadores seguros —Expectativas del cliente y contacto con este —Riesgo de accidentes y condiciones meteorológicas, por ejemplo, para los mensajeros en bicicleta —Elevación y manipulación de paquetes/mercancías de tamaños y formas imprevisibles —Problemas relativos a la organización del trabajo presión en el trabajo a causa de los cambios de tareas pasajeros, uso de sistemas de vigilancia/contacto a distancia (los conductores reciben ordenes mientras conducen)

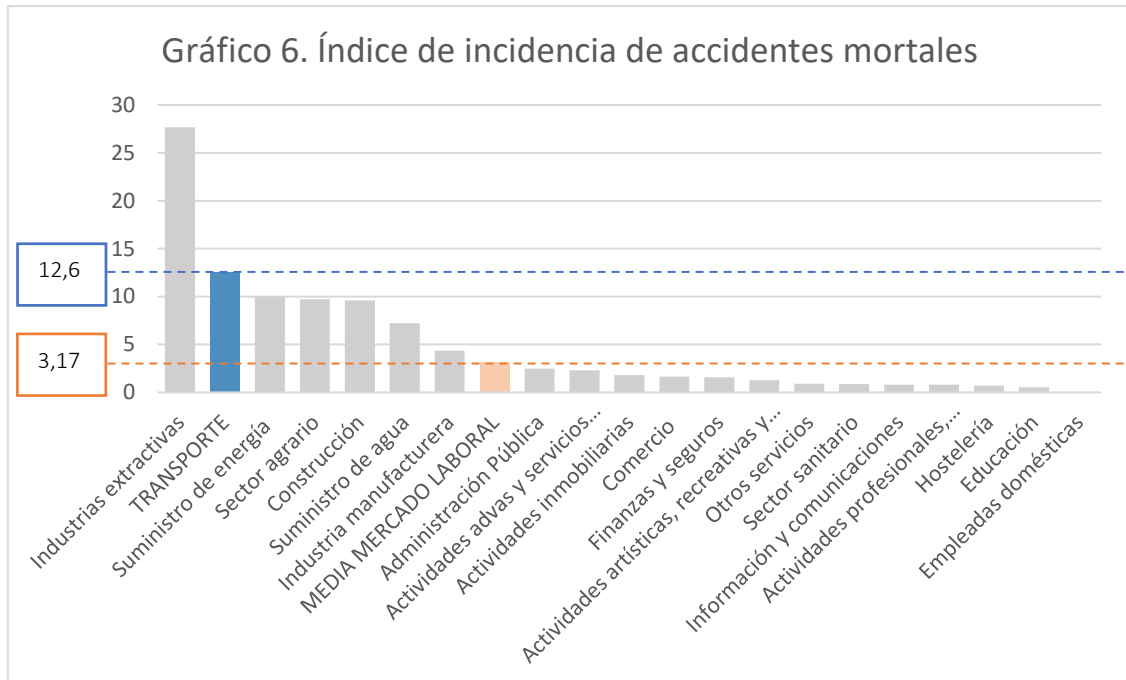
Fuente: Estudio de los requerimientos físicos y psíquicos exigidos en el desempeño del conductor profesional para la propuesta del establecimiento de conductores de la edad de jubilación, Tecnos, 2012.

2. Incidencia de la siniestralidad

El sector del transporte por carretera en Cataluña y en el resto de España se encuentra tradicionalmente asociado a una elevada siniestralidad como consecuencia de los riesgos descritos en el anterior epígrafe.

En el año 2024, en España se produjeron 41.132 accidentes de trabajo durante la jornada laboral en el sector del transporte y almacenamiento, de los cuales 138 fueron mortales, alcanzando un índice de incidencia de 12,60 accidentes mortales por cada cien mil trabajadores, ostentando el dudoso logro de ser el segundo sector con mayor índice de incidencia solo por detrás de la industria extractiva. Además de ello, supera en casi 9,5 accidentes por cada mil habitantes al

dato obtenido en el mercado laboral en su conjunto, superándolo en un 297%. En lo que respecta al índice de incidencia total en el sector, este ascendió a 3.755,3, superando al del total del mercado de trabajo en un 41,52%¹⁸.

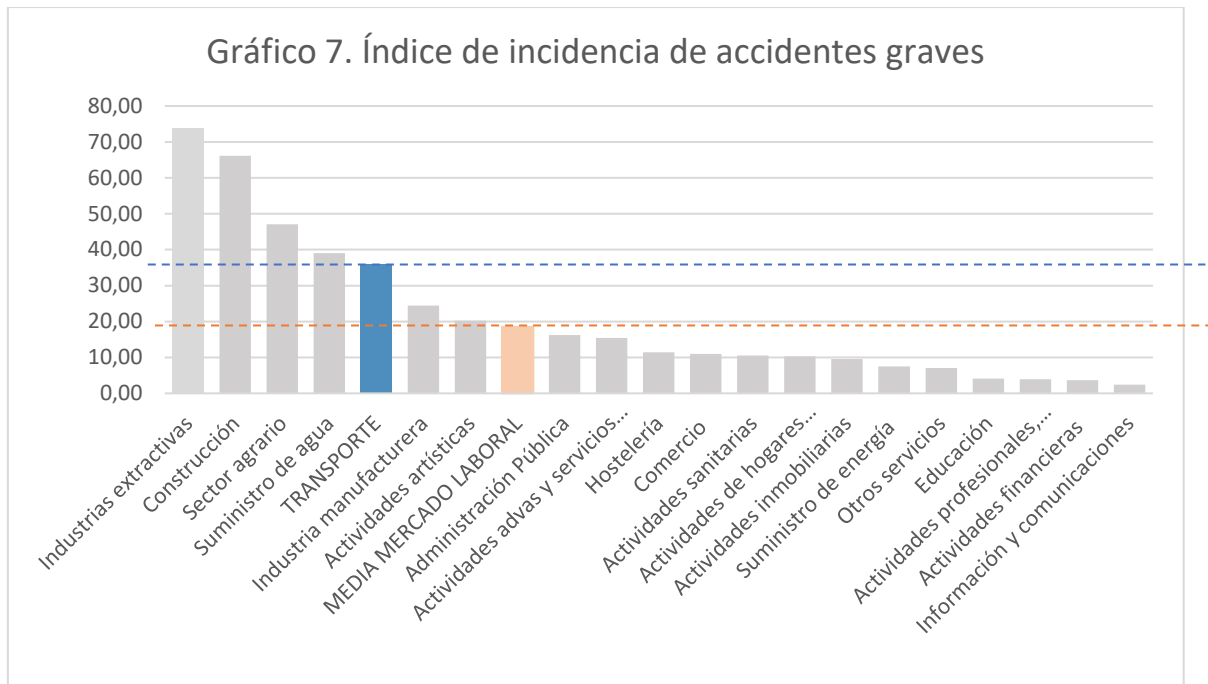


Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social

En relación a los accidentes de trabajo graves, nuevamente el sector del transporte se encuentra entre los que lideran las clasificaciones de índice de incidencia solo por detrás de cuatro sectores de muy elevada siniestralidad como son la industria extractiva, sector agrario o la construcción, arrojando un resultado de más del doble de la media del mercado laboral.

¹⁸ MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL: Estadística de Accidentes de trabajo, 2024, AVANCE enero-diciembre:

https://www.mites.gob.es/es/estadisticas/condiciones_trabajo_relac_laborales/EAT/welcome.htm#



Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social

Las causas generadoras más frecuentes de los accidentes de menor gravedad son los sobreesfuerzos físicos, así como golpes, caídas y choques, entre otros. Respecto a los accidentes más graves y mortales, destaca que el 21% son debidos a patologías no traumáticas como accidentes cerebrovasculares, seguidos de los choques y golpes con objetos en movimiento, que representan el 18%. Del total, un tercio de los accidentes graves o mortales se asocian a vehículos pesados¹⁹.

En cuanto al puesto de trabajo, según datos relativos al año 2019, en el transporte en general el 60% de los accidentes con baja se producen en el puesto de conductor, mientras que en el transporte terrestre se elevan al 80%, lo que conlleva a la apreciación de una mayor siniestralidad en el caso del transporte por carretera²⁰.

¹⁹ INSST: “Actividades económicas con mayor siniestralidad, penosidad y peligrosidad: Sector del transporte terrestre”, 2010.

²⁰ INSST: “Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera”, INSST, marzo 2022.

IV. Regulación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación por trabajos de elevado riesgo para la salud

En el ámbito laboral, existen distintos trabajos que requieren un mayor esfuerzo físico, psíquico, o de cualquier otra naturaleza que pueden afectar a los índices de siniestralidad de ese sector en concreto, así como la peligrosidad del mismo que, además, tiende a acentuarse con la edad al causar un mayor desgaste en la salud de la persona trabajadora, conllevando igualmente un mayor riesgo de accidentes laborales o enfermedades profesionales. Son los conocidos como trabajos penosos, peligrosos, tóxicos o insalubres.

Para evitar la incidencia social de esta cuestión y proteger la integridad y salud de los trabajadores que desarrollan este tipo de trabajo, en el Ordenamiento Jurídico actual, existe la posibilidad de reducir la edad de jubilación para aquellos sectores o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre, siempre y cuando experimenten elevados índices de morbilidad o mortandad y cuando los trabajadores afectados acrediten un mínimo de actividad en la respectiva profesión o trabajo²¹. Esta figura, al contrario de lo asentado en el ideario popular, no consiste en una jubilación anticipada como tal, sino que se trata de un supuesto concreto para el que se establece una edad ordinaria de jubilación distinta e inferior a la común, en la medida en que a pesar de que tiene lugar la jubilación a una edad inferior a la establecida con carácter general el trabajador no se ve afectado por la aplicación de ningún coeficiente reductor en la cuantía, y ello es así porque se trata de una jubilación a la edad ordinaria prevista específicamente para esa profesión²² que en todo caso es inferior a la normal como consecuencia de la peligrosidad de la misma.

En la normativa actual no se define qué se entiende por ese tipo de trabajos, aunque sí podemos alcanzar una aproximación, entendiéndose por tales aquellos en los que no resulta posible la eliminación o reducción del riesgo mediante la adopción de otras medidas de protección prevención adecuadas²³. Es decir, se trata

²¹ Art. 206 TRLGSS

²² ALZAGA RUIZ, A: “La jubilación anticipada: Reflexiones a la luz de la última reforma”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, núm. 79, enero 2009.

²³ Art. 23.1 Real Decreto 1561/1995

de aquellas actividades y profesiones que, por su propia naturaleza entrañan un riesgo reseñable y que no es posible mitigarlo mediante la aplicación de medidas de prevención y protección por traer causas en elementos que no pueden controlarse a pesar de encontrarse debidamente identificados.

Esta reducción de la edad de jubilación no es un derecho absoluto, sino que han de concurrir distintos requisitos y que se reconozca el derecho a esta modalidad de jubilación a cada actividad concreta considerada susceptible de entrañar riesgo para la salud.

En este sentido, históricamente, nuestro sistema de Seguridad Social ha permitido a determinados colectivos el acceso a la jubilación a una edad más temprana sin penalizaciones como consecuencia del riesgo que entraña su profesión habitual. Sin embargo, no es hasta la entrada en vigor de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, cuando se incorpora un precepto específico en la ya derogada Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio²⁴, y se termina con la dispersión y ambigüedad existente en esta materia. Posteriormente, en el año 2011, el legislador previó nuevamente el desarrollo reglamentario que debía regular el procedimiento general que se ha de seguir para el establecimiento de coeficientes reductores que permitan anticipar la edad²⁵. Más tarde, también el TRLGSS incorporó ese mandato de desarrollo reglamentario²⁶, sin que a día de la fecha se haya llevado a cabo.

Sin embargo, durante la elaboración del presente estudio, se ha aprobado el Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores, norma que ha venido a arrojar luz sobre un procedimiento tan esperado como profundamente demorado.

²⁴ Art. 3.3 y DA segunda de la Ley 40/2007

²⁵ DA vigésima tercera, Ley 27/2011.

²⁶ Art. 206.1 TRLGSS

No obstante, la ausencia de reglamento no impidió que en el propio marco legal existieran algunos requisitos y elementos regulatorios que dan forma, aunque de manera incompleta a esta figura²⁷.

1. Requisitos para el establecimiento de coeficientes reductores

El establecimiento de coeficientes reductores para anticipar la edad de jubilación en profesiones penosas, tóxicas, peligrosas o insalubres requiere una serie de requisitos que han de concurrir necesariamente.

En primer lugar, y como no podía ser de otra manera, se exige que la profesión o sector que pretende acceder a esta modalidad de jubilación mediante la aplicación de coeficientes reductores de la edad reúna contenga verdaderamente alguno de los elementos de penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad, entendiéndose que concurren cuando existen excepcionales índices de siniestralidad o morbilidad superiores a la media. En definitiva, se ha de desprender de los estudios realizados para un determinado colectivo o sector que, o bien existen excepcionales índices de penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad que derivan en elevados índices de morbilidad o mortalidad en el desarrollo de su actividad, o bien que los requerimientos psicofísicos que se exigen para el ingreso en el colectivo y el desarrollo del trabajo no pueden hacerse a partir de unas determinadas edades, aún cuando no se detecte un incremento del índice de siniestralidad. Igualmente, para que exista una rebaja en la edad legal de jubilación, no es suficiente con que la actividad sea penosa, tóxica o insalubre, sino que es preciso que exista una previsión legal al respecto²⁸. La justificación de la concurrencia de estas condiciones objetivas se llevará a cabo mediante indicadores

²⁷ El Real Decreto 1698/2011 regulaba el régimen jurídico y el procedimiento general para el establecimiento de coeficientes reductores para anticipar la edad de jubilación, aunque se trataba de una regulación incompleta que adolecía del desarrollo reglamentario mandatado y ha sido sustituido por el Real Decreto 402/2025. Igualmente, el artículo 4 del recientemente aprobado RD 402/2025 establece la necesidad de experimentar un elevado índice de morbilidad o mortalidad a partir de una determinada edad o que el desempeño ocasione secuelas que den lugar a elevados índices de morbilidad o morbilidad.

²⁸ STS, de 14 de diciembre de 1999, rec. 1183/1999, cuyo fallo ha quedado reflejado en el artículo 4.3 del RD 402/2025.

consistente en la incidencia, persistencia y duración de los procesos de incapacidad temporal, las declaraciones de incapacidad permanente y los fallecimientos²⁹.

En segundo lugar, el establecimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación solo procederá cuando no sea posible la modificación de las condiciones de trabajo o la prevención y demás actuaciones que permitan mitigar los riesgos del trabajo³⁰. Esto tiene especial transcendencia porque establece el carácter subsidiario de la medida³¹ y, si bien en el caso de los trabajadores asalariados pueden llevarse a cabo medidas como la movilidad funcional en la propia empresa u otras complementarias o alternativas que permitan reducir el impacto de los agentes generadores del riesgo, en el caso del trabajo autónomo resulta más complicado el implementar este tipo de soluciones por carecer de la dimensión y flexibilidad necesaria para su adopción, siendo en muchas ocasiones, como ya se ha analizado, un trabajador autónomo individual el que se encarga de forma multidisciplinar de toda la gestión administrativa y desarrollo de trabajo operativo en la actividad. Igualmente, también existen factores externos de los que depende que se de este requisito, por cuanto pueden surgir avances científicos, tecnológicos o técnicos que ayuden a mitigar y reducir la peligrosidad de una determinada profesión o actividad, lo que llevaría a la posibilidad de modificar los coeficientes reductores o incluso eliminarlos si el riesgo y la siniestralidad asociados alcanzan unos parámetros razonables, de ahí que exista previsión legal de revisión de los coeficientes reductores por periodos de 10 años³².

Por otro lado, se exige también que el trabajador haya desempeñado la actividad o profesión durante un periodo de tiempo concreto, no bastando con que se encuentre ejerciendo el trabajo que pudiera dar lugar a la aplicación de los coeficientes reductores de edad en el momento de alcanzar la edad ordinaria de jubilación, sino que tales coeficientes se aplican proporcionalmente al tiempo trabajado en el sector o actividad profesional específica³³. Se parte aquí de una

²⁹ Art. 4.2 RD 402/2025

³⁰ Art. 206.1 TRLGSS

³¹ ALZAGA RUIZ, A, *op cit.*

³² Art. 206.5 TRLGSS y 9 RD 402/2025.

³³ Art. 3.1 RD 1698/2011, derogada por la DD Única del RD 402/2025 que, a su vez, en su art. 5.3, contiene la exigencia de un periodo mínimo de cotización en la profesión (o profesiones conjuntamente) que den lugar a la aplicación de coeficientes reductores equivalente al exigido para causar derecho a la pensión ordinaria de jubilación (15 años).

concepción de que, en la medida en que la actividad tiene cualidades que impactan negativamente en la salud del trabajador, el riesgo no viene derivado necesariamente de una mayor edad de la persona, sino del deterioro físico y psíquico experimentado por esta durante el desarrollo de su trabajo, de ahí que se opte por unos coeficientes reductores proporcionales al tiempo de vida laboral dedicado a dicha profesión, entendiéndose que el riesgo en este tipo de trabajos no solamente depende de la naturaleza de la actividad, sino también del nivel de desarrollo de la actividad, las técnicas utilizadas, el nivel de exposición y el tiempo de la misma.

Igualmente, se exige que, en todo caso y con independencia de la edad de jubilación que resulte de la aplicación de los coeficientes reductores, el trabajador tenga cumplidos, como mínimo, los 52 años de edad³⁴. No obstante, esta edad mínima se incorporó con la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social y en la misma medida, dicha norma, excluyó de la aplicación de la edad mínima a aquellos colectivos que ya tenían aprobada su propia previsión en materia de coeficientes reductores de edad de jubilación por peligrosidad conforme a la legislación anterior³⁵, exclusión que a día de hoy se mantiene en la legislación actual³⁶, por lo que dicha edad solo resulta de aplicación para aquellos colectivos para los que se haya aprobado (o se apruebe) la aplicación de coeficientes reductores en la edad de jubilación a partir del día 1 de enero de 2008, con la entrada en vigor de la Ley 40/2007.

Por otro lado, otra de las exigencias viene dada por la necesidad de garantizar el equilibrio financiero de la Seguridad Social, de manera que se exige que la aprobación de coeficientes reductores lleve aparejada un incremento en la cotización a la Seguridad Social, consistente en un tipo de cotización adicional sobre la base de cotización que corresponda³⁷. Esta cotización adicional deberá ser tanto a cargo de la empresa como del trabajador, o solamente a cargo del trabajador en el caso de las personas trabajadora por cuenta propia, si bien no se menciona nada de la posibilidad de establecer reducciones o bonificaciones en la misma como

³⁴ Art. 206.6 TRLGSS y 7.3 RD 402/2025

³⁵ DT 2ª Ley 40/2007

³⁶ DT 11ª TRLGSS.

³⁷ Art. 206.4 TRLGSS y art. 8 RD 402/2025

consecuencia de políticas públicas de protección de la salud de determinados colectivos que tengan razón de ser en el interés público.

Por último, no tratándose de un requisito propiamente dicho, conviene traer a colación la exclusión de aquellos colectivos para los que ya tienen reconocidas bonificaciones, aunque sí podrán solicitar la variación de sus condiciones.

2. Procedimiento para la aprobación de coeficientes reductores de edad de jubilación

En lo que respecta al procedimiento, el mismo viene regulado en el RD 402/2025, de 27 de mayo, por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores, concretamente, en el capítulo III.

A) Iniciación del procedimiento

La norma prevé la iniciación del procedimiento a instancia de distintos agentes sociales en función del colectivo afectado³⁸:

a) Cuando el colectivo afectado sea de personas trabajadoras por cuenta ajena, podrán solicitar la iniciación del procedimiento las organizaciones empresariales y sindicales más representativas de forma conjunta.

b) Si el colectivo está conformado por trabajadores autónomos, deberá solicitar su iniciación las asociaciones profesionales representativas de personas trabajadoras por cuenta propia y organizaciones empresariales y sindicales más representativas, de forma conjunta.

c) Cuando el colectivo afectado sean empleados públicos, deberá iniciarse a instancia de las organizaciones sindicales más representativas y las administraciones públicas de las que dependan.

d) Esta nueva norma trae como novedad la posibilidad de iniciar el procedimiento a petición individual de alguna de las entidades legitimadas,

³⁸ Art. 10 RD 402/2025

reservándolo a la motivación y razonamiento de la existencia de circunstancias excepcionales.

En todo caso, permanece la exigencia de que las organizaciones empresariales y sindicales reúnan la condición de más representativas, habiendo sido rectificadas por el Tribunal Supremo al entender que no ha de ser una materia reservada exclusivamente a los sindicatos más representativos³⁹ declarando nulo dicho inciso, pese a lo cual continúa recogiendo dicha condición tanto en la mencionada norma, como en el TRLGSS⁴⁰ a pesar de ser el marco regulatorio de fecha posterior a la sentencia.

B) Desarrollo del procedimiento⁴¹

Una vez tienen entrada las peticiones del apartado anterior, la DGOSS estudiará la legitimación de las entidades solicitantes y dará publicidad para que los interesados puedan personarse en el procedimiento.

La primera fase es la elaboración por parte de la DGOSS de un informe de morbilidad y mortalidad que comprenderá la identificación del colectivo, la determinación de los indicadores básicos y sus umbrales, así como un estudio detallado de la siniestralidad y el daño producido por el trabajo, con especial referencia a la edad y el género. En todo caso, el estudio comprenderá

- i. Un análisis detallado de los indicadores considerando las variables de la edad, género, permanencia en el trabajo, tamaño de la empresa y distribución geográfica.
- ii. Un análisis específico de la incidencia y tipo de enfermedad profesional o causada por el trabajo y calificable como accidente de trabajo y sus agentes causantes, así como el tipo de lesiones.
- iii. Las desviaciones de los indicadores respecto del colectivo de la misma actividad económica y respecto del colectivo total de personas trabajadoras.

Este informe, será remitido al INSST para que emita informe técnico general en el ámbito de sus competencias de prevención y salud laboral sobre las

³⁹ STS, Sala 3ª, de 22 de octubre de 2012, rec. 816/2011

⁴⁰ Art. 206.2 TRLGSS

⁴¹ Arts. 12 y ss. RD 402/2025

condiciones de trabajo asociadas a la actividad, incluyendo propuestas de actuación y mejora en la prevención de riesgos laborales. Asimismo, este segundo informe habrá de tener en cuenta los estudios epidemiológicos disponibles haciendo una revisión de la literatura científica, si esta existiera, sobre la morbilidad del colectivo concreto, que pueda ocasionar secuelas, o bien se incremente a partir de una determinada edad.

Igualmente el primer informe elaborado por la DGOSS se remitirá a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, a fin de que elabore informe (puede coordinarse con el INSST) que contenga la posibilidad de modificación de las condiciones de trabajo, medidas de cualquier tipo que considere necesarias para su efectiva aplicación, así como las condiciones de penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad de las ocupaciones o actividades profesionales objeto del informe.

Estos tres informes no serán vinculantes y deberán ser emitidos en el plazo de un mes.

Por último, será la comisión de evaluación, integrada por los ministerios de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Trabajo y Economía Social, y Hacienda y Función Pública, junto a las organizaciones empresariales y sindicales más representativas a nivel estatal⁴², la que emita informe, en el plazo de un mes desde que haya recibido la totalidad de los informes anteriores, sobre la concurrencia de circunstancias objetivas que justifiquen la aplicación de coeficientes reductores pudiendo en su caso instar a la DGOSS para que emita resolución determinando la procedencia de aprobar el correspondiente real decreto de reconocimiento de coeficientes reductores.

Los resultados de todos los estudios e informes llevados a cabo se pondrán en conocimiento de las personas interesadas y entidades que hayan instado la iniciación del procedimiento a fin de que formulen las alegaciones pertinentes y aporten los informes técnicos que consideren de interés.

No obstante, la decisión final recae en la DGOSS que podrá estimar la solicitud o desestimar la solicitud.⁴³

⁴² Art. 206.3 TRLGSS

⁴³ Art. 21 RD 402/2025

3. Especificaciones en el trabajo autónomo

En lo que respecta al trabajo autónomo con carácter específico, ya se ha narrado en el epígrafe anterior que pueden tener sus propios procedimientos de establecimiento de coeficientes reductores para adelantar la edad de jubilación y que pueden iniciarse por las asociaciones representativas del trabajo autónomo, organizaciones empresariales y sindicatos. Sin embargo, la legislación también reconoce el derecho de acceso a la jubilación anticipada en los mismos supuestos y colectivos para los que esté establecido dicho derecho respecto a los trabajadores por cuenta ajena en atención a la naturaleza tóxica, peligrosa o penosa de la actividad ejercida⁴⁴. Pese a ello, este derecho no se ha trasladado de forma automática y en la práctica ha resultado inoperativo debido a que se encomendó al Gobierno determinar aquellas actividades profesionales desarrolladas por trabajadores autónomos que presenten mayor riesgo de siniestralidad, siendo esos los supuestos en los que sería de aplicación el derecho mencionado⁴⁵, quedando en definitiva sin efecto. En consecuencia, los trabajadores autónomos han de contar con sus propios procedimientos de reconocimiento de coeficientes para reducir la edad legal de jubilación en atención al desarrollo de trabajos con altos grados siniestralidad y morbilidad.

Además de lo anterior, ya se ha indicado anteriormente que el trabajo autónomo, en atención a su propia naturaleza, en su pura esencia ostenta características enormemente alejadas del trabajo por cuenta ajena que necesariamente requieren de atención concreta y específica. Así en el marco del desarrollo de una actividad por cuenta propia, el trabajador no solamente se ve afectado por los riesgos asociados a la propia profesión en sí, sino también a la existencia de otros factores que en el trabajo asalariado no existen o se han conseguido mitigar, como puede ser la ausencia de medidas de protección y prevención de la salud por no contar con un empleador obligado a garantizarlas, la incursión y necesidad de realización de otras tareas distintas a las operativas propiamente dichas pero intrínsecas a la gestión y administración de la propia actividad económica, o, incluso, el alargamiento de la jornada de trabajo y soportar

⁴⁴ Art. 26.4 LETA

⁴⁵ DA 3ª.2 LETA en su redacción original publicada el 12/07/2007, suprimido por el Real Decreto-ley 28/2018, de 28 de diciembre.

elevados índices de presión y estrés sin posibilidad de frenar estas circunstancias por no existir una contraparte en la relación profesional que deba velar por su desaparición, ni tener lógicamente la posibilidad de solicitar una ubicación en un puesto de trabajo o actividad diferenciada. Esto significa que la persona trabajadora por cuenta propia, una vez detectado un peligro o amenaza para su seguridad y salud, debe elegir entre mantener el trabajo y su sustento económico y asumir el riesgo, o salvaguardar la salud y perder el cliente, reducir su retribución o, incluso, perder el empleo. No solo es que esta sea una decisión perversa, sino que además en muchas ocasiones es imposible de afrontar, derivando en mayores riesgos psicosociales que en el trabajo asalariados.

Por lo anterior, resulta de vital importancia asegurarse de que el derecho a la salud y a la integridad física y moral⁴⁶ de los trabajadores autónomos es debidamente protegido por nuestro ordenamiento jurídico como un derecho de interés público que corresponde al Estado garantizar y, en el caso que nos ocupa, ha de ser mediante el establecimiento de coeficientes reductores cuando el sector tenga naturaleza penosa, tóxica, peligrosa o nociva. En definitiva, el estado debe asegurarse de que el derecho a la salud del trabajador por cuenta propia no se vea anulado por la obligación de trabajar⁴⁷.

Son relativamente recientes los avances en materia de protección social para los trabajadores por cuenta propia. Ni tan siquiera existen históricos amplios en materias de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales en el ámbito del trabajo autónomo más allá de 2019, momento en que comenzó a ser obligatoria la cotización por accidente de trabajo y enfermedad profesional en el RETA⁴⁸, lo que dificulta enormemente realizar estudios e informes en materia de siniestralidad e incidencia de accidentes profesionales, no solamente por la enorme distorsión que existen en los datos anteriores a dicho año, sino también por la desinformación que aún impera en el colectivo, siendo en muchos casos desconocido que las contingencias profesionales se encuentran cubiertas por la cotización en el RETA y

⁴⁶ Derecho reconocido a los trabajadores autónomos en el artículo 4.3.e) de la LETA.

⁴⁷ CASAS BAAMONDE, M. E.: "Un nuevo Derecho del Trabajo en la emergencia. Las medidas laborales y de seguridad social en el estado de alarma declarado por la crisis sanitaria del coronavirus COVID-19", Derecho de las Relaciones Laborales, núm. 4/2020, síntesis realizada por Eduardo Rojo en su blog <http://www.eduardorojotorrecilla.es/2020/05/el-impactolaboral-del-covid-19.html>

⁴⁸ DF 3ª RD-ley 28/2018

tramitándose (si es que se tramita) la baja médica por contingencias comunes sin mayor miramiento ni asesoramiento por parte de las mutuas colaboradoras de la Seguridad Social, lo que oculta muchos de los accidentes sufridos en el desarrollo de la actividad. A su vez, a pesar de que las contingencias profesionales se han hecho obligatorias, no se ha llevado a efecto la definición y catalogación de cuales son las enfermedades profesionales derivadas de las distintas actividades. Esta falta de análisis y baremación tiene enormes consecuencias, en la medida en que no se conocen las enfermedades relacionadas con las actividades concretas, y por tanto las actuaciones de prevención devienen imposibles, pero también las de detección precoz, lo que provoca un empeoramiento de las expectativas de salud del colectivo de enorme gravedad en algunas actividades que pueden revestir características de mayor peligrosidad.

V. Propuesta de jubilación anticipada por peligrosidad ajustada a las peculiaridades del trabajo autónomo y del RETA

1. Justificación

Como se ha dicho, en el ámbito del trabajo autónomo existen ciertas particularidades y singularidades que han de tenerse en cuenta a la hora de establecer coeficientes reductores para adelantar la edad de jubilación en actividades o colectivos dedicados a trabajos de especial peligrosidad. Estas particularidades no solamente vienen dadas por la propia naturaleza de la forma en la que se desarrolla el trabajo autónomo, sino que también son consecuencia de la histórica deficiencia regulatoria en materia de derechos y protección social de los trabajadores autónomos que, si bien ha mejorado en los últimos años, a día de hoy sigue siendo insuficiente y arrastra los efectos del desinterés regulatorio pasado.

En concreto, el trabajo autónomo tiene una pensión de jubilación media más de un 40% inferior a la media del RGSS, establecida la primera en 1.007,80 Euros y la segunda en 1.663,24 Euros en el mes de abril de 2025⁴⁹, consecuencia del

⁴⁹ MINISTERIO DE SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES: Pensiones contributivas en vigor, abril 2025, consultado el 2 de mayo de 2025: <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/EstadisticasPresupuestosEstudios/Estadisticas/EST23/EST24>

histórico e injusto sistema de cotización en el RETA basado en la libre elección de bases que se mantuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2022 y que ahora se prevé se revierta paulatinamente con la nueva cotización basada en los ingresos reales. Sin embargo, el sector del transporte cuenta además con una particularidad que reduce el impacto de este nuevo sistema en la cuantía de las pensiones, que es la tributación por el método de estimación objetiva y, en consecuencia, la distorsión aparejada en los ingresos obtenidos que no permiten adecuar la base de cotización que configure la pensión de jubilación como la renta sustitutiva sobre la que tiene su razón de ser, lo que puede llevar incluso no solamente a no jubilarse anticipadamente, sino a retrasar la propia edad de jubilación ignorando los riesgos derivados de la profesión por las razones que ya se han expuesto con anterioridad o bien conociéndolos pero asumiéndolos como un dudoso mal menor ante una prestación económica insuficiente.

Más concretamente, en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, como se analizó en el capítulo I, se trata de un sector en el que los trabajadores autónomos cuentan con una sobrerrepresentación si se compara con la mayoría de los sectores y con el mercado de trabajo en general, tratándose de un sector en el que uno de cada tres ocupados es trabajador autónomo, lo que supone más del doble de la media. Además, en el capítulo II también se ha analizado minuciosamente la incidencia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que afectan al transporte de mercancías por carreteras, tanto en general como más concretamente a los trabajadores autónomos, encontrando en ambos casos índices de incidencia y afectación muy superiores a la media y ello pese a las distorsiones estadísticas que existen en materia de trabajo autónomo por cuestiones que ya han sido comentadas. Así, se trata de un sector que conforme ha quedado acreditado, cuenta con una siniestralidad especialmente alta y una peligrosidad elevada que fundamentan la adopción de medidas para la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación.

Como particularidades, los trabajadores autónomos no solamente se enfrentan a los riesgos derivados de la profesión de conductor en sí, tales como las largas jornadas de trabajo con periodos y estancias fuera del domicilio e incluso del país de residencia, posturas estáticas sin posibilidad de movimiento, necesidad de atención y concentración constante, así como los riesgos derivados de los propios

accidentes de tráfico por causas ajenas, entre otros; sino que además llevan el peso adicional de la gestión y gerencia del negocio, con el sobre esfuerzo psíquico que ello conlleva y las posibles consecuencias psicosociales que impactan también de lleno en la salud del trabajador y en su condición físico-psíquica a la hora de afrontar las tareas propias de su actividad.

Como consecuencia de lo anterior, se plantea una propuesta regulatoria en materia de coeficientes reductores que adelanten la edad de jubilación de los trabajadores autónomos que se dedican profesionalmente al transporte de mercancías por carretera, como consecuencia de los riesgos de la actividad. En dicha propuesta, que se detallará a continuación, no se pretende la concesión de mejores condiciones que otros colectivos o sectores de manera injusta, sino que se hace en aras de garantizar la equidad y del establezca un sistema adaptado a las particularidades concretas presentes en el sector que, recordemos, es uno de los que cuenta con mayores índices de mortalidad y de accidentes de trabajo⁵⁰.

2. Propuesta de reducción de edad de jubilación

En primer lugar, el ámbito de aplicación estaría delimitado al transporte de mercancías por carretera, CNAE 494-, por ser la que cumple con las especiales condiciones según los datos analizados de penosidad y peligrosidad, dando lugar a un envejecimiento prematuro que conlleva elevados riesgos contra la salud.

En relación a los coeficientes reductores se han de fijar para permitir la jubilación en aquella edad en la que la incidencia de siniestralidad tiene unos resultados más graves y dicha edad se fija en el entorno de los 55 años en adelante⁵¹, por ello, parece razonable que se establezcan coeficientes reductores

⁵⁰ El TC ha amparado el diferente tratamiento entre colectivos objetivamente diferentes, dicho en sus propias palabras: *“las diferencias de trato que se producen por aplicación de regímenes jurídicos distintos encuentran justificación, en el distinto ámbito objetivo y subjetivo que cada uno de ellos regulan (STC 137/1987) y, por tanto, también, en principio, la pertenencia a órdenes normativas distintas constituyen, por sí misma, causa justificativa de la diferencia de trato”*, sin que necesariamente se vulnere el principio de igualdad, no es menos cierto que también ha establecido limitación al respecto, estableciendo el deber de *“comprobar si, efectivamente y desde una perspectiva material, esa diversidad responde a diferencias reales que, por ser objetivas, razonables y congruentes, constituyan suficiente justificación del tratamiento desigual”*.

⁵¹ MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL: Estadística de Accidentes de Trabajo para el año 2023.

que permitan rebajar la edad de jubilación hasta ese umbral que, además, se encuentra por encima del límite marcado por la regulación actual.

Sin embargo, se debe delimitar igualmente la ocupación a la que está destinada la medida, entendiéndose que va dirigida a conductores profesionales y no a trabajadores que pudieran ostentar otro puesto o tareas diferentes dentro de la empresa. Igualmente, se prevén diferentes coeficientes en función de la categoría de vehículo, pues si bien existe un contexto objetivo de trabajo que afecta a la generalidad de los conductores profesionales, deben tratarse por separado y de modo diferenciado atendiendo a la modalidad de trabajo habitual que se suele desarrollar en función del vehículo utilizado, siendo más habitual la conducción de largos periodos sin descanso, jornadas fuera del domicilio y requerir una mayor exigencia cuanto más pesado sea el vehículo.

Para realizar el cálculo del coeficiente reductor adecuado que permita adelantar la jubilación a los 55 años, ante una vida laboral completa como conductor en la actividad de transporte por carretera, debemos atender al número de años cotizados exigidos para acceder al 100% de la pensión de jubilación. Actualmente, se encuentra vigente un régimen transitorio hasta 2027 que desde el año 2013 ha ido incrementando paulatinamente los periodos cotizados requerido para acceder a la jubilación a una edad ordinaria de 65 años⁵². Dado que esta propuesta está prevista para perdurar en el tiempo, se realizan los cálculos con base a los periodos exigibles previstos para el año 2027 que serán los definitivos, esto es, 38 años y seis meses o más para acceder a la jubilación ordinaria a los 65 años y con menos de esos años cotizados la edad ordinaria de jubilación quedará fijada en 67 años.

En la medida en que lo que se pretende es que aquellos trabajadores autónomos cuyo único trabajo haya sido el de conductor en la actividad de transporte por carretera puedan adelantar la edad de jubilación a los 55 años, el coeficiente reductor ha de ser fijado en 0,3125, que es el que aplicado a 38 años y seis meses (periodo por debajo del cual la edad de jubilación ordinaria será de 67 años) permite reducir la edad de jubilación hasta 12 años sin penalización, lo que llevaría a una jubilación anticipada a los 55 años de edad (67 – 12). La edad iría aumentando proporcionalmente en aquellos casos en los que los años cotizados sean inferiores

⁵² DT 7ª TRLGSS

o algunos de ellos tengan relación con otro sector de actividad u ocupación. Este podría ser un coeficiente adecuado para los conductores profesionales de vehículos pesados, aunque en todo caso, los coeficientes reductores deberían establecerse a la vista de los informes precisos que elabore la administración en el marco del procedimiento establecido, pues existen datos no publicados que tienen gran relevancia para su fijación. En todo caso, no creemos que dicho coeficiente deba ser inferior al 0,15, pues elevaría la edad de jubilación por encima de los 60 años, que se presenta como una edad crítica en la que la gravedad e incidencia de los accidentes es mayor.

Es importante, a este respecto, que, para no experimentar reducciones en la base reguladora de la pensión, se reconozca como cotizado el periodo en que resulte rebajada la edad de jubilación de conformidad con lo establecido en el TRLGSS y en el RD 402/2025.

En relación a las medidas de equilibrio financiero para garantizar la viabilidad del sistema, que vienen exigidas por la propia normativa y son ineludibles, es aquí donde entrarían en juego las mayores deferencias respecto a las medidas que podrían adaptarse en el RGSS. Y es que mientras los trabajadores por cuenta ajena asumen un porcentaje reducido de la cotización total a la Seguridad Social (en una proporción aproximada 1/5), siendo la mayor parte a cargo de la empresa empleadora, en el caso de los trabajadores autónomos son ellos mismos los que asumen el 100% de la cotización, por lo que se propone que la cotización adicional pueda ser asumida en la misma proporción por los PGE al tratarse de una cuestión de derecho público y de protección de los derechos fundamentales de un colectivo que objetivamente se enfrenta a riesgos no comunes a la hora de desempeñar su trabajo. Esta asunción por parte del erario público podría equipararse a la que asumiría la empresa en el caso de los trabajadores asalariados (proporción 4/5) y, en ningún caso debería ser asumida por la Seguridad Social a los efectos de garantizar su viabilidad y no imputarle gastos impropios que traen causa en políticas públicas.

Así, el mecanismo para reducir la carga de la cotización adicional al trabajador autónomo podría adoptar distintas fórmulas, proponiendo por considerarla la más eficaz la fórmula de la bonificación de cuotas, aunque también pueden ser de otro tipo como las ayudas directas que contribuyan a su pago.

3. Retroactividad en la aplicación de los coeficientes reductores

En cuanto a la retroactividad en la aplicación de los coeficientes reductores, cabe preguntarse si tendrán efecto únicamente en los periodos cotizados a partir de la entrada en vigor del Real Decreto que los regule o si, por el contrario, pueden aplicarse con carácter retroactivo a periodos ya cotizados.

En este sentido, no existe previsión legal que regule esta cuestión, por lo que se entiende que en el momento en que entraran en vigor, la aplicación sería universal para la totalidad de los trabajadores afectados, pudiendo generar el derecho a adelantar la edad de jubilación en el periodo de tiempo que corresponda conforme a la aplicación del coeficiente reductor a los periodos de tiempo cotizados en esta ocupación. En este sentido, la imposición legal de garantizar el equilibrio financiero del sistema se entiende cumplida a pesar de la retroactividad por aplicación del principio de solidaridad intergeneracional que rige en el conjunto del sistema de la Seguridad Social y que aplicado particularmente a la anticipación de la edad de jubilación por aplicación de los coeficientes reductores se materializaría en la compensación del coste extra en pensiones derivado de las personas que adelanten la edad de jubilación con las cotizaciones adicionales de los trabajadores en activo del sector.

No existe, eso sí, posibilidad de consolidar el derecho a incrementar la pensión de jubilación a aquellos trabajadores autónomos que ya se encuentren jubilados en el momento en que entrara en vigor el Real Decreto que regule los coeficientes reductores aplicables al sector.

VI. Otras propuestas alternativas y complementarias de protección social para la reducción de la siniestralidad

Si bien el objeto del presente estudio se encuadra en la jubilación anticipada por razón de penosidad, peligrosidad y siniestralidad en el sector del transporte por carretera, no es menos cierto que dicha modalidad de jubilación tiene como fin último la protección de la salud e integridad de las personas trabajadoras, motivo por el cual parece conveniente traer a colación, aunque de forma sucinta, otra serie de medidas que pueden contribuir igualmente a garantizar la protección de la salud de los trabajadores autónomos del transporte, aunque se trata de medidas más

generales que sectoriales pero que, en todo caso, también les resultaría de aplicación.

En primer lugar, en lo que a prevención de riesgos laborales y protección de la salud, resulta necesario llevar a cabo políticas públicas enfocadas a su garantía en el ámbito del trabajo autónomo. Como ya se ha detallado con anterioridad, en el trabajo autónomo no existen dos sujetos, empleador y empleado, que adquieran obligaciones recíprocas y mutuas en el ejercicio del trabajo, sino que es la misma persona la que ha de desarrollar las tareas propias del trabajo y, a la vez, cuidarse de proteger su salud y prevenir los riesgos que puedan detectarse. Esto conlleva que en la práctica, los trabajadores autónomos no cuenten con sistemas y herramientas adecuadas para la implementación de planes de prevención. Ello no obsta para que puedan llevarse a cabo distintas iniciativas que contribuyan a la mejora en este sentido. Iniciativas de concienciación, ayudas directas vinculadas a la contratación de servicios de prevención para el propio trabajador autónomo o reforzando legalmente el deber in vigilando de las empresas cuando hablamos de TRADES, figura esta que, por otra parte, se encuentra ampliamente representada en el sector del transporte por carretera. En definitiva, se trataría de impulsar iniciativas que si bien no implicarán una prevención tan eficaz y adecuada como existe en el trabajo asalariado, sí contribuiría a mejorar la situación y evitar una cantidad importante de riesgos y accidentes de trabajo experimentados por trabajadores autónomos.

Mayor relación tienen con el objeto del estudio otras figuras de protección social que, con total seguridad, también contribuirían en gran medida a la reducción de la siniestralidad del sector, esto son figuras como la jubilación parcial, inexistente en el RETA pero muy extendida en el RGSS o la mejora de la jubilación flexible.

En el primer caso, la regulación de la jubilación parcial para el trabajo autónomo puede consolidarse como una forma de retiro paulatino que permita reducir el tiempo de trabajo, la presión y el estrés en los últimos años de actividad, contribuyendo así a reducir la siniestralidad entre los trabajadores autónomos más veteranos que verían complementados sus ingresos con una pensión pública, lo que les permitiría aliviar la presión financiera que, en muchas ocasiones, obliga a realizar jornadas maratónicas y aceptar encargos por un componente puramente económico a costa de la propia salud. Esta modalidad de jubilación, además, cuenta

con interesantes resultados en otros ámbitos como puede ser el relevo generacional cuando se plantea mediante un contrato de relevo, de tal forma que el trabajador autónomo mantiene una actividad reducida durante los últimos años de su vida laboral con el objetivo de realizar un traspaso paulatino del conocimiento en el desarrollo de las tareas y la gestión a la persona contratada.

En este punto, debemos mencionar la Estrategia Nacional de Impulso al Trabajo Autónomo 2022-2027 (ENDITA) que resalta la necesidad de reformar el sistema de jubilación para los trabajadores autónomos y con una mención expresa a la jubilación parcial. Es más, la ENDITA observa que, a pesar de ciertas mejoras, el trabajo autónomo aún tiene una protección social limitada, especialmente en lo que respecta a prestaciones contributivas como la jubilación o el cese involuntario de actividad. Por lo tanto, una de las prioridades de ENDITA, en coherencia con el Estatuto del Trabajo Autónomo, es mejorar el acceso de los autónomos a la protección social. A mayor abundamiento, la recomendación cuarta del Pacto de Toledo establece el objetivo de alcanzar una protección social equiparable entre regímenes para después recomendar “continuar avanzando en la plena equiparación de los derechos y obligaciones de los autónomos con los del Régimen General”. Igualmente, en la recomendación 15, en el ámbito no contributivo, se insta a “introducir nuevos ámbitos de protección en orden a colmar lagunas de cobertura que se detectan en el sistema”, siendo claramente una de ellas el objeto de la presente propuesta.

VII. Conclusiones.

El sector del transporte catalán y del conjunto del estado español y más en particular el transporte por carretera presenta características especiales que no resultan habituales en el mercado laboral común. Se trata de un sector muy atomizado en el que la presencia de pequeñas empresas, microempresas y, en particular, trabajadores autónomos es mucho mayor que la del tejido productivo en general, ya de por sí conformado en buena medida por PYMEs. Esta mayor presencia de autónomos y microempresas, que en su mayoría cuentan con un trabajador autónomo societario que realiza trabajos para la misma, apuntalan el mayor interés que tienen los trabajadores autónomos en el establecimiento de coeficientes reductores para adelantar la edad de jubilación, en la medida en que

tendrá una mayor repercusión en este colectivo que la que habitualmente puede tener en otros sectores.

Más concretamente, en la Catalunya, la descripción anterior se acentúa y supera los datos existentes en España, por lo que el interés y la incidencia que puede tener en el ámbito del transporte catalán es aún mayor, si cabe, llegando a representar los trabajadores autónomos más de un tercio del total de las personas ocupadas en algunas secciones como el transporte por carretera.

En cuanto a la peligrosidad y penosidad del sector, son numerosos los índices, datos y estadísticas que apuntan al transporte por carretera como uno de los más peligrosos y con mayor incidencia de accidentes de trabajo con un resultado grave e incluso mortal, solo por detrás (en ocasiones) de otros sectores tradicionalmente conocidos por su siniestralidad como es la industria extractiva o el sector agrario. Son reseñables en este sentido algunos resultados que multiplican exponencialmente la media del mercado laboral, como es, por ejemplo, la incidencia de los accidentes con resultado de muerte que en el año 2024 multiplicó por cuatro la media y lo posicionó como el segundo sector con mayor incidencia, solo por detrás de la industria extractiva. Asimismo, la incidencia de accidentes graves multiplicó por dos la media y dejó al sector en quinto lugar, superado por los tradicionales sectores con mayor número de accidentes: industria extractiva, construcción y agrario, aunque muy igualado con estos dos últimos. Todo ello justifica la peligrosidad y el riesgo que supone el desempeño de la conducción profesional y, por tanto, acredita que se dan las especiales singularidades exigidas para la reducción de la edad de jubilación por medio de aplicación de coeficientes reductores.

Esta figura de jubilación anticipada a través de coeficientes reductores es el remedio previsto en el Ordenamiento Jurídico para reducir el riesgo y la siniestralidad en aquellas ocupaciones que tengan una naturaleza penosa, tóxica, peligrosa e insalubre y que pueden interferir gravemente en la salud de los trabajadores. Si bien hasta este mismo año su legislación se encontraba aún incompleta y sin una gran precisión, sobre todo en lo que respecta al procedimiento a seguir y los índices que merecen el estudio para determinar si un grupo o sector de trabajadores han de poder acudir a este mecanismo de carácter excepcional; no obstante, ello no ha sido óbice para que ya existieran determinadas actividades que cuentan con su propia regulación en materia de jubilación anticipada por razón de

la peligrosidad de su actividad. Además, la aprobación y entrada en vigor del Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores, que ha venido para arrojar luz sobre esas mencionadas imprecisiones e ineficacias legislativas, se configura como el elemento normativo que impulsará los expedientes en distintos sectores que llevan años tramitándose o instándose su inicio, como es el caso del sector del transporte por carretera.

Esta figura anticipación de la jubilación sin penalizaciones está prevista tanto para trabajadores asalariados como para trabajadores por cuenta propia o autónomos, si bien el procedimiento que rige su adopción es el mismo, las organizaciones legitimadas para iniciarlo no son las mismas, en la medida en que los últimos son también representados por las asociaciones representativas del trabajo autónomo. Igualmente, aunque el derecho a acceder a la jubilación anticipada por razones de penosidad está expresamente reconocido para los trabajadores autónomos en los mismos grupos y sectores establecidos para los trabajadores asalariados, no se ha desarrollado la manera de acceder a la misma por parte de este colectivo, de manera que se trata de un derecho reconocido pero inoperable a efectos prácticos, lo que no impide que se pueda instar un procedimiento específico para los trabajadores autónomos de un sector en concreto como es el del transporte.

En este sentido, la incidencia de siniestralidad y la configuración de la realidad sociolaboral del sector aconsejan el inicio del mismo para los trabajadores autónomos, de manera que les permita optar a la jubilación a una edad reducida que debería fijarse en el entorno de los 55 a los 60 años por tratarse de la franja de edad en la que comienzan a incrementarse los accidentes más graves y con resultados de muerte. Además, en la medida en que el RETA cuenta con específicas características en materia de cotización muy diferentes a las del RGSS y que la protección de la salud es un derecho de todo trabajador que ha de ser garantizado por los poderes públicos, se ha de establecer un mecanismo que implique una asunción compartida con la Administración de la cotización adicional que necesariamente ha de llevar aparejada el reconocimiento de los coeficientes reductores, y ello con el objetivo de acercar la carga financiera de los trabajadores

autónomos a la de los asalariados para que no se vean privados de la protección de su salud por las dificultades económicas que podría acarrear.

Por último, aunque no guarden relación con esta modalidad de jubilación anticipada, existen otras medidas que se pueden adoptar para contribuir a la reducción de la siniestralidad en el sector. En esta dirección, se presentan como grandes aliadas el desarrollo de políticas públicas dirigidas a la protección de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, en la medida en que no cuentan con un empleador que vele por la misma y, al depender de ellos mismos, se encuentran muchas veces con la tortuosa decisión que les ubica entre su trabajo y el sustento de su familia y la protección de su salud. En la misma medida, existen otras figuras de jubilación previstas para el RGSS y no para el RETA que pueden contribuir también a la mejora de la siniestralidad y la protección social de los trabajadores del transporte por carretera, como es la jubilación parcial o la jubilación flexible. Figuras ambas que permiten mantener la actividad pero con una menor vinculación a la misma por no tratarse del único sustento económico; concretamente, la primera de ellas que además de permitir una desvinculación paulatina más temprana, también es un arma para la continuidad de la actividad cuando lleva aparejada la contratación de una persona asalariada mediante contrato de relevo, lo que además puede ser una gran solución para combatir la ausencia de relevo generacional en un sector que se encuentra cada vez más envejecido.

Firmado. ANTONIO GARCIA GORDO

Col ICAM 140.705

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO: “La salud y la seguridad en el trabajo de los conductores del sector del transporte por carretera”, Observatorio de Riesgos de la EU-OSHA, 2012.

ALZAGA RUIZ, A: “La jubilación anticipada: Reflexiones a la luz de la última reforma”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, núm. 79, enero 2009.

CASAS BAAMONDE, M. E.: “Un nuevo Derecho del Trabajo en la emergencia. Las medidas laborales y de seguridad social en el estado de alarma declarado por la crisis sanitaria del coronavirus COVID-19”, Derecho de las Relaciones Laborales, núm. 4/2020, síntesis realizada por Eduardo Rojo en su blog <http://www.eduardorojotorrecilla.es/2020/05/el-impactolaboral-del-covid-19.html>

CIMALSA Logística i mobilitat: “Observatori de la Logística, Els indicadors de competitivitat del Sistema Logístic Català”, 17^a edició, juny de 2022.

FUNDACION PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES: Estudio de los requerimientos físicos y psíquicos exigidos en el desempeño del conductor profesional para la propuesta del establecimiento de conductores de la edad de jubilación, Tecnos, 2012.

Con el apoyo de la



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica**

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Afiliacions al Règim especial de treballadors autònoms. Per secció d'activitat econòmica. A últim dia del mes: <https://www.idescat.cat/pub/?id=afic&n=14996&lang=es>

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Personas ocupadas y horas trabajadas. Por ramas:

<https://www.idescat.cat/eas/?tc=1&se=2&ta=23&lang=es>

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Producto interior bruto. Oferta: <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=basics&n=10231&lang=es&col=1>

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Transporte y almacenamiento. Principales resultados. Por ramas CCAE-2009 Cataluña.2022: <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=aec&n=15600&lang=es>

INSST: "Actividades económicas con mayor siniestralidad, penosidad y peligrosidad: Sector del transporte terrestre", 2010

INSST, "Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera", INSST, marzo 2022

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO: "*Cifras PYME, datos marzo 2025*", marzo 2025.

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES, Estadísticas: Afiliados medios totales 2025: <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/EstadisticasPresupuestosEstudios/Estadisticas/EST8/EST10/EST290/EST291>

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES: Pensiones contributivas en vigor, abril 2025, consultado el 2 de mayo de 2025: <https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/EstadisticasPresupuestosEstudios/Estadisticas/EST23/EST24>

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL, PORTAL DEL TRABAJO AUTÓNOMO: datos estadísticos mensuales (desde 2024):

<https://www.mites.gob.es/trabajoautonomo/es/Conocenos/estadisticas/datos-estadisticos-mensuales-desde-2024/2024/index.html>

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL, Portal del Trabajo Autónomo, datos estadísticos mensuales (desde 2024): <https://www.mites.gob.es/trabajoautonomo/es/Conocenos/estadisticas/datos-estadisticos-mensuales-desde-2024/2024/index.html>

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, Estadísticas, estudios e informes, consultado el 20 de abril de 2025: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: Observatorio del transporte y la logística en España, Informe anual 2023: <https://otle.transportes.gob.es/inform/es/2023/3competitividad/32-valor-anadido-productividad-y-remuneracion-de-los-agentes/322evolucion-y-tendencia-del-vab-del-transporte-yalmacenamiento#:~:text=El%20VAB%20del%20sector%20%E2%80%9Ctransporte,de%20euros%20constantes%20de%202015.>

LEGISLACIÓN

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres («BOE» núm. 182, de 31 de julio de 1987, páginas 23451 a 23481)

Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo («BOE» núm. 166, de 12 de julio de 2007, páginas 29964 a 29978)

Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social («BOE» núm. 291, de 5 de diciembre de 2007, páginas 50186 a 50200)

Ley 27/2011, de 1 de agosto, sobre actualización, adecuación y modernización del sistema de Seguridad Social («BOE» núm. 184, de 2 de agosto de 2011, páginas 87495 a 87544)

Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social («BOE» núm. 261, de 31 de octubre de 2015, páginas 103291 a 103519)

Real Decreto-ley 28/2018, de 28 de diciembre, para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo («BOE» núm. 314, de 29 de diciembre de 2018, páginas 129875 a 129939)

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo («BOE» núm. 230, de 26 de septiembre de 1995, páginas 28606 a 28613)

Real Decreto 402/2025, de 27 de mayo, por le que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores («BOE» núm. 128, de 28 de mayo de 2025, páginas 69579 a 69595)

Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera («BOE» núm. 75, de 28 de marzo de 2007, páginas 13405 a 13416)

Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social («BOE» núm. 282, de 23 de noviembre de 2011, páginas 123882 a 123890)

JURISPRUDENCIA

STC 137/1987, de 22 de julio

STS, de 14 de diciembre de 1999, rec. 1183/1999

STS, Sala 3ª, de 22 de octubre de 2012, rec. 816/2011