



**ESTUDI APLICACIÓ DE COEFICIENTS REDUCTORS PER A LA
JUBILACIÓ ANTICIPADA DELS TREBALLADORS AUTÒNOMS
PER PENÚRIA, PERILLOSITAT I MORBIDITAT EN EL SECTOR DEL
TRANSPORT DE MERCADERIES PER CARRETERA A CATALUNYA
I AL CONJUNT DE L'ESTAT ESPANYOL**

Amb el Suport de la:



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

ÍNDEX

ÍNDEX.....	1
I. Introducció.....	3
II. Anàlisi social i econòmic del sector	5
1. Situació del sector del transport a Espanya	5
2. Anàlisi de la situació del sector a de Catalunya.....	8
III. Factors de risc i sinistralitat	12
1. Factors de risc.....	12
2. Incidència de la sinistralitat.....	15
IV. Regulació dels coeficients reductors de l'edat de jubilació per treballs d'elevat risc per a la salut 16	
1. Requisits per a l'establiment de coeficients reductors.....	18
2. Procediment per a l'aprobació de coeficients reductors d'edat de jubilació.	21
3. Especificacions en el treball autònom.....	24
V. Proposta de jubilació anticipada per perillositat ajustada a ls peculiaritats del treball autònom i del RETA	26
1. Justificació	26
2. Proposta de reducció d'edat de jubilació	28
3. Retroactivitat en l'aplicació dels coeficients reductors	30
VI. Altres propostes alternatives complementàries de protecció social per a la reducció de la sinistralitat.....	31
VII. Conclusions.	33

RELACIÓ D'ABREVIATURES I SIGLES

CNSST	Comisió Nacional de Seguretat i Salut en el Treball
DA	Disposició addicional
DGOSS	Direcció General d'Ordenació de la Seguretat Social
DT	Disposició transitòria
ENDITA	Estratègia Nacional d'Impuls al Treball Autònom 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	Llei de l'Estatut del Treball Autònom
PGE	Pressupostos Generals de l'Estat
RD	Reial Decret
RETA	Règim Especial de Treballadors per Compte Propi o Autònoms
RGSS	Règim General de la Seguretat Social
SS	Seguretat Social
TRADE	Treballador autònom econòmicament depenent
TRLGSS	Text refós de la Lley General de la Seguretat Social
TS	Tribunal Suprem

I. Introducció

El sector del transport i especialment el transport de mercaderies per carretera a Catalunya i a la resta de l'Estat espanyol ostenta singularitats especials que comporten a experimentar una elevada sinistralitat que causats per diferents elements que el caracteritzen i que impliquen un entorn de risc molt major que l'habitualment acceptable per al conjunt d'activitats econòmiques. Aquests elements poden ser de diferent naturalesa i amb un grau d'incidència major o menor, però el conjunt de tots ells porta a un resultat de sinistralitat i penúria en l'exercici professional que mereix especial atenció per part de les Administracions Públiques. Els horaris atípics, l'alt ritme de treball que, en moltes ocasions, implica romandre llargs períodes de temps fora de la llar, així com altres riscos específics com el manteniment de postures inadequades durant llarg períodes de temps, l'exposició al soroll, sobreesforç o la necessitat de mantenir-se concentrat i vigilant, tot això unit a la realitat d'un mercat de treball en el sector cada vegada més envellit, contribueixen notòriament al fet que es tracti d'un dels sectors d'activitat amb una major sinistralitat.

Aquestes característiques pròpies del sector del transport són comuns amb independència del vincle laboral, de manera que són compartides pels treballadors per compte d'altri i els treballadors autònoms. No obstant això, a aquests últims s'afegeixen a més els riscos psicosocials intrínsecs al treball per compte propi que, com a tal, no solament implica dur a terme les tasques pròpiament dites del lloc de treball que correspongui, sinó que també han de vetllar per la bona marxa i organització, tant econòmica com productiva de l'activitat, de manera que es multiplica el risc associat a la mateixa quan es vincula al treball autònom.

Recentment, els sindicats i les entitats empresarials més representatives del sector del transport han tractat d'aconseguir un acord per a la jubilació anticipada per penúria i perillositat en el sector del transport de mercaderies. No obstant això, aquest acord va ser suspès fins a l'en el seu moment anunciada reforma normativa que, finalment s'ha materialitzat en l'aprovació del Reial decret 402/2025, de 27 de maig, pel qual es regula el procediment previ per a determinar els supòsits en els quals procedeix permetre anticipar l'edat de jubilació en el sistema de la Seguretat Social mitjançant l'aplicació de coeficients reductors, l'entrada en vigor dels quals s'ha produït el 17 de juny de 2025. No obstant això, les converses en tot moment han dirigit l'assumpte cap al treball assalariat, sense que fins a la data s'hagi tingut

en compte l'enorme transcendència del treball autònom en aquest sector i més concretament en l'àmbit del transport de mercaderies per carretera en el qual la seva representació és molt pròxima a la dels treballadors per compte d'altri. El fet que s'hagi aconseguit activar, encara que amb les seves deficiències i dificultats, la negociació i que hagi transcendit a la voluntat dels agents socials és un enorme avanç en tractar-se d'una històrica reivindicació del sector i de les seves associacions representatives¹.

No obstant l'anterior, el distint tractament entre col·lectius, de treballadors per compte d'altri i de treballadors autònoms, no deixa de suposar una pèrdua de drets per als segons que experimenten en el desenvolupament de la seva activitat els idèntics riscos vinculats a la perillositat del sector del transport, acrescuts si cap per la major càrrega de treball de gestió i exposició a riscos psicosocials que porta implícit el treball per compte propi, en el qual no solament es desenvolupa la labor productiva, sinó també de gestió i direcció, suportant a més el risc i ventura d'aquesta, la qual cosa suposa majors exigències físiques i mentals que porten a una major necessitat de protecció social d'aquest col·lectiu i fins i tot, atendre les seves circumstàncies especials per a establir un marc regulador diferent que garanteixi, en definitiva, una equitat en la protecció de la seva salut respecte a la dels treballadors assalariats. No es tracta d'aquesta manera d'aconseguir majors drets per al treball autònom, sinó atendre les seves peculiaritats específiques per a aconseguir una equiparació de drets a través d'una regulació singular per a aconseguir una mitigació del risc associat al treball equiparable entre tots dos règims de la Seguretat Social.

Per tot l'anterior, resulta necessari establir un sistema de jubilació anticipada a una edat inferior a la legalment establerta i amb uns coeficients reductors menors que s'adapti i tingui en compte les peculiaritats pròpies del treball per compte propi. En aquest sentit, és innegable que els treballadors autònoms mereixen idèntica protecció social que els treballadors assalariats, però sempre sota la premissa de l'existència de dos règims de Seguretat Social que són totalment distints i que compten amb característiques comunes en alguns aspectes, però també específiques que els distancien en uns altres, i que necessàriament porten al fet que

¹ En aquest sentit, FENADISMER, juntament amb algunes organitzacions empresarials i sindicals del sector del transport per carretera, fa ja diversos anys que reivindica la necessitat que els transportistes d'avançada edat puguin accedir a la jubilació anticipada aplicant a la seva pensió els coeficients bonificadors en atenció al caràcter penós i perillós de l'activitat.

les mesures de protecció de cadascun dels col·lectius atenguin la seva pròpia naturalesa, la qual no es tradueix exclusivament en un Règim Especial de Treballadors Autònoms (d'ara endavant, RETA) que ostenta majors riscos en el desenvolupament de l'activitat laboral en el sector, sinó que a més compta de base amb característiques estructurals que perjudiquen enormement la protecció social i la seva materialització en la suficiència de les prestacions, mentre els treballadors autònoms perceben un pensió de jubilació gairebé un 40% inferior respecte a la dels seus homòlegs assalariats, circumstància que depèn en gran manera de l'enfocament de lliure elecció de bases que ha imperat històricament en el RETA i de l'assumpció de la totalitat de la cotització pel treballador per compte propi. Si bé aquestes característiques pròpies estructurals i transversals no deurien, almenys a priori, interferir en la regulació en matèria de jubilació anticipada, és evident que, de facto, ho farà en el mesurament de la seva efectivitat, perquè interfereix directament en la decisió de la persona a l'hora de plantejar-se una jubilació anticipada per les conseqüències econòmiques i socials que la mateixa pot implicar.

Així, el present estudi té la seva raó de ser en l'anàlisi del treball autònom en el sector del transport, els riscos i perillositat a la qual s'enfronten en l'exercici de la seva activitat, per a després de realitzar una anàlisi jurídica, proposar mesures de jubilació anticipada i altres alternatives que permetin la possibilitat d'accedir a un retir avançat per a reduir la sinistralitat del sector que es troba majoritàriament concentrada en franges d'edat pròximes a l'edat de jubilació. L'objectiu últim és, per tant, la millora de les condicions econòmiques de l'exercici de l'activitat i la protecció de la salut en el sector.

II. Anàlisi social i econòmic del sector

1. Situació del sector del transport a l'Estat espanyol.

Amb caràcter previ al desenvolupament de l'objecte del present treball, convé realitzar una anàlisi estadística del sector per a conèixer la seva situació actual. De l'estudi de les diferents dades oficials, disponibles en diferents publicacions, informes i estudis, es desprèn l'enorme transcendència del sector del transport que acostuma a ser un dels quals compten amb una major representació entre empreses i treballadors autònoms, la qual cosa no és més que una mostra que permet contrastar i acreditar la importància del mateix en l'àmbit econòmic, social i

d'ocupació.

Acudint a les dades publicades pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a data 1 d'abril de 2025, existien un total de 222.149 empreses transportistes, de les quals 146.482 són persona física i 73.624 tenen personalitat jurídica, la qual cosa suposa el 65,95% i 33,14%, respectivament . S'ha de tenir en compte que aquestes xifres s'extreuen del Registre d'Empreses i Activitats de Transport, per la qual cosa únicament recullen aquelles empreses i treballadors autònoms que desenvolupen una activitat de transport per a les quals sigui necessari obtenir títol habilitant per al seu exercici o autorització de transport , quedant excloses aquelles activitats que per la seva naturalesa no requereixin cap mena d'autorització, com poden ser aquelles que es desenvolupin amb vehicles la massa màxima autoritzada dels quals no superi les dues tones, que es troben exemptes de la seva obtenció².

Acudint a les dades publicades pel Ministeri de Treball i Economia Social, es pot obtenir una imatge més fidel de la representació del sector en l'àmbit del treball autònom, així, en virtut d'aquests, al març de 2025, els afiliats al RETA que desenvolupen la seva activitat en el sector del transport van ascendir a 216.253. D'ells 168.872 són persones físiques i 47.358 desenvolupen la seva activitat a través d'una persona jurídica (soci o administrador)³, representant el primer grup el 78,09% del total d'afiliats i el segon el 21,91%. La majoria dels afiliats al RETA són, en conseqüència, treballadors autònoms pròpiament dits que no desenvolupen l'activitat a través de cap fórmula societària, sinó com a persona física.

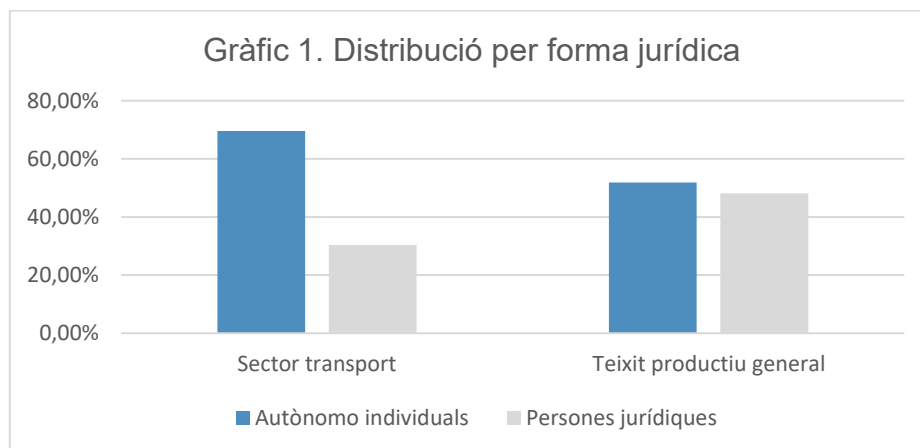
Com es pot apreciar, existeix una enorme discrepància entre les xifres relatives a les empreses transportistes publicades pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenibles i la imatge del RETA publicada pel Ministeri de Treball i Economia Social. Referent a això, convé assenyalar els motius que ho justifiquen i que les fan perfectament compatibles entre si: en primer lloc, com ja s'ha dit, existeixen professionals del transport que no consten en les primeres per no trobar-se inscrits en el Registre d'Empreses i Activitats del Transport; en segon lloc, la possibilitat que tenen els autònoms societaris de desenvolupar la seva activitat a través de més d'un persona jurídica, la qual cosa implica que el número d'aquestes

² Art. 3 Ordre FOM/734/2007.

³ MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL, Portal del Treball Autònom, dades estadístiques mensuals (des de 2024), consultat el 20 d'abril de 2025: <https://www.mites.gob.es/trabajoautonomo/es/Conocenos/estadisticas/datos-estadisticos-mensuales-desde-2024/2024/index.html>

sigui major que el d'aquells; i, en tercer lloc, la possibilitat que les persones jurídiques no tinguin cap autònom societari darrere, circumstància que no sol ser usual en les PIMES, però es torna més habitual a mesura que augmenta la grandària de l'empresa.

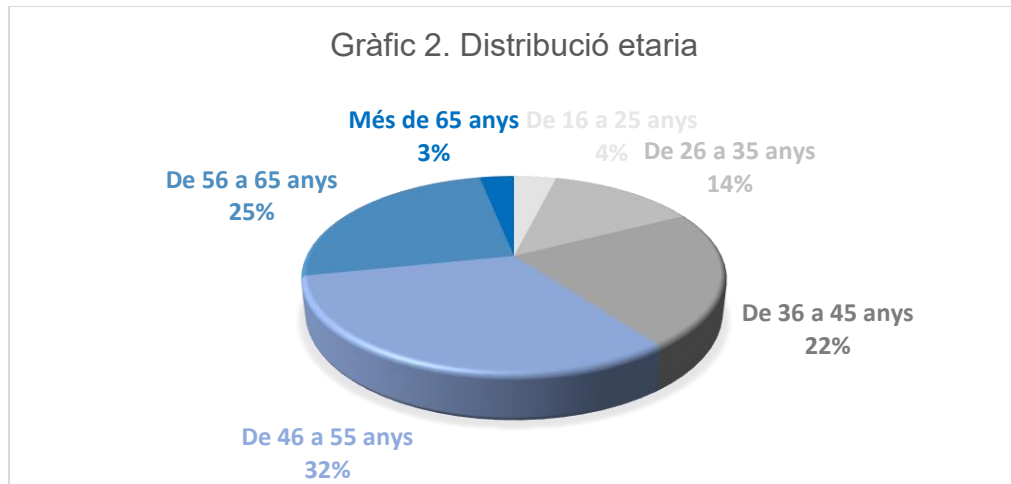
Comparant les dades analitzades amb el panorama del teixit productiu en general, s'evidencia que es tracta d'un sector en el qual la presència de l'autoocupació és molt major, superant en més de 14 punts percentuals el pes relatiu que tenen la totalitat dels autònoms persona física en el RETA: 64,93% enfront del 35,07% d'autònoms societaris. A més, comparant les dades de les persones afiliades al RETA amb el nombre total d'empreses del sector, es pot apreciar que es troba molt més fragmentat en ostentar un gran nombre de treballadors autònoms individuals en contraposició amb una menor presència de persones jurídiques, com així es mostra en el gràfic 1.



Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Treball i Economia Social i Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible

Si analitzem el pes sobre l'ocupació, el total de treballadors (autònoms i assalariats) del sector del transport a setembre de 2024 aconseguia la xifra d'1.073.855 . D'ells, els treballadors autònoms representen el 20,14%, percentatge que aflora un pes notòriament superior que l'ostentat pel treball per compte propi en el mercat laboral en general, que suposa el 15,87%.

Quant a la dimensió d'edat, és important ressaltar que el 60,20% dels treballadors autònoms del sector del transportin tenen més de 45 anys i més del 28% té més de 55 anys. En el següent gràfic es representa la distribució d'edat dels treballadors per compte propi en el sector.



Elaboració pròpia a partir de dades estadístiques del Ministerio de Trabajo y Economía Social

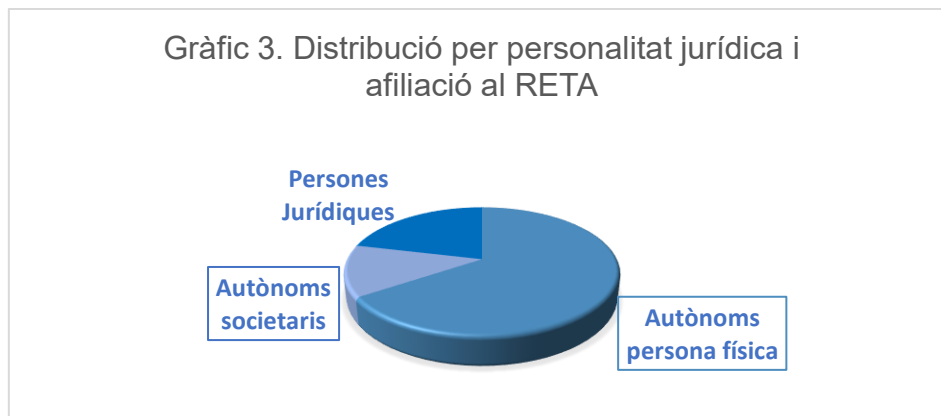
Amb tot, de l'anàlisi de les dades es pot deduir la gran atomització del sector del transport, conformat per una gran quantitat de treballadors autònoms persona física i microempreses, amb una menor presència de grans empreses. A més, la representació dels treballadors autònoms en aquest sector és molt major a l'habitual, suposant un pes relatiu que supera en més de 4 punts percentuals la mitjana del mercat laboral. Igualment, es tracta d'un sector envellit. Conseqüència de tot això, resulta de vital importància dur a terme mesures enfocades a la protecció social del treball autònom i, més específicament, dels treballadors del sector amb edats pròximes a la jubilació.

2. Anàlisi de la situació del sector a de Catalunya

A Catalunya es compleixen els mateixos patrons detectats a la resta de l'Estat, encara que amb una major agudesesa, si és possible. En aquest sentit, segons les dades publicades pel Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible, en les últimes dades publicades de març de 2025, existeixen un total de 38.301 empreses inscrites en el Registre d'Empreses i Activitats del Transport, representant el 17,24% del total, la qual cosa dona fe de la importància del sector a la regió. D'elles, són autònoms persones físiques un total de 28.150, mentre que les persones jurídiques ascendeixen a 9.977, representant el 73,50% i 26,05% respectivament.

Per part seva, tenint en compte les dades publicades del Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), l'any 2022 va tancar amb 46.293 empreses del sector del transport a la Catalunya, mentre que, a 31 de desembre d'aquest mateix any existien

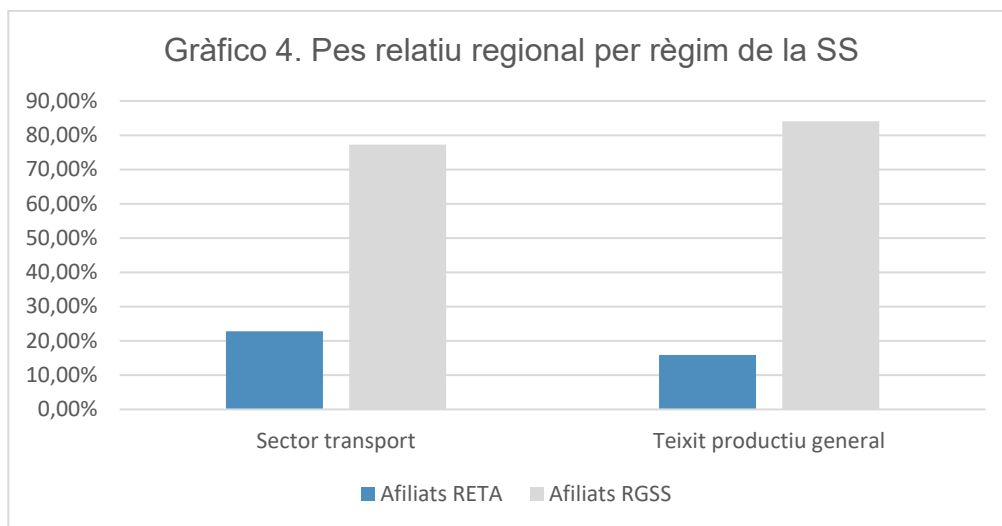
41.905 afiliats per compte propi del sector del transport i activitats complementàries , corresponent 34.949 amb treballadors autònoms persona física i 6.956 són autònoms societaris que desenvolupen la seva activitat a través d'una o diverses persones jurídiques, sent la distribució del 83,40% i 16,60%. Tenint en compte el total de les empreses del sector a Catalunya (persones físiques i persones jurídiques), els treballadors autònoms individuals representen el 75,50% i les persones jurídiques el 24,50%.



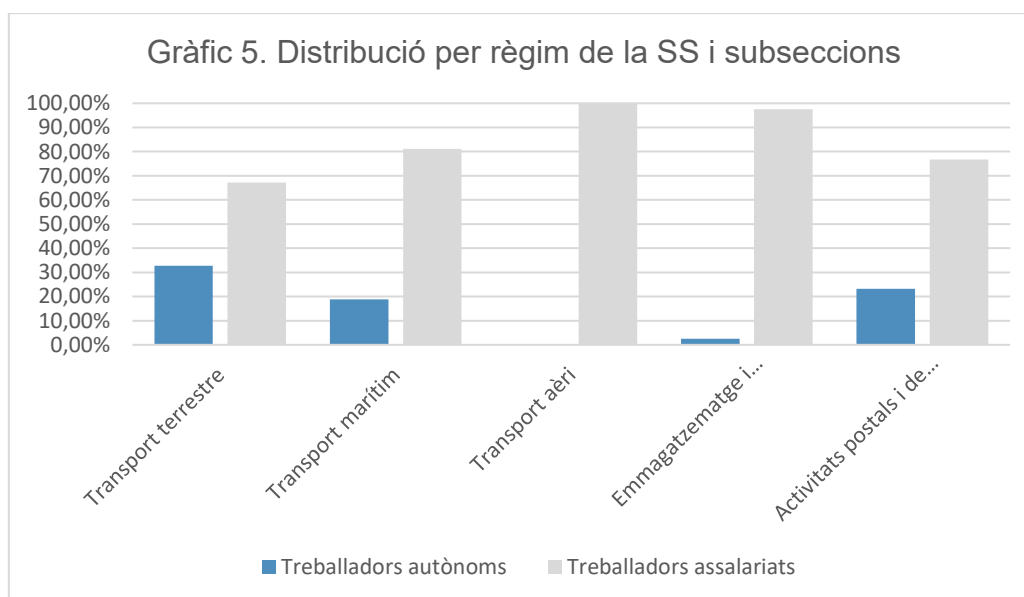
Elaboració pròpia a partir de dades estadístiques de l'Idescat

Pel que fa l'ocupació en termes globals, el mateix IDESCAT fixa la xifra en 142.120 persones assalariades a 31 de desembre de 2022, la qual cosa representa un pes del 4,83% del treball per compte d'altri a Catalunya. D'aquestes dades, s'extreu que el pes relatiu del sector en el treball autònom és de gairebé 2,7 punts percentuals, més d'un 50% superior, respecte al del treball assalariat. Igualment, com es mostra en el gràfic 3, els treballadors per compte propi suposen a Catalunya el 22,77% del total d'ocupats del sector, mentre que només suposen el 15,93% del teixit productiu en general, en el qual tenen un pes molt menor; això implica que el pes dels treballadors autònoms que exerceixen activitats de transport és major a Catalunya que en la resta de l'Estat, mentre que el percentatge d'autònoms en el mercat laboral en general es manté pràcticament idèntic. És a dir, si ja a nivell Estatal es troba altament atomitzat i amb una concurrència d'autònoms i microempreses superior a la mitjana, aquesta circumstància és encara major a Catalunya tal com es mostra en el gràfic 4.

Per si no n'hi hagués prou, en els números analitzats es troba recollida la informació relativa a la secció Transport i Emmagatzematge del sector serveis. No obstant això, en aquesta secció existeixen subsectors de distinta naturalesa que, si bé tots ells guarden relació amb el transport, tenen realitats absolutament diferents i discordants, tant pel que fa a la seva naturalesa en si com a la seva realitat sociolaboral i econòmica. Per això convé a més dur a terme una breu anàlisi dels diferents subsectors, la qual cosa ens permetrà conèixer amb una precisió molt major les veritables característiques i peculiaritats del mercat de treball en l'àmbit del transport.



Elaboració pròpia a partir de dades estadístiques de l'IDESCAT



Elaboració pròpia a partir de dades estadístiques de l'IDESCAT

Del gràfic 5 es desprèn que mentre en les activitats de transport terrestre els treballadors per compte propi a Catalunya aconsegueixen pràcticament un terç de l'ocupació total, en el cas del transport aeri i d'emmagatzematge i activitats annexes al transport no existeixen pràcticament treballadors autònoms, fregant els treballadors assalariats el 100% de l'ocupació total, trobant-se acaparats principalment per grans corporacions que ocupen nombrosos treballadors per compte aliena. Aquesta circumstància quant a la disparitat en les dades comporta a la paradoxa que són precisament aquelles subseccions en les quals existeix un menor grau de sinistralitat les que contribueixen a diluir la importància i el pes de l'interès del treball autònom en la protecció social pròxima a l'edat de jubilació objecte del present estudi, sent, per exemple, d'interès similar per a assalariats i autònoms en l'àmbit del transport de mercaderies per carretera per afectar les mesures objecte d'estudi a un nombrós grup de persones autònomes, gairebé el doble de l'habitual, al contrari del que succeeix normalment en el teixit productiu general en el qual si bé la proporció del treball autònom és rellevant, no aconsegueix ni molt menys a la meitat del treball assalariat com així succeeix en el transport de mercaderies per carretera, la qual cosa resulta d'enorme rellevància a l'hora d'iniciar processos de negociació de mesures com l'establiment de coeficients reductors per a la jubilació anticipada i establir els agents socials que han de representar als diferents col·lectius en aquests processos en els quals necessàriament han d'incloure's la representació social dels treballadors autònoms.

Pel que fa a la contribució econòmica i productiva del sector de a Catalunya, en l'exercici 2024 va contribuir al PIB Català amb prop de 39.751 milions d'Euros, la qual cosa suposa el 14,6% del total de l'economia Catalana⁴ que va ascendir a 272.268 milions d'Euros⁵, xifra que supera enormement a l'aportació del sector del transport i emmagatzematge al conjunt de l'economia espanyola que a penes representa el 4,4% del PIB⁶

⁴ CIMALSA Logística i mobilitat: "Observatori de la Logística, Els indicadors de competitivitat del Sistema Logístic Català", 17^a edició, juny de 2022.

⁵ INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT): Producte interior brut. Oferta, consultat el 28 d'abril de 2025: <https://www.idescat.cat/indicadors/?id=basics&n=10231&lang=es&col=1>

⁶ MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: Observatori del transport i la logística a Espanya, Informe anual 2023, consultat el 28 d'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->

En definitiva, la situació del sector del transport i emmagatzematge a Catalunya presenta accentuades singularitats que impliquen una enorme descentralització, amb un teixit productiu principalment compost per treballadors autònoms i PIMES, amb algunes grans empreses que tenen una representació major en activitats d'emmagatzematge i activitats annexes que en les activitats de transport pròpiament dites (excepte l'aeri), de manera que es tracta d'un sector d'enorme transcendència per al treball autònom i, al seu torn, té igualment una gran importància per a l'economia catalana en representar una fracció considerable del seu PIB.

III. Factors de risc i sinistralitat

El sector del transport a Catalunya i a la resta de l'Estat, es troba contínuament assenyalat per les estadístiques com el que major índex de sinistralitat presenta al costat del sector agrari, encapçalant tots dos tots els anys els rànquings quant a nombre d'accidents de treball amb i sense resultat de mort i és que són diversos els indicadors que col·loquen al transport, i més concretament al transport per carretera, com l'activitat amb majors índexs de sinistralitat.

1. Factors de risc

En el transport per carretera a Catalunya i a la resta de l'Estat, existeixen riscos genèrics compartits per altres professions als quals se sumen riscos específics vinculats a les condicions concretes en les quals es desenvolupa aquesta activitat. Aquests riscos específics poden classificar-se en quatre elements: el factor humà (conductor), el vehicle, la mercaderia transportada i la via de circulació i el seu entorn⁷.

L'element fonamental que motiva la jubilació anticipada són els requeriments de les condicions físiques i psíquiques dels conductors, que desenvolupen tasques per a les quals es requereix un conjunt de processos cognitius i físics dels quals depèn la seva realització en un marc d'eficàcia i seguretat, havent d'estar atent als

yalmacenamiento#:~:text=El%20VAB%20del%20sector%20%E2%80%9Ctransporte,de%20euros%20constantes%20de%202015.

⁷ INSST: "Factores de riesgo psicosocial y riesgos asociados en el sector del transporte por carretera", INSST, marzo 2022.

senyals que tinguin lloc en l'entorn i donar resposta a les mateixes de manera immediata i eficaç, resposta que pot al seu torn veure's afectada per les capacitats psico-físiques del conductor i que, a mesura que avança l'edat, poden veure's minvades. Aquest element, a més interfereix en tots els altres riscos existents.

Existeixen riscos específics identificats en el desenvolupament de l'activitat del transport, entre els quals destaquen :

- a) Exposició a vibracions.
- b) Postures estàtiques prolongades en posició sedent (disseny del seient, la cabina i altres equips).
- c) Manipulació manual de càrregues.
- d) Inhalació de vapors i gasos.
- e) Manipulació de substàncies perilloses (gasos de fuita, productes químics en el vehicle, combustible, exposició a la pols de la carretera durant la càrrega, la descàrrega i les parades de descans, i en els treballs de neteja i manteniment).
- f) Condicions climàtiques (calor, fred, corrents d'aire, pluja, etc.).
- g) Escàs marge per a adoptar condicions de treball ergonòmiques i estils de vida saludables.

A tot això, caldria sumar els factors psicosocials que, en l'àmbit del treball autònom tenen una major incidència: càrrega de treball, pressió temporal, organització del temps de treball, gestió, planificació i administració de l'activitat, fatiga, estrès, entre altres. En aquest sentit, s'ha d'assenyalar, a més, que el sector del transport per carretera es caracteritza per tenir una elevada competència que necessàriament porta als treballadors autònoms a augmentar la càrrega de treball i suportar majors pressions que poden venir, per exemple, per l'exigència de clients, els lliuraments "just in time", l'augment del trànsit i la vigilància a distància, entre altres, que porten necessàriament a torns irregulars i llargs que aprofundeixen en tots els riscos descrits⁸. La combinació específica de riscos i factors comporten una elevada dificultat de mantenir en tot moment una seguretat que requereixen la naturalesa de les tasques.

⁸ 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

Per subsectors, es poden identificar els següents factors de risc en el transport de mercaderies per carretera:

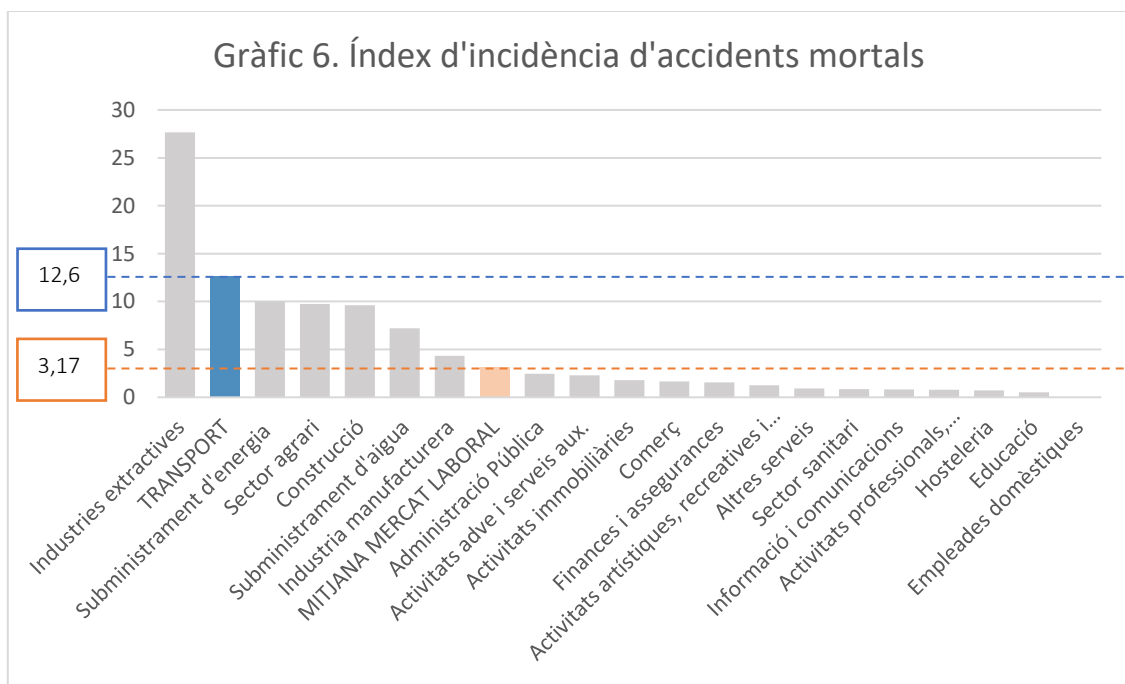
SUBSECTOR	CAUSES GENERADORES DE RISC
Transport de passatgers	<ul style="list-style-type: none"> —Actes de violència i assetjament —Contacte amb els clients, inclosa la comunicació dels canvis organitzatius, —Treball en solitari —Treball per torns Exigències contradictòries (atendre als clients i conduir), que poden causar hipertensió i malalties cardiovasculars —Necessitats d'una ma d'bra que envelleix
Transport per carretera de llarga distància	<ul style="list-style-type: none"> —Gestió d'entregues "just in time" que causen una gran pressió en el treball —Exigències dels clients; treballar en els llocs en què treballen altres persones —Ús creixent de tecnologies complexes i sistemes de vigilància a distància —Disseny del lloc de treball —Facilitat d'accés a instal·lacions i serveis (higiènics, d'alimentació i metges) —Malalties infeccioses —Violència i agressions —Treball en solitari —Postures estàtiques prolongades en posició sedent i exposició a vibracions —Risc d'accidents, entre altres, en carregar i descarregar —Necessitats d'una mà d'obra que envelleix
Transport de mercaderies perilloses	<ul style="list-style-type: none"> —Risc d'accidents, entre altres, d'incendi i explosió —Exposició a substàncies perilloses, especialment durant la càrrega i la descarrega —Risc de caigudes des de vehicles i altres mitjans de transport
Serveis de missatgeria	<ul style="list-style-type: none"> —Condicions imprevisibles en les instal·lacions dels clients, per exemple, disponibilitat de dispositius elevadors segurs —Expectatives del client i contacte amb aquest —Risc d'accidents i condicions meteorològiques, per exemple, per als missatgers amb bicicleta —Elevació i manipulació de paquets/mercaderies de grandàries i formes imprevisibles —Problemes relatius a l'organització del treball pressió en el treball a causa dels canvis de tasques passatgers, ús de sistemes de vigilància/contacte a distància (els conductors reben ordres mentre condueixen)

Font: Estudi dels requeriments físics i psíquics exigits en el desenvolupament del conductor professional per a la proposta de l'establiment de conductors de l'edat de jubilació, Tecnos, 2012.

2. Incidència de la sinistralitat

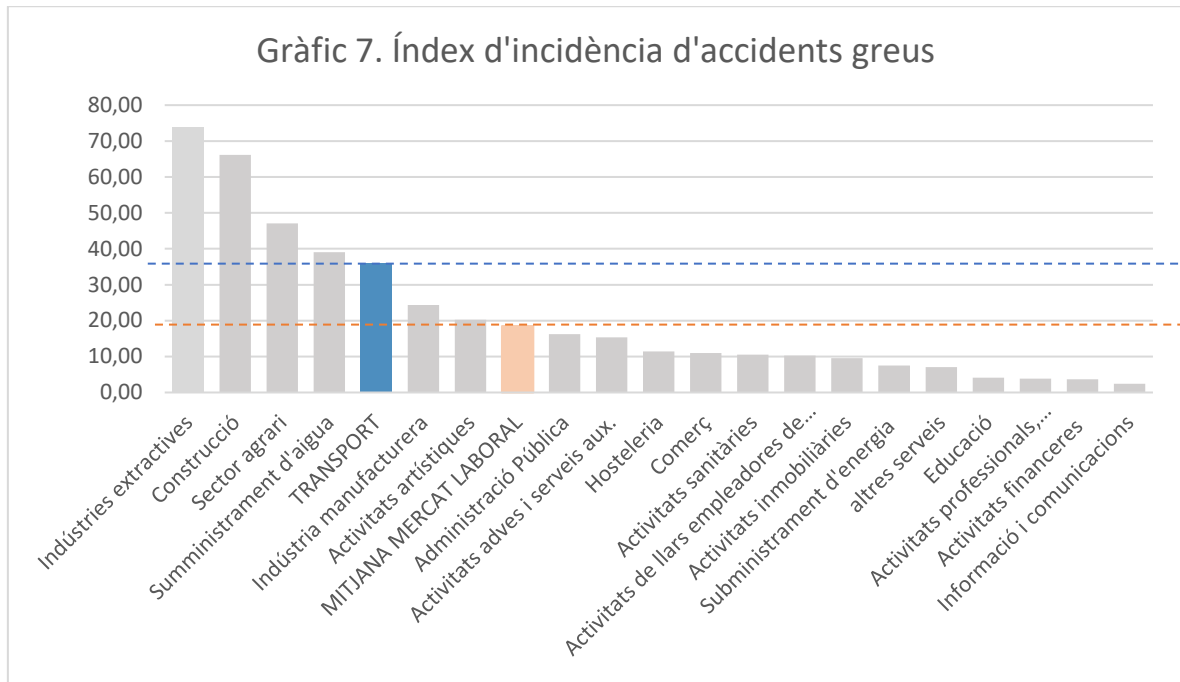
El sector del transport per carretera a Catalunya i a la resta de l'Estat es troba tradicionalment associat a una elevada sinistralitat a conseqüència dels riscos descrits en l'anterior epígraf.

L'any 2024, a Espanya es van produir 41.132 accidents de treball durant la jornada laboral en el sector del transport i emmagatzematge, dels quals 138 van ser mortals, aconseguint un índex d'incidència de 12,60 accidents mortals per cada cent mil treballadors, ostentant el dubtós assoliment de ser el segon sector amb major índex d'incidència només per darrere de la indústria extractiva. A més d'això, supera en gairebé 9,5 accidents per cada mil habitants a la dada obtinguda en el mercat laboral en el seu conjunt, superant-lo en un 297%. Pel que fa a l'índex d'incidència total en el sector, aquest va ascendir a 3.755,3, superant al del total del mercat de treball en un 41,52% .



Elaboració pròpia a partir de les dades del Ministerio de Trabajo y Economía Social

En relació als accidents de treball greus, novament el sector del transport es troba entre els que lideren les classificacions d'índex d'incidència només per darrere de quatre sectors de molt elevada sinistralitat com són la indústria extractiva, sector agrari o la construcció, representant un resultat de més del doble de la mitjana del mercat laboral.



Elaboració pròpia a partir de les dades del Ministerio de Trabajo y Economía Social

Les causes generadores més freqüents dels accidents de menor gravetat són els sobreesforços físics, així com cops, caigudes i xocs, entre altres. Respecte als accidents més greus i mortals, destaca que el 21% són deguts a patologies no traumàtiques com a accidents cerebrovasculars, seguits dels xocs i cops amb objectes en moviment, que representen el 18%. Del total, un terç dels accidents greus o mortals s'associen a vehicles pesants .

Quant al lloc de treball, segons dades relatives a l'any 2019, en el transport en general el 60% dels accidents amb baixa es produeixen en el lloc de conductor, mentre que en el transport terrestre s'eleva al 80%, la qual cosa comporta a l'apreciació d'una major sinistralitat en el cas del transport per carretera⁹.

IV. Regulació dels coeficients reductors de l'edat de jubilació per treballs d'elevat risc per a la salut

En l'àmbit laboral, existeixen diferents treballs que requereixen un major esforç físic, psíquic, o de qualsevol altra naturalesa que poden afectar els índexs de sinistralitat d'aquest sector en concret, així com la perillositat del mateix que, a més, tendeix a accentuar-se amb l'edat en causar un major desgast en la salut de la

persona treballadora, comportant igualment un major risc d'accidents laborals o malalties professionals. Són els coneguts com a treballs penosos, perillosos, tòxics o insalubres.

Per a evitar l'incidència social d'aquesta qüestió i protegir l'integritat i salut dels treballadors que desenvolupen aquest tipus de treball, en l'Ordenament Jurídic actual, existeix la possibilitat de reduir l'edat de jubilació per a aquells sectors o activitats professionals els treballs de les quals siguin de naturalesa excepcionalment penosa, tòxica, perillosa o insalubre, sempre que experimentin elevats índexs de morbiditat o mortaldat i quan els treballadors afectats acreditin un mínim d'activitat en la respectiva professió o treball⁹. Aquesta figura, al contrari de l'assentat en l'ideari popular, no consisteix en una jubilació anticipada com a tal, sinó que es tracta d'un supòsit concret per al qual s'estableix una edat ordinària de jubilació distinta i inferior a la comuna, en la mesura en què a pesar que té lloc la jubilació a una edat inferior a l'establerta amb caràcter general el treballador no es veu afectat per l'aplicació de cap coeficient reductor en la quantia, i això és així perquè es tracta d'una jubilació a l'edat ordinària prevista específicament per a aquesta professió¹⁰ que en tot cas és inferior a la normal a conseqüència de la perillositat d'aquesta.

En la normativa actual no es defineix què s'entén per aquesta mena de treballs, encara que sí que podem aconseguir una aproximació, entenent-se per tals aquells en els quals no resulta possible l'eliminació o reducció del risc mitjançant l'adopció d'altres mesures de protecció prevenció adequades¹¹. És a dir, es tracta d'aquelles activitats i professions que, per la seva pròpia naturalesa comporten un risc ressenyable i que no és possible mitigar-lo mitjançant l'aplicació de mesures de prevenció i protecció per portar causes en elements que no poden controlar-se malgrat trobar-se degudament identificats. Aquesta reducció de l'edat de jubilació no és un dret absolut, sinó que han de concórrer diferents requisits i que es reconegui el dret a aquesta modalitat de jubilació a cada activitat concreta considerada susceptible de comportar risc per a la salut.

⁹ Art. 206 TRLGSS

¹⁰ 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.

¹¹ Art. 23.1 Real Decreto 1561/1995

En aquest sentit, històricament, el nostre sistema de Seguretat Social ha permès a determinats col·lectius l'accés a la jubilació a una edat més primerenca sense penalitzacions a conseqüència del risc que comporta la seva professió habitual. No obstant això, no és fins a l'entrada en vigor de la Llei 40/2007, de 4 de desembre, de mesures en matèria de Seguretat Social, quan s'incorpora un precepte específic en la ja derogada Llei General de la Seguretat Social, aprovat per Reial decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny¹², i s'acaba amb la dispersió i ambigüïtat existent en aquesta matèria. Posteriorment, l'any 2011, el legislador va preveure novament el desenvolupament reglamentari que havia de regular el procediment general que s'ha de seguir per a l'establiment de coeficients reductors que permetin anticipar l'edat¹³. Més tard, també el TRLGSS va incorporar aquest mandat de desenvolupament reglamentari, sense que a dia de la data s'hagi dut a terme.

No obstant això, durant l'elaboració del present estudi, s'ha aprovat el Reial decret 402/2025, de 27 de maig, pel qual es regula el procediment previ per a determinar els supòsits en els quals procedeix permetre anticipar l'edat de jubilació en el sistema de la Seguretat Social mitjançant l'aplicació de coeficients reductors, norma que ha vingut a donar llum sobre un procediment tan esperat com profundament demorat. Malgrat tot, l'absència de reglament no va impedir que en el propi marc legal existissin alguns requisits i elements reguladors que donen forma, encara que de manera incompleta a aquesta figura¹⁴.

1. Requisits per a l'establiment de coeficients reductors

L'establiment de coeficients reductors per a anticipar l'edat de jubilació en professions penoses, tòxiques, perilloses o insalubres requereix una sèrie de requisits que han de concórrer necessàriament.

¹² Art. 3.3 y DA segunda de la Ley 40/2007

¹³ DA vigésima tercera, Ley 27/2011.

¹⁴ 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.

En primer lloc, i com no podia ser d'una altra manera, s'exigeix que la professió o sector que pretén accedir a aquesta modalitat de jubilació mitjançant l'aplicació de coeficients reductors de l'edat contingui veritablement algun dels elements de penúria, toxicitat, perillositat o insalubritat, entenent-se que concorren quan existeixen excepcionals índexs de sinistralitat o morbiditat superiors a la mitjana. En definitiva, s'ha de desprendre dels estudis realitzats per a un determinat col·lectiu o sector que, o bé existeixen excepcionals índexs de penúria, toxicitat, perillositat o insalubritat que deriven en elevats índexs de morbiditat o mortalitat en el desenvolupament de la seva activitat, o bé que els requeriments psicofísics que s'exigeixen per a l'ingrés en el col·lectiu i el desenvolupament del treball no poden fer-se a partir d'unes determinades edats, encara quan no es detecti un increment de l'índex de sinistralitat. Igualment, perquè existeixi una rebaixa en l'edat legal de jubilació, no és suficient que l'activitat sigui penosa, tòxica o insalubre, sinó que cal que existeixi una previsió legal sobre aquest tema¹⁵. La justificació de la concurrència d'aquestes condicions objectives es durà a terme mitjançant indicadors consistent en la incidència, persistència i durada dels processos d'incapacitat temporal, les declaracions d'incapacitat permanent i les defuncions ¹⁶.

En segon lloc, l'establiment de coeficients reductors de l'edat de jubilació només procedirà quan no sigui possible la modificació de les condicions de treball o la prevenció i altres actuacions que permetin mitigar els riscos del treball¹⁷. Això té especial transcendència perquè estableix el caràcter subsidiari de la mesura ¹⁸ i, si bé en el cas dels treballadors assalariats poden dur-se a terme mesures com la mobilitat funcional en la pròpia empresa o altres complementàries o alternatives que permetin reduir l'impacte dels agents generadors del risc, en el cas del treball autònom resulta més complicat l'implementar aquest tipus de solucions per manca de la dimensió i flexibilitat necessària per a la seva adopció, sent en moltes ocasions, com ja s'ha analitzat, un treballador autònom individual el que s'encarrega de manera multidisciplinària de tota la gestió administrativa i desenvolupament de treball operatiu en l'activitat. Igualment, també existeixen factors externs dels quals depèn que se de aquest requisit, puix que poden sorgir avanços científics,

¹⁵ STS, de 14 de diciembre de 1999, rec. 1183/1999, cuyo fallo ha quedado reflejado en el artículo 4.3 del RD 402/2025.

¹⁶ Art. 4.2 RD 402/2025

¹⁷ Art. 206.1 TRLGSS

¹⁸ ALZAGA RUIZ, A, *op cit.*

tecnològics o tècnics que ajudin a mitigar i reduir la perillositat d'una determinada professió o activitat, la qual cosa portaria a la possibilitat de modificar els coeficients reductors o fins i tot eliminar-los si el risc i la sinistralitat associats aconseguixen uns paràmetres raonables, d'aquí ve que existeixi previsió legal de revisió dels coeficients reductors per períodes de 10 anys¹⁹.

D'altra banda, s'exigeix també que el treballador hagi exercit l'activitat o professió durant un període de temps concret, no es suficient que es trobi exercint el treball que pogués donar lloc a l'aplicació dels coeficients reductors d'edat en el moment d'aconseguir l'edat ordinària de jubilació, sinó que tals coeficients s'apliquen proporcionalment al temps treballat en el sector o activitat professional específica²⁰. Es parteix aquí d'una concepció que, en la mesura en què l'activitat té qualitats que impacten negativament en la salut del treballador, el risc no ve derivat necessàriament d'una major edat de la persona, sinó de la pèrdua física i psíquica experimentat per aquesta durant el desenvolupament del seu treball, d'aquí ve que s'opti per uns coeficients reductors proporcionals al temps de vida laboral dedicat a aquesta professió, entenent-se que el risc en aquesta mena de treballs no solament depèn de la naturalesa de l'activitat, sinó també del nivell de desenvolupament de l'activitat, les tècniques utilitzades, el nivell d'exposició i el temps d'aquesta. Igualment, s'exigeix que, en tot cas i amb independència de l'edat de jubilació que resulti de l'aplicació dels coeficients reductors, el treballador tingui compliments, com a mínim, els 52 anys d'edat²¹. No obstant això, aquesta edat mínima es va incorporar amb la Llei 40/2007, de 4 de desembre, de mesures en matèria de Seguretat Social i en la mateixa mesura, aquesta norma, va excloure de l'aplicació de l'edat mínima a aquells col·lectius que ja tenien aprovada la seva pròpia previsió en matèria de coeficients reductors d'edat de jubilació per perillositat conforme a la legislació anterior²², exclusió que avui dia es manté en la legislació actual²³, pel que aquesta edat només resulta d'aplicació per a aquells col·lectius per als quals s'hagi aprovat (o s'aprovi) l'aplicació de coeficients reductors en l'edat de jubilació a partir del dia 1

¹⁹ Art. 206.5 TRLGSS y 9 RD 402/2025.

²⁰ 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).

²¹ Art. 206.6 TRLGSS y 7.3 RD 402/2025

²² DT 2ª Ley 40/2007

²³ DT 11ª TRLGSS.

de gener de 2008, amb l'entrada en vigor de la Llei 40/2007. D'altra banda, una altra de les exigències ve donada per la necessitat de garantir l'equilibri financer de la Seguretat Social, de manera que s'exigeix que l'aprovació de coeficients reductors porti aparellada un increment en la cotització a la Seguretat Social, consistent en una mena de cotització addicional sobre la base de cotització que correspongui²⁴. Aquesta cotització addicional haurà de ser tant a càrrec de l'empresa com del treballador, o solament a càrrec del treballador en el cas de les persones treballadora per compte propi, si bé no s'esmenta res de la possibilitat d'establir reduccions o bonificacions en la mateixa a conseqüència de polítiques públiques de protecció de la salut de determinats col·lectius que tinguin raó de ser en l'interès públic.

Finalment, no tractant-se d'un requisit pròpiament dit, convé portar a col·lació l'exclusió d'aquells col·lectius per als quals ja tenen reconegudes bonificacions, encara que sí que podran sol·licitar la variació de les seves condicions.

2. Procediment per a l'aprovació de coeficients reductors d'edat de jubilació.

Pel que fa al procediment, el mateix ve regulat en l'RD 402/2025, de 27 de maig, pel qual es regula el procediment previ per a determinar els supòsits en els quals procedeix permetre anticipar l'edat de jubilació en el sistema de la Seguretat Social mitjançant l'aplicació de coeficients reductors, concretament, en el capítol III.

A) Iniciació del procediment

La norma preveu la iniciació del procediment a instàncies de diferents agents socials en funció del col·lectiu afectat²⁵:

a) Quan el col·lectiu afectat sigui de persones treballadores per compte aliè, podran sol·licitar la iniciació del procediment les organitzacions empresarials i sindicals més representatives de manera conjunta.

b) Si el col·lectiu està conformat per treballadors autònoms, haurà de sol·licitar la seva iniciació les associacions professionals representatives de

²⁴ Art. 206.4 TRLGSS y art. 8 RD 402/2025

²⁵ Art. 10 RD 402/2025

persones treballadores per compte propi i organitzacions empresarials i sindicals més representatives, de manera conjunta.

c) Quan el col·lectiu afectat siguin empleats públics, haurà d' iniciar-se a instància de les organitzacions sindicals més representatives i les administracions públiques de les que en depenguin.

d) Aquesta nova norma porta com a novetat la possibilitat d'iniciar el procediment a petició individual d'alguna de les entitats legitimades, reservant-lo a la motivació i raonament de l'existència de circumstàncies excepcionals. En tot cas, roman l'exigència que les organitzacions empresarials i sindicals reuneixin la condició de més representatives, havent estat rectificada pel Tribunal Suprem en entendre que no ha de ser una matèria reservada exclusivament als sindicats més representatius²⁶ declarant nul aquest incís, malgrat la qual cosa continua recollint aquesta condició tant en l'esmentada norma, com en el TRLGSS²⁷ malgrat ser el marc regulador de data posterior a la sentència.

B) Desenvolupament del procediment²⁸

Una vegada tenen entrada les peticions de l'apartat anterior, la DGOSS estudiarà la legitimació de les entitats sol·licitants i donarà publicitat perquè els interessats puguin personar-se en el procediment.

La primera fase és l'elaboració per part de la DGOSS d'un informe de morbiditat i mortalitat que comprendrà la identificació del col·lectiu, la determinació dels indicadors bàsics i els seus l·lindars, així com un estudi detallat de la sinistralitat i el mal produït pel treball, amb especial referència a l'edat i el gènere. En tot cas, l'estudi comprendrà

- i. Una anàlisi detallada dels indicadors considerant les variables de l'edat, gènere, permanència en el treball, grandària de l'empresa i distribució geogràfica.
- ii. Una anàlisi específica de la incidència i tipus de malaltia professional o causada pel treball i qualificable com a accident de treball i els seus agents causants, així com el tipus de lesions.

²⁶ STS, Sala 3ª, de 22 de octubre de 2012, rec. 816/2011

²⁷ Art. 206.2 TRLGSS

²⁸ Arts. 12 y ss. RD 402/2025

- iii. Les desviacions dels indicadors respecte del col·lectiu de la mateixa activitat econòmica i respecte del col·lectiu total de persones treballadores.

Aquest informe, serà remès al INSST perquè emeti informe tècnic general en l'àmbit de les seves competències de prevenció i salut laboral sobre les condicions de treball associades a l'activitat, incloent proposades d'actuació i millora en la prevenció de riscos laborals. Així mateix, aquest segon informi haurà de tenir en compte els estudis epidemiològics disponibles fent una revisió de la literatura científica, si aquesta existís, sobre la morbiditat del col·lectiu concret, que pugui ocasionar seqüeles, o bé s'incrementi a partir d'una determinada edat. Igualment el primer informe elaborat per la DGOSS es remetrà a la Inspecció de Treball i Seguretat Social, a fi que elabori informe (pot coordinar-se amb el INSST) que contingui la possibilitat de modificació de les condicions de treball, mesures de qualsevol tipus que consideri necessàries per a la seva efectiva aplicació, així com les condicions de penúria, toxicitat, perillositat o insalubritat de les ocupacions o activitats professionals objecte de l'informe

Aquests tres informes no seran vinculants i hauran de ser emesos en el termini d'un mes.

Finalment, serà la comissió d'avaluació, integrada pels ministeris d'Inclusió, Seguretat Social i Migracions, Treball i Economia Social, i Hisenda i Funció Pública, al costat de les organitzacions empresarials i sindicals més representatives a nivell Estatal²⁹, la que emeti informe, en el termini d'un mes des que hagi rebut la totalitat dels informes anteriors, sobre la concurrència de circumstàncies objectives que justifiquin l'aplicació de coeficients reductors podent si és el cas instar la DGOSS perquè emeti resolució determinant la procedència d'aprovar el corresponent reial decret de reconeixement de coeficients reductors. Els resultats de tots els estudis i informes duts a terme es posaran en coneixement de les persones interessades i entitats que hagin instat la iniciació del procediment a fi que formulin les al·legacions pertinents i aportin els informes tècnics que considerin d'interès.

²⁹ Art. 206.3 TRLGSS

No obstant això, la decisió final recau en la DGOSS que podrà estimar la sol·licitud o desestimar la sol·licitud.³⁰

3. Especificacions en el treball autònom

Pel que fa al treball autònom amb caràcter específic, ja s'ha narrat en l'epígraf anterior que poden tenir els seus propis procediments d'establiment de coeficients reductors per a avançar l'edat de jubilació i que poden iniciar-se per les associacions representatives del treball autònom, organitzacions empresarials i sindicats. No obstant això, la legislació també reconeix el dret d'accés a la jubilació anticipada en els mateixos supòsits i col·lectius per als quals estigui establert aquest dret respecte als treballadors per compte d'altri en atenció a la naturalesa tòxica, perillosa o penosa de l'activitat exercida³¹. Malgrat això, aquest dret no s'ha traslladat de manera automàtica i en la pràctica ha resultat inoperatiu pel fet que es va encomanar al Gobierno de España determinar aquelles activitats professionals desenvolupades per treballadors autònoms que presentin major risc de sinistralitat, sent aquests els supòsits en els quals seria aplicable el dret esmentat³², quedant en definitiva sense efecte. En conseqüència, els treballadors autònoms han de comptar amb els seus propis procediments de reconeixement de coeficients per a reduir l'edat legal de jubilació en atenció al desenvolupament de treballs amb alts graus sinistralitat i morbiditat.

A més de l'anterior, ja s'ha indicat anteriorment que el treball autònom, en atenció a la seva pròpia naturalesa, en la seva pura essència ostenta característiques enormement allunyades del treball per compte aliè que necessàriament requereixen d'atenció concreta i específica. Així en el marc del desenvolupament d'una activitat per compte propi, el treballador no solament es veu afectat pels riscos associats a la pròpia professió en si, sinó també a l'existència d'altres factors que en el treball assalariat no existeixen o s'han aconseguit mitigar, com pot ser l'absència de mesures de protecció i prevenció de la salut per no comptar amb un ocupador obligat a garantir-les, la incursió i necessitat de realització

³⁰ Art. 21 RD 402/2025

³¹ Art. 26.4 LETA

³² 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.

d'altres tasques distintes a les operatives pròpiament dites però intrínseques a la gestió i administració de la pròpia activitat econòmica, o, fins i tot, l'allargament de la jornada de treball i suportar elevats índexs de pressió i estrès sense possibilitat de frenar aquestes circumstàncies per no existir una contrapart en la relació professional que hagi de vetllar per la seva desaparició, ni tenir lògicament la possibilitat de sol·licitar una ubicació en un lloc de treball o activitat diferenciada. Això significa que la persona treballadora per compte propi, una vegada detectat un perill o amenaça per a la seva seguretat i salut, ha de triar entre mantenir el treball i el seu manteniment econòmic i assumir el risc, o salvaguardar la salut i perdre el client, reduir la seva retribució o, fins i tot, perdre l'ocupació. No sols és que aquesta sigui una decisió perversa, sinó que a més en moltes ocasions és impossible d'afrontar, derivant en majors riscos psicosocials que en el treball assalariats. Per l'anterior, resulta de vital importància assegurar-se que el dret a la salut i a la integritat física i moral³³ dels treballadors autònoms sigui degudament protegit pel nostre ordenament jurídic com un dret d'interès públic que correspon a l'Estat garantir i, en el cas que ens ocupa, ha de ser mitjançant l'establiment de coeficients reductors quan el sector tingui naturalesa penosa, tòxica, perillosa o nociva. En definitiva, l'Estat ha d'assegurar-se que el dret a la salut del treballador per compte propi no es vegi anul·lat per l'obligació de treballar³⁴.

Són relativament recents els avanços en matèria de protecció social per als treballadors per compte propi. Ni tan sols existeixen històrics amplis en matèries d'accidents de treball o malalties professionals en l'àmbit del treball autònom més enllà de 2019, moment en què va començar a ser obligatòria la cotització per accident de treball i malaltia professional en el RETA³⁵, el que dificulta enormement realitzar estudis i informes en matèria de sinistralitat i incidència d'accidents professionals, no solament per l'enorme distorsió que existeixen en les dades anteriors a aquest any, sinó també per la desinformació que encara impera en el col·lectiu, sent en molts casos desconegut que les contingències professionals es troben cobertes per la cotització en el RETA i tramitant-se (si és que es tramita) la

³³ Derecho reconocido a los trabajadores autónomos en el artículo 4.3.e) de la LETA.

³⁴ 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>

³⁵ DF 3ª RD-ley 28/2018

baixa mèdica per contingències comunes sense major mirament ni assessorament per part de les mútues col·laboradores de la Seguretat Social, la qual cosa oculta molts dels accidents soferts en el desenvolupament de l'activitat. Al seu torn, a pesar que les contingències professionals s'han fet obligatòries, no s'ha portat a efecte la definició i catalogació de quins són les malalties professionals derivades de les diferents activitats. Aquesta falta d'anàlisi i càlcul té enormes conseqüències, en la mesura en què no es coneixen les malalties relacionades amb les activitats concretes, i per tant les actuacions de prevenció esdevenen impossibles, però també les de detecció precoç, la qual cosa provoca un empitjorament de les expectatives de salut del col·lectiu d'enorme gravetat en algunes activitats que poden revestir característiques de major perillositat.

V. Proposta de jubilació anticipada per perillositat ajustada a les peculiaritats del treball autònom i del RETA

1. Justificació

Com s'ha dit, en l'àmbit del treball autònom existeixen unes certes particularitats i singularitats que han de tenir-se en compte a l'hora d'establir coeficients reductors per a avançar l'edat de jubilació en activitats o col·lectius dedicats a treballs d'especial perillositat. Aquestes particularitats no solament venen donades per la pròpia naturalesa de la forma en la qual es desenvolupa el treball autònom, sinó que també són conseqüència de la històrica deficiència reguladora en matèria de drets i protecció social dels treballadors autònoms que, si bé ha millorat en els últims anys, avui dia continua sent insuficient i arrossega els efectes del desinterès regulador passat.

En concret, el treball autònom té una pensió de jubilació mitjana més d'un 40% inferior a la mitjana del RGSS, establerta la primera en 1.007,80 Euros i la segona en 1.663,24 Euros el mes d'abril de 2025³⁶, conseqüència de l'històric i injust sistema de cotització en el RETA basat en la lliure elecció de bases que es va mantenir vigent fins al 31 de desembre de 2022 i que ara es preveu es reverteixi gradualment amb la nova cotització basada en els ingressos reals. No obstant això,

³⁶ 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>

el sector del transport català i de la resta de l'Estat compta a més amb una particularitat que redueix l'impacte d'aquest nou sistema en la quantia de les pensions, que és la tributació pel mètode d'estimació objectiva i, en conseqüència, la distorsió aparellada en els ingressos obtinguts que no permeten adequar la base de cotització que configuri la pensió de jubilació com la renda substitutiva sobre la qual té la seva raó de ser, la qual cosa pot portar fins i tot no solament a no jubilar-se anticipadament, sinó a retardar la pròpia edat de jubilació ignorant els riscos derivats de la professió per les raons que ja s'han exposat amb anterioritat o bé coneixent-los però assumint-los com un dubtós mal menor davant una prestació econòmica insuficient.

Més concretament, en l'àmbit del transport de mercaderies per carretera a Catalunya i a al resta de l'Estat, com es va analitzar en el capítol I, es tracta d'un sector en el qual els treballadors autònoms compten amb una sobre representació si es compara amb la majoria dels sectors i amb el mercat de treball en general, tractant-se d'un sector en el qual un de cada tres ocupats és treballador autònom, la qual cosa suposa més del doble de la mitjana. A més, en el capítol II també s'ha analitzat minuciosament la incidència d'accidents de treball i malalties professionals que afecten el transport de mercaderies per carreteres, tant en general com més concretament als treballadors autònoms, trobant en tots dos casos índexs d'incidència i afectació molt superiors a la mitjana i això malgrat les distorsions estadístiques que existeixen en matèria de treball autònom per qüestions que ja han estat comentades. Així, es tracta d'un sector que conforme ha quedat acreditat, compta amb una sinistralitat especialment alta i una perillositat elevada que fonamenten l'adopció de mesures per a l'aplicació de coeficients reductors de l'edat de jubilació.

Com a particularitats, els treballadors autònoms no solament s'enfronten als riscos derivats de la professió de conductor en si, com ara les llargues jornades de treball amb períodes i estades fora del domicili i fins i tot del país de residència, postures estàtiques sense possibilitat de moviment, necessitat d'atenció i concentració constant, així com els riscos derivats dels propis accidents de trànsit per causes alienes, entre altres; sinó que a més porten el pes addicional de la gestió i gerència del negoci, amb el sobreesforç psíquic que això comporta i les possibles conseqüències psicosocials que impacten també de ple en la salut del treballador i

en la seva condició físic-psíquica a l'hora d'afrontar les tasques pròpies de la seva activitat.

A conseqüència de l'anterior, es planteja una proposta reguladora en matèria de coeficients reductors que avancin l'edat de jubilació dels treballadors autònoms que es dediquen professionalment al transport de mercaderies per carretera, a conseqüència dels riscos de l'activitat. En aquesta proposta, que es detallarà a continuació, no es pretén la concessió de millors condicions que altres col·lectius o sectors de manera injusta, sinó que es fa a fi de garantir l'equitat i de l'estableixi un sistema adaptat a les particularitats concretes presents en el sector que, recordem, és un dels quals compta amb majors índexs de mortalitat i d'accidents de treball³⁷.

2. Proposta de reducció d'edat de jubilació

En primer lloc, l'àmbit d'aplicació estaria delimitat al transport de mercaderies per carretera, CNAE 494-, per ser la que compleix amb les especials condicions segons les dades analitzades de penúria i perillositat, donant lloc a un envelliment prematur que comporta elevats riscos contra la salut.

En relació als coeficients reductors s'han de fixar per a permetre la jubilació en aquella edat en la qual la incidència de sinistralitat té uns resultats més greus i aquesta edat es fixa a l'entorn dels 55 anys d'ara endavant³⁸, per això, sembla raonable que s'estableixin coeficients reductors que permetin rebaixar l'edat de jubilació fins a aquest llindar que, a més, es troba per sobre del límit marcat per la regulació actual.

No obstant això, s'ha de delimitar igualment l'ocupació a la qual està destinada la mesura, entenent-se que va dirigida a conductors professionals i no a treballadors que poguessin ostentar un altre lloc o tasques diferents dins de

³⁷ 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”*.

³⁸ MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMIA SOCIAL: Estadística de Accidentes de Trabajo para el año 2023.

l'empresa. Igualment, es preveuen diferents coeficients en funció de la categoria de vehicle, perquè si bé existeix un context objectiu de treball que afecta la generalitat dels conductors professionals, han de tractar-se per separat i de manera diferenciada atenent la modalitat de treball habitual que se sol desenvolupar en funció del vehicle utilitzat, sent més habitual la conducció de llargs períodes sense descans, jornades fora del domicili i requerir una major exigència com més pesat sigui el vehicle.

Per a realitzar el càlcul del coeficient reductor adequat que permeti avançar la jubilació als 55 anys, davant una vida laboral completa com a conductor en l'activitat de transport per carretera, hem d'atendre el nombre d'anys cotitzats exigits per a accedir al 100% de la pensió de jubilació. Actualment, es troba vigent un règim transitori fins a 2027 que des de l'any 2013 ha anat incrementant gradualment els períodes cotitzats requerit per a accedir a la jubilació a una edat ordinària de 65 anys³⁹. Atès que aquesta proposta està prevista per a perdurar en el temps, es realitzen els càlculs amb base als períodes exigibles prevists per a l'any 2027 que seran els definitius, això és, 38 anys i sis mesos o més per a accedir a la jubilació ordinària als 65 anys i amb menys d'aquests anys cotitzats l'edat ordinària de jubilació quedarà fixada en 67 anys.

En la mesura en què el que es pretén és que aquells treballadors autònoms l'únic treball dels quals hagi estat el de conductor en l'activitat de transport per carretera puguin avançar l'edat de jubilació als 55 anys, el coeficient reductor ha de ser fixat en 0,3125, que és el que aplicat a 38 anys i sis mesos (període per sota del qual l'edat de jubilació ordinària serà de 67 anys) permet reduir l'edat de jubilació fins a 12 anys sense penalització, la qual cosa portaria a una jubilació anticipada als 55 anys d'edat (67 – 12). L'edat aniria augmentant proporcionalment en aquells casos en els quals els anys cotitzats siguin inferiors o alguns d'ells tinguin relació amb un altre sector d'activitat o ocupació. Aquest podria ser un coeficient adequat per als conductors professionals de vehicles pesants, encara que en tot cas, els coeficients reductors haurien d'establir-se a la vista dels informes precisos que elabori l'administració en el marc del procediment establert, perquè existeixen dades no publicades que tenen gran rellevància per a la seva fixació. En tot cas, no creiem que aquest coeficient hagi de ser inferior al 0,15, perquè elevaria l'edat de jubilació

³⁹ DT 7ª TRLGSS

per sobre dels 60 anys, que es presenta com una edat crítica en la qual la gravetat i incidència dels accidents és major.

És important, referent a això, que, per a no experimentar reduccions en la base reguladora de la pensió, es reconegui com cotitzat el període en què resulti rebaixada l'edat de jubilació de conformitat amb el que s'estableix en el TRLGSS i en l'RD 402/2025.

En relació a les mesures d'equilibri financer per a garantir la viabilitat del sistema, que venen exigides per la pròpia normativa i són ineludibles, és aquí on entrarien en joc les majors deferències respecte a les mesures que podrien adaptar-se en el RGSS. I és que mentre els treballadors per compte d'altri assumeixen un percentatge reduït de la cotització total a la Seguretat Social (en una proporció aproximada 1/5), sent la major part a càrrec de l'empresa ocupadora, en el cas dels treballadors autònoms són ells mateixos els que assumeixen el 100% de la cotització, per la qual cosa es proposa que la cotització addicional pugui ser assumida en la mateixa proporció pels PGE en tractar-se d'una qüestió de dret públic i de protecció dels drets fonamentals d'un col·lectiu que objectivament s'enfronta a riscos no comuns a l'hora d'exercir el seu treball. Aquesta assumpció per part de l'erari públic podria equiparar-se a la qual assumiria l'empresa en el cas dels treballadors assalariats (proporció 4/5) i, en cap cas hauria de ser assumida per la Seguretat Social a l'efecte de garantir la seva viabilitat i no imputar-li despeses impròpies que porten causa en polítiques públiques.

Així, el mecanisme per a reduir la càrrega de la cotització addicional al treballador autònom podria adoptar diferents fórmules, proposant per considerar-la la més eficaç la fórmula de la bonificació de quotes, encara que també poden ser d'un altre tipus com les ajudes directes que contribueixin al seu pagament.

3. Retroactivitat en l'aplicació dels coeficients reductors

Quant a la retroactivitat en l'aplicació dels coeficients reductors, cal preguntar-se si tindran efecte únicament en els períodes cotitzats a partir de l'entreu en vigor del Reial decret que els reguli o si, per contra, poden aplicar-se amb caràcter retroactiu a períodes ja cotitzats.

En aquest sentit, no existeix previsió legal que reguli aquesta qüestió, per la qual cosa s'entén que en el moment en què entressin en vigor, l'aplicació seria

universal per a la totalitat dels treballadors afectats, podent generar el dret a avançar l'edat de jubilació en el període de temps que correspongui conforme a l'aplicació del coeficient reductor als períodes de temps cotitzats en aquesta ocupació. En aquest sentit, l'obligació legal de garantir l'equilibri financer del sistema s'entén complerta malgrat la retroactivitat per aplicació del principi de solidaritat intergeneracional que regeix en el conjunt del sistema de la Seguretat Social i que aplicat particularment a l'anticipació de l'edat de jubilació per aplicació dels coeficients reductors es materialitzaria en la compensació del cost extra en pensions derivat de les persones que avancin l'edat de jubilació amb les cotitzacions addicionals dels treballadors en actiu del sector.

No existeix, això sí, possibilitat de consolidar el dret a incrementar la pensió de jubilació a aquells treballadors autònoms que ja es trobin jubilats en el moment en què entrés en vigor el Reial decret que reguli els coeficients reductors aplicables al sector.

VI. Altres propostes alternatives complementàries de protecció social per a la reducció de la sinistralitat a Catalunya i a la resta de l'Estat.

Si bé l'objecte del present estudi s'enquadra en la jubilació anticipada per raó de penúria, perillositat i sinistralitat en el sector del transport per carretera, no és menys cert que aquesta modalitat de jubilació té com a fi última la protecció de la salut i integritat de les persones treballadores, motiu pel qual sembla convenient portar a col·lació, encara que de manera succinta, una altra sèrie de mesures que poden contribuir igualment a garantir la protecció de la salut dels treballadors autònoms del transport, encara que es tracta de mesures més generals que sectorials però que, en tot cas, també els resultaria d'aplicació.

En primer lloc, en el que a prevenció de riscos laborals i protecció de la salut, resulta necessari dur a terme polítiques públiques enfocades a la seva garantia en l'àmbit del treball autònom. Com ja s'ha detallat amb anterioritat, en el treball autònom no existeixen dos subjectes, ocupador i empleat, que adquireixen obligacions recíproques i mútues en l'exercici del treball, sinó que és la mateixa persona la que ha de desenvolupar les tasques pròpies del treball i, alhora, cuidar-se de protegir la seva salut i prevenir els riscos que puguin detectar-se. Això

comporta que en la pràctica, els treballadors autònoms no comptin amb sistemes i eines adequades per a la implementació de plans de prevenció. Això no obsta perquè puguin dur-se a terme diferents iniciatives que contribueixin a la millora en aquest sentit. Iniciatives de conscienciació, ajudes directes vinculades a la contractació de serveis de prevenció per al propi treballador autònom o reforçant legalment el deure in vigilat de les empreses quan parlem de TRADES, figura aquesta que, d'altra banda, es troba àmpliament representada en el sector del transport per carretera. En definitiva, es tractaria d'impulsar iniciatives que si bé no implicaran una prevenció tan eficaç i adequada com existeix en el treball assalariat, sí que contribuiria a millorar la situació i evitar una quantitat important de riscos i accidents de treball experimentats per treballadors autònoms.

Major relació tenen amb l'objecte de l'estudi altres figures de protecció social que, amb total seguretat, també contribuirien en gran manera a la reducció de la sinistralitat del sector, això són figures com la jubilació parcial, inexistent en el RETA però molt estesa en el RGSS o la millora de la jubilació flexible. En el primer cas, la regulació de la jubilació parcial per al treball autònom pot consolidar-se com una forma de retir gradual que permeti reduir el temps de treball, la pressió i l'estrès en els últims anys d'activitat, contribuint així a reduir la sinistralitat entre els treballadors autònoms més veterans que veurien complementats els seus ingressos amb una pensió pública, la qual cosa els permetria alleujar la pressió financera que, en moltes ocasions, obliga a realitzar jornades maratonianes i acceptar encàrrecs per un component purament econòmic a costa de la pròpia salut. Aquesta modalitat de jubilació, a més, compta amb interessants resultats en altres àmbits com pot ser el relleu generacional quan es planteja mitjançant un contracte de relleu, de tal forma que el treballador autònom manté una activitat reduïda durant els últims anys de la seva vida laboral amb l'objectiu de realitzar un traspàs gradual del coneixement en el desenvolupament de les tasques i la gestió a la persona contractada.

En aquest punt, hem d'esmentar l'Estratègia Nacional d'Impuls al Treball Autònom 2022-2027 (ENDITA) que ressalta la necessitat de reformar el sistema de jubilació per als treballadors autònoms i amb un esment exprés a la jubilació parcial. És més, la ENDITA observa que, malgrat unes certes millores, el treball autònom encara té una protecció social limitada, especialment pel que fa a prestacions contributives com la jubilació o el cessament involuntari d'activitat. Per tant, una de

les prioritats de ENDITA, en coherència amb l'Estatut del Treball Autònom, és millorar l'accés dels autònoms a la protecció social. Per si no fos prou, la recomanació quarta del Pacte de Toledo estableix l'objectiu d'aconseguir una protecció social equiparable entre règims per a després recomanar “continuar avançant en la plena equiparació dels drets i obligacions dels autònoms amb els del Règim General”. Igualment, en la recomanació 15, en l'àmbit no contributiu, s'insta a “introduir nous àmbits de protecció amb vista a satisfer llacunes de cobertura que es detecten en el sistema”, sent clarament una d'elles l'objecte de la present proposta.

VII. Conclusions.

El sector del transport i més en particular el transport per carretera a Catalunya i la resta de l'Estat, presenta característiques especials que no resulten habituals en el mercat laboral comú. Es tracta d'un sector molt atomitzat en el qual la presència de petites empreses, microempreses i, en particular, treballadors autònoms és molt major que la del teixit productiu en general, ja de per si mateix conformat en bona part per Pimes. Aquesta major presència d'autònoms i microempreses, que en la seva majoria compten amb un treballador autònom societari que fa treballs per a aquesta, apunten el major interès que tenen els treballadors autònoms en l'establiment de coeficients reductors per a avançar l'edat de jubilació, en la mesura en què tindrà una major repercussió en aquest col·lectiu que la que habitualment pot tenir en altres sectors.

Més concretament, a Catalunya, la descripció anterior s'accentua i supera les dades existents a Espanya, per la qual cosa l'interès i la incidència que pot tenir en l'àmbit del transport català és encara major, si cap, arribant a representar els treballadors autònoms més d'un terç del total de les persones ocupades en algunes seccions com el transport per carretera.

Quant a la perillositat i penúria del sector, són nombrosos els índexs, dades i estadístiques que apunten al transport per carretera com un dels més perillosos i amb major incidència d'accidents de treball amb un resultat greu i fins i tot mortal, només per darrere (a vegades) d'altres sectors tradicionalment coneguts per la seva sinistralitat com és la indústria extractiva o el sector agrari. Són destacables en aquest sentit alguns resultats que multipliquen exponencialment la mitjana del

mercat laboral, com és, per exemple, la incidència dels accidents amb resultat de mort que l'any 2024 va multiplicar per quatre la mitjana i ho va posicionar com el segon sector amb major incidència, només per darrere de la indústria extractiva. Així mateix, la incidència d'accidents greus va multiplicar per dos la mitjana i va deixar al sector en cinquè lloc, superat pels tradicionals sectors amb major nombre d'accidents: indústria extractiva, construcció i agrari, encara que molt igualat amb aquests dos últims. Tot això justifica la perillositat i el risc que suposa l'acompliment de la conducció professional i, per tant, acredita que es donen les especials singularitats exigides per a la reducció de l'edat de jubilació per mitjà d'aplicació de coeficients reductors.

Aquesta figura de jubilació anticipada a través de coeficients reductors és el remei previst en l'Ordenament Jurídic per a reduir el risc i la sinistralitat en aquelles ocupacions que tinguin una naturalesa penosa, tòxica, perillosa i insalubre i que poden interferir greument en la salut dels treballadors. Si bé fins a aquest mateix any la seva legislació es trobava encara incompleta i sense una gran precisió, sobretot pel que fa al procediment a seguir i els índexs que mereixen l'estudi per a determinar si un grup o sector de treballadors han de poder acudir a aquest mecanisme de caràcter excepcional; no obstant això, això no ha estat obstacle perquè ja existissin determinades activitats que compten amb la seva pròpia regulació en matèria de jubilació anticipada per raó de la perillositat de la seva activitat. A més, l'aprovació i entrada en vigor del Reial decret 402/2025, de 27 de maig, pel qual es regula el procediment previ per a determinar els supòsits en els quals procedeix permetre anticipar l'edat de jubilació en el sistema de la Seguretat Social mitjançant l'aplicació de coeficients reductors, que ha vingut per a llançar llum sobre aquestes esmentades imprecisions i ineficàcies legislatives, es configura com l'element normatiu que impulsarà els expedients en diferents sectors que porten anys tramitant-se o instant-se el seu inici, com és el cas del sector del transport per carretera.

Aquesta figura anticipació de la jubilació sense penalitzacions està prevista tant per a treballadors assalariats com per a treballadors per compte propi o autònoms, si bé el procediment que regeix la seva adopció és el mateix, les organitzacions legitimades per a iniciar-lo no són les mateixes, en la mesura en què els últims són també representats per les associacions representatives del treball autònom. Igualment, encara que el dret a accedir a la jubilació anticipada per raons de penúria està expressament reconegut per als treballadors autònoms en els mateixos grups i

sectors establerts per als treballadors assalariats, no s'ha desenvolupat la manera d'accedir a la mateixa per part d'aquest col·lectiu, de manera que es tracta d'un dret reconegut però inoperable a efectes pràctics, la qual cosa no impedeix que es pugui instar un procediment específic per als treballadors autònoms d'un sector en concret com és el del transport.

En aquest sentit, la incidència de sinistralitat i la configuració de la realitat sociolaboral del sector aconsellen l'inici del mateix per als treballadors autònoms, de manera que els permeti optar a la jubilació a una edat reduïda que hauria de fixar-se a l'entorn dels 55 als 60 anys per tractar-se de la franja d'edat en la qual comencen a incrementar-se els accidents més greus i amb resultats de mort. A més, en la mesura en què el RETA compta amb específiques característiques en matèria de cotització molt diferents a les del RGSS i que la protecció de la salut és un dret de tot treballador que ha de ser garantit pels poders públics, s'ha d'establir un mecanisme que impliqui una assumpció compartida amb l'Administració de la cotització addicional que necessàriament ha de portar a aparellada el reconeixement dels coeficients reductors, i això amb l'objectiu d'acostar la càrrega financera dels treballadors autònoms a la dels assalariats perquè no es vegin privats de la protecció de la seva salut per les dificultats econòmiques que podria implicar. Finalment, encara que no guardin relació amb aquesta modalitat de jubilació anticipada, existeixen altres mesures que es poden adoptar per a contribuir a la reducció de la sinistralitat en el sector. En aquesta direcció, es presenten com a grans aliades el desenvolupament de polítiques públiques dirigides a la protecció de riscos laborals dels treballadors autònoms, en la mesura en què no compten amb un ocupador que vetlli per la mateixa i, en dependre d'ells mateixos, es troben moltes vegades amb la tortuosa decisió que els situa entre el seu treball i el manteniment de la seva família i la protecció de la seva salut. En la mateixa mesura, existeixen altres figures de jubilació previstes per al RGSS i no per al RETA que poden contribuir també a la millora de la sinistralitat i la protecció social dels treballadors del transport per carretera, com és la jubilació parcial o la jubilació flexible. Figures ambdues que permeten mantenir l'activitat però amb una menor vinculació a la mateixa per no tractar-se de l'únic manteniment econòmic; concretament, la primera d'elles que a més de permetre una desvinculació gradual més primerenca, també és una arma per a la continuïtat de l'activitat quan porta aparellada la contractació d'una persona assalariada mitjançant contracte de relleu, la qual cosa a més pot ser una



gran solució per a combatre l'absència de relleu generacional en un sector que es troba cada vegada més envellit.

Barcelona, a 30 de juny de 2025.

Firmado. ANTONIO GARCIA GORDO

Col ICAM 140.705

BIBLIOGRAFIA FONTS

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”, 17ª edición, 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.

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.](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.)

LEGISLACIÓ

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 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 («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)

JURISPRUDÈNCIA

STC 137/1987, de 22 de julio

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

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