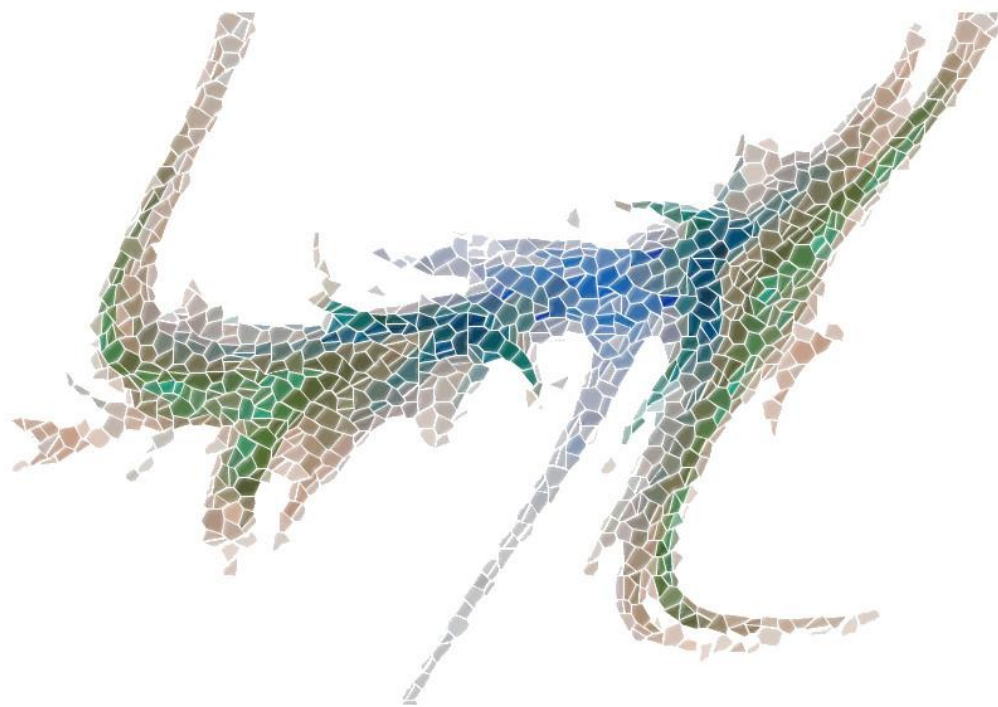


Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera

Nº 34 – Mayo 2025



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
TERRESTRE

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE POR
CARRETERA Y FERROCARRIL

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:
<https://apps.transportes.gob.es/CVP>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<https://cpage.mpr.gob.es>

- Título de la obra: Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera, nº 34 mayo 2025
Autor: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; DG de Transporte por Carretera y Ferrocarril
Año de edición: 2025

Edición digital:

1ª edición electrónica: noviembre 2025

Formato: PDF

Tamaño: 1,73 MB

Edita:

© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Secretaría General Técnica

Centro de Publicaciones

NIPO: 196-24-069-7

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni medio, salvo en aquellos casos permitidos por la Ley

El Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera es el resultado de los trabajos que, bajo el auspicio del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha realizado un grupo de trabajo en el cual han estado presentes las siguientes entidades:



Comité Nacional del Transporte por Carretera



Asociación de Fabricantes y Distribuidores



Asociación de Cargadores de España



Asociación Española de Empresas Cargadoras

ÍNDICE

1. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.....	4
2. INDICADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.....	8
3. OBSERVATORIO DE COSTES.....	12
3.1. Introducción.....	12
3.2. Costes del Transporte de Mercancías por Carretera.....	14
Metodología de cálculo.....	15
3.2.1. Vehículo articulado de carga general.....	18
3.2.2. Vehículo articulado de carga general en transporte internacional.....	20
3.2.3. Tren de carretera.....	22
3.2.4. Vehículo rígido de 3 ejes de carga general.....	24
3.2.5. Vehículo rígido de 2 ejes de carga general.....	26
3.2.6. Vehículo rígido de 2 ejes de distribución.....	28
3.2.7. Furgoneta.....	30
3.2.8. Vehículo frigorífico articulado.....	32
3.2.9. Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional.....	34
3.2.10. Vehículo frigorífico de 2 ejes.....	36
3.2.11. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos).....	38
3.2.12. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases GLP).....	40
3.2.13. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación.....	42
3.2.14. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos.....	44
3.2.15. Portavehículos (tren de carretera).....	46
3.2.16. Portavehículos industriales (tren de carretera).....	48
3.2.17. Volquete articulado de graneles.....	50
3.2.18. Volquete articulado de obra.....	52
3.2.19. Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos.....	54
3.2.20. Vehículo articulado portacontenedores.....	56
3.3. Evolución de los Costes del transporte de mercancías por carretera.....	58
3.4. Criterios de eficiencia mediante los que la empresa podría mejorar sus costes.....	62
4. OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.....	68
4.1. Autorizaciones de transporte de mercancías.....	68
4.1.1. Evolución del número de vehículos autorizados de servicio público.....	68

4.1.2. Evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.	75
4.2. Estructura empresarial.	76
4.2.1. Evolución del número de empresas con vehículos autorizados de servicio público.	76
4.2.2. Evolución de la media de vehículos autorizados de servicio público por empresa.....	79
4.2.3. Distribución de empresas según el número de vehículos autorizados de servicio público en ámbito nacional.....	81
4.2.4. Evolución de la distribución de empresas según el número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional.	83
4.3. Parque de vehículos por edad.	90
4.4. Edad media de los vehículos autorizados.....	91
4.5. Evolución de la oferta.	94
5. DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.	95
5.1. Características de la demanda en vehículos pesados.	95
5.2. Análisis comparativo del transporte público y privado.	97
6. PRECIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS.	98
6.1. Evolución de los precios sin IVA del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.....	99
6.1.1. Evolución trimestral según la distancia del recorrido en carga.	100
6.2. Comparación de la evolución de los precios sin IVA y de los costes del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.	106
6.3. Precio del transporte.	108
6.4. Indemnización por paralización del vehículo.....	115
6.5. Pago del precio del transporte. Plazo e interés de demora.	116
6.5.1. Normativa.	116
6.5.2. Tipo legal del interés de demora.	124
6.6. Seguimiento de la evolución de la morosidad en el transporte de mercancías por carretera.	125
6.6.1. Normativa.	125
7. ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS.	126
7.1. Toneladas-kilómetro producidas.	128
7.1.1. Evolución anual según el tipo de servicio y desplazamiento.	128
7.1.2. Evolución trimestral según el tipo de servicio y desplazamiento.	130
7.2. Toneladas-kilómetro producidas por tonelada ofertada.	134
7.2.1. Evolución anual según el tipo de servicio y desplazamiento.	134

7.2.2. Evolución trimestral según el tipo de servicio y desplazamiento.	136
8. FUENTES CONSULTADAS.	140

1. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

El “Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera” se estructura en cinco bloques principales: costes, oferta, demanda, precios y actividad del transporte de mercancías por carretera. El contenido relativo a los costes de la actividad es el fruto del trabajo que se ha venido realizando desde los primeros meses del año 2000 por un grupo de trabajo en el que, bajo el patrocinio de esta Dirección General, las asociaciones integradas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera junto con las representativas de los cargadores (AECOC, ACE y TRANSPRIME) han debatido en profundidad cada uno de los aspectos que se contienen en las estructuras de costes que se publican. Los dos primeros se han elaborado en esta Dirección General partiendo de los estudios realizados por diferentes instituciones, sobre todo el propio Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y, de manera especial, de la explotación de los datos contenidos en el “Registro de Empresas y Actividades de Transporte”. Los datos de precios y de la actividad han sido obtenidos por la “Subdirección General de Estudios Económicos y Estadísticas” del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a partir de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC).

Los **costes del transporte de mercancías por carretera** siguen, a largo plazo, una tendencia creciente, aumentando generalmente con los costes de la vida y el aumento de los precios, si bien esta evolución no ha sido constante.

Experimentaron un fuerte incremento en los años 2000, 2004, 2005, 2007 y primer semestre de 2008. En el segundo semestre de 2008, con la crisis económica, disminuyeron bruscamente.

En 2009, 2010 y 2011 se retomó la tendencia alcista, con fuerza, mientras que en 2012, el incremento de los mismos fue moderado. En 2013 y 2014 se mantuvieron prácticamente constantes e incluso en el cuarto trimestre de 2014 y en 2015 los costes disminuyeron bastante.

Desde 2016 hasta mediados de 2018 se aprecia una fase de costes claramente creciente. A partir de ese punto, se pasa a unos meses de cierta estabilidad, a lo largo de 2018 y 2019, seguido de un descenso en 2020, atribuible a la crisis sanitaria.

Sin embargo, desde ese momento y hasta finales de 2022, se observa un crecimiento muy acentuado de los costes anuales, impulsado especialmente por el gran aumento de los costes del combustible, pero también por el incremento general de precios.

Desde aquellos máximos de la serie histórica, se ha producido un cierto descenso de los costes, aunque se mantienen en un nivel claramente superior al registrado hasta 2021. A lo

largo de 2023 y 2024, se viene registrado una cierta estabilidad, no sin altibajos, en comparación a los años 2021 y 2022.

El **número de vehículos pesados autorizados**, con tracción propia, de servicio público y ámbito nacional presenta una tendencia creciente a largo plazo, si bien esta evolución no ha sido constante. Destacan las fases de crecimiento más intensas, en los años 1995, 1996 y 2007 y 2008, debido a los cambios regulatorios que modificaron los ámbitos a los cuales se adscribían los vehículos.

Tras estas fases de crecimiento, se registraron épocas de estabilidad en cuanto al número de vehículos registrados, e incluso un descenso significativo debido a la crisis de 2008, hasta 2014.

Desde entonces, el número de vehículos pesados con autorización de ámbito nacional viene creciendo casi ininterrumpidamente, situándose actualmente en máximos de la serie histórica, y muy próximo a la cifra de 300.000 vehículos. Es relevante destacar que el crecimiento de estos últimos años se ha apoyado en mayor medida en el aumento del número de tractocamiones, dado que el número de vehículos rígidos ha aumentado pero de manera significativamente más moderada.

El **número de empresas con autorización de ámbito nacional con vehículos pesados autorizados de servicio público** aumentó del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2009 de 38.518 a 71.386.

A partir de esa fecha ha ido disminuyendo hasta 55.586 a 1 de enero de 2019. Desde entonces, se mantiene relativamente estable, siendo 58.030 a 1 de enero de 2025.

La entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999 propició el aumento progresivo de **la media del número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional por empresa**. En el plazo comprendido entre el 7 de septiembre de 1999 y el 1 de enero de 2025 la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional y servicio público ha crecido de 1,93 a 5,01.

De 2008 a 2014 disminuyó la media por efecto de la crisis económica y también en 2008 por la Orden FOM/734/2007 ya que se canjearon por ámbito nacional las de ámbitos comarcal y local, siendo la media de vehículos autorizados por empresa menor en los ámbitos reducidos. En 2015 cambia la tendencia y comienza a aumentar la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional. En 2020 disminuyó ligeramente. Desde 2020 hasta 2024 ha continuado aumentando, situándose actualmente en máximos históricos

Las empresas con un vehículo pesado de servicio público y ámbito nacional representaban a 7 de septiembre de 1999 el 74,6% del total de empresas con vehículos de este tipo, representando, tan solo, el 53,1% a 1 de enero de 2025.

En 2023, **la demanda de transporte de mercancías por carretera** en vehículos pesados fue satisfecha por el servicio público en un 96,2% de las toneladas-kilómetro producidas, siendo la productividad y la eficiencia mucho mayores en el servicio público que en el servicio privado. La demanda de transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados de servicio público se incrementó de forma importante de 1993 a 2007, con un incremento medio anual del 8,2%. Por efecto de la crisis económica la demanda disminuyó de 2007 a 2013, con una variación media anual del -4,3%. Entre 2014 y 2021 creció una media anual del 4,4%. El resultado conjunto de la actividad en los años 2022, 2023 y 2024 es de estabilidad, reduciéndose ligeramente en los dos primeros años pero aumentando en el último.

En 1999 el incremento relativo del **precio medio por kilómetro** en carga fue mucho mayor en las operaciones de corta distancia. Estos precios han ido variando de una manera sensiblemente similar a lo largo de la serie histórica, si bien se pueden apreciar algunas diferencias.

Inicialmente, desde 1999 hasta aproximadamente 2008, se observa una fase de precios claramente crecientes, presentando variaciones muy similares para los diferentes tipos de trayectos.

A partir de ese momento, se distinguen algunas diferencias. En los trayectos hasta 200 kms, entre 2008 y 2021 se produce una leve reducción de precios, más marcada para los trayectos entre 51 y 100 kms. En cambio, para trayectos mayores, se registra estabilidad (para trayectos entre 200 y 300 kms) o crecimientos significativos (para trayectos superiores a los 300 kms).

Por último, en 2022 y 2023 se producen aumentos de precios generalizado muy significativos. Los trayectos con menor aumento fueron los de más de 300 kms, frente a los trayectos inferiores a 50 kms, que experimentaron un aumento de precios algo menor en esos dos años.

a lo largo de todo 2024 se ha producido un leve aumento global de precios (+1%), si bien en el caso de trayectos inferiores a 50 km y entre 101 y 300 kms, las variaciones han sido ligeramente negativas.

El aprovechamiento anual de la oferta en el transporte público intermunicipal de mercancías por carretera en vehículos pesados, de 1999 a 2007, tuvo un periodo de crecimiento, 11% en tn-km/tn ofertada.

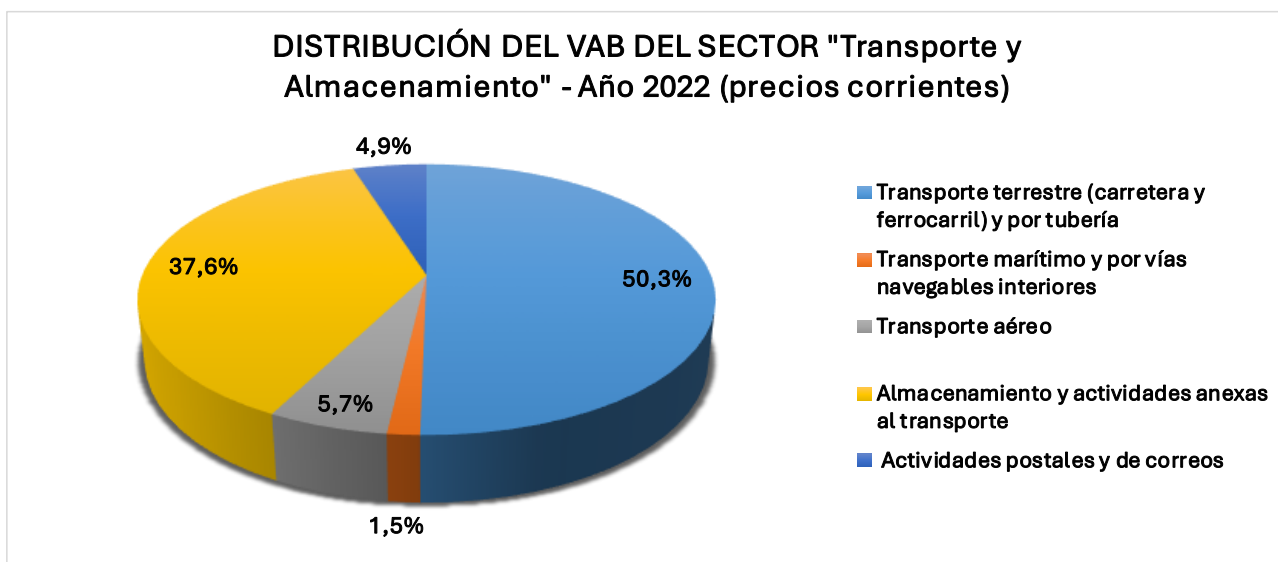
El aprovechamiento en toneladas kilómetro desde 2007 hasta 2012, pasó por una fase de reducción menor y corta, del 21% entre 2007 y 2009.

Desde entonces, este indicador creció de manera clara hasta 2015. A partir de ese momento, se aprecia una tendencia ligeramente decreciente en el aprovechamiento, con la excepción de la crisis del año 2020 y la posterior recuperación en 2021. Desde 2015 hasta 2023, se ha producido una caída acumulada del 7,8% en toneladas-kilómetro por tonelada producida.

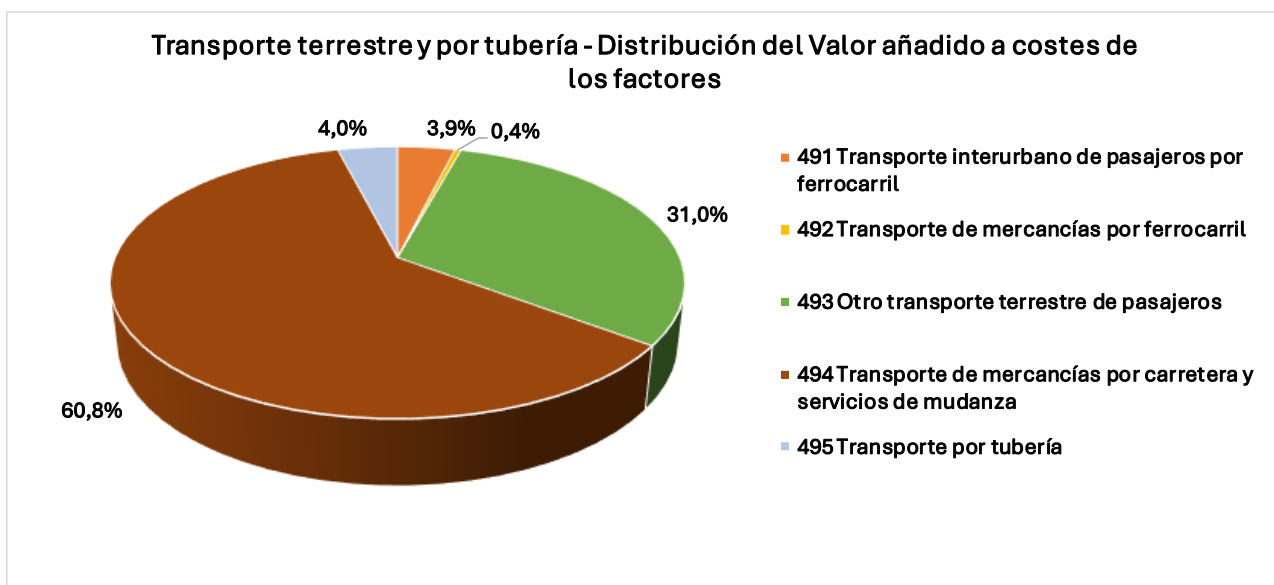
En 2024, gracias a un buen comportamiento de la actividad en el último trimestre, las Toneladas-kilómetro producidas / Toneladas ofertadas con respecto al mismo periodo de 2023 han registrado un ligero aumento (+1,5%).

2. INDICADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

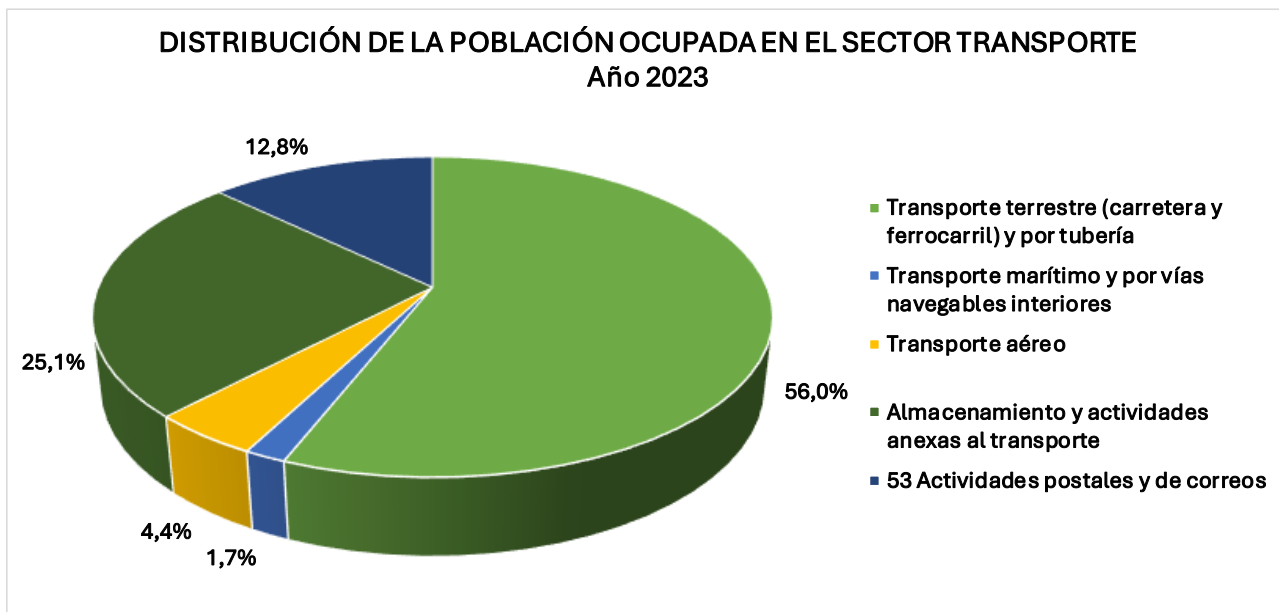
Según la Contabilidad Nacional de España, en 2022 (no hay datos de 2023 disponibles), el sector del “transporte y almacenamiento aportó el 4,1% del VAB_{pb} nacional (precios corrientes). La aportación más importante a este sector corresponde al “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería”, con un 50,3%.



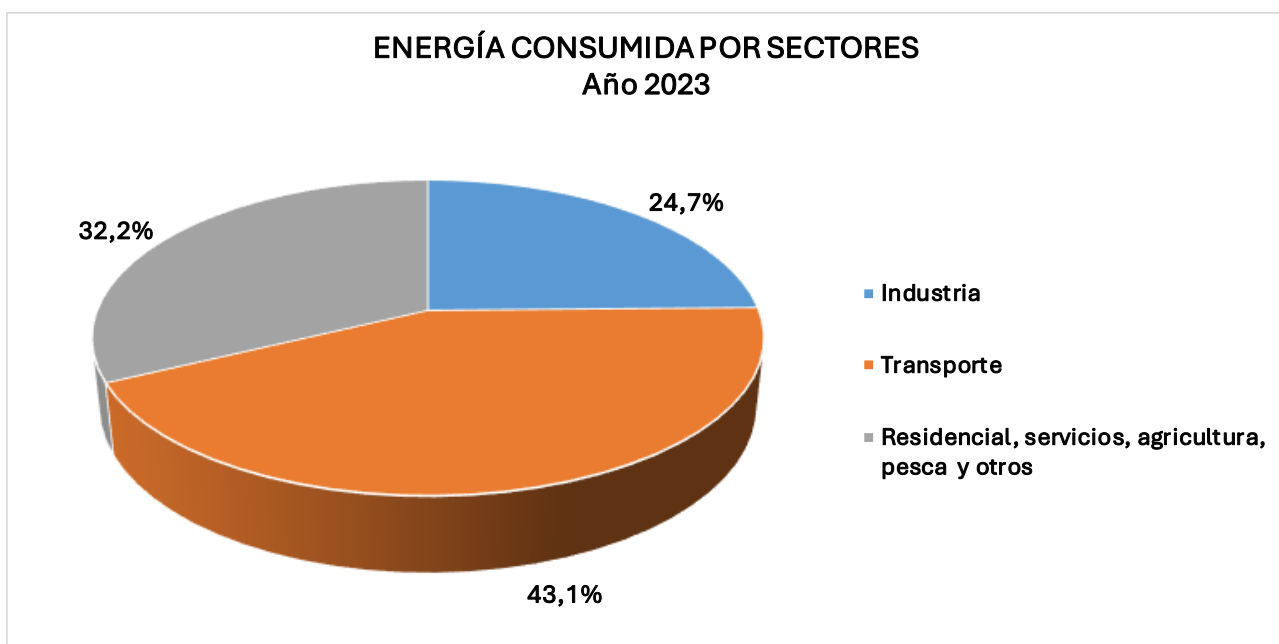
Los resultados de la “Estadística Estructural de Empresas del Sector Servicios” reflejan que, en 2023, la participación del “transporte público de mercancías por carretera y los servicios de mudanza” en el “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” fue del 60,8% respecto al valor añadido a coste de los factores y del 68,7% respecto al valor de la producción.



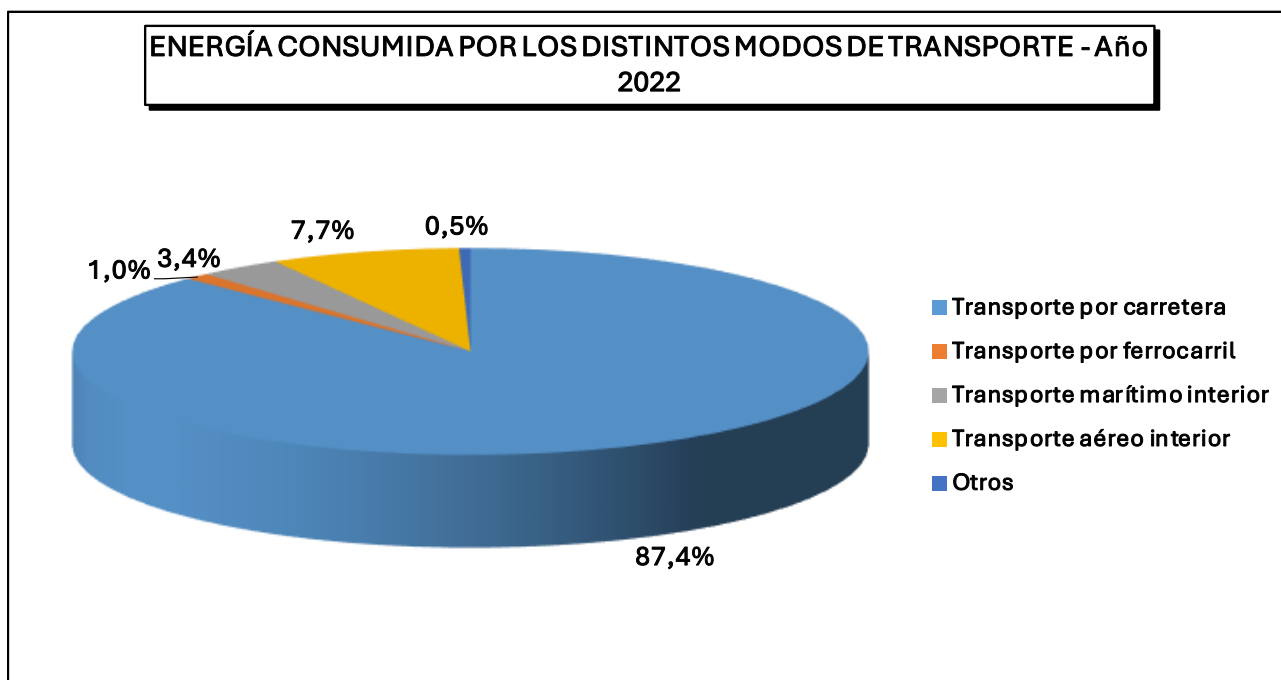
Según la Encuesta de Población Activa, en el último trimestre de 2024, el sector del “transporte y almacenamiento (sin las actividades postales y de correos)” ocupó una media de 1.231.000 de personas en España, lo que representó el 5,7% de la población ocupada nacional. El “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería” ocupó a 689.200 personas, lo cual representó el 56,0% de los ocupados del sector “transporte y almacenamiento”.



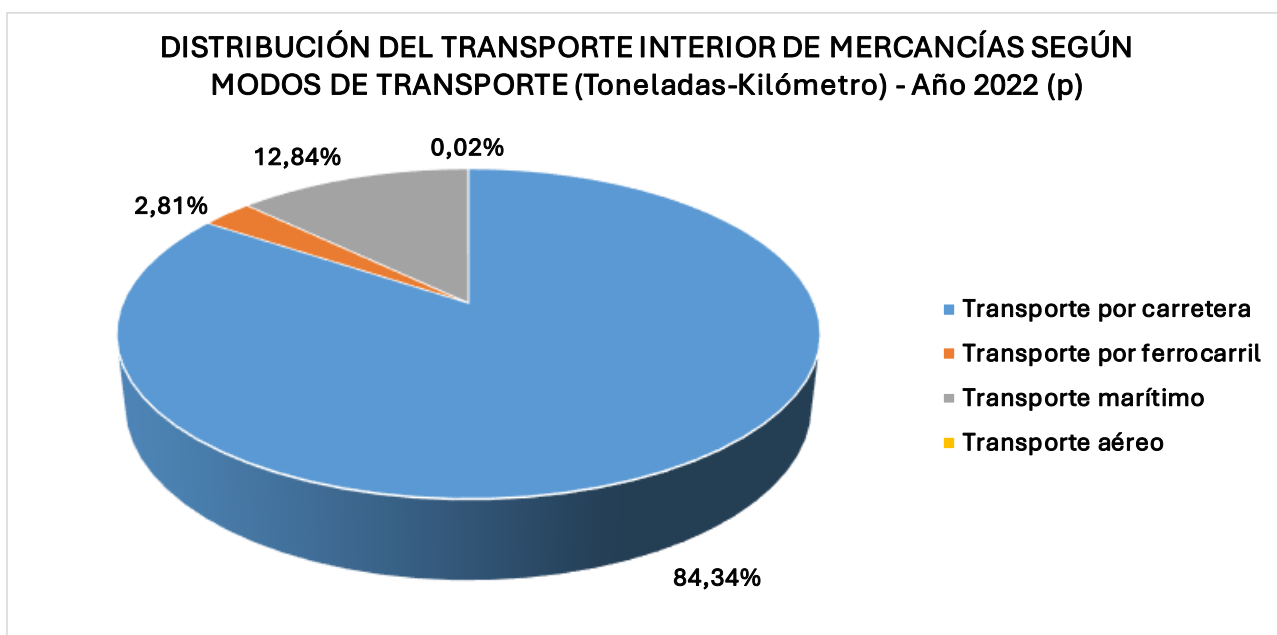
El **consumo energético** del sector “transporte” en España, según datos de EUROSTAT, representó en el año 2023 el 43,1% del consumo total nacional.



Por lo que respecta al consumo de energía por modos de transporte, el transporte por carretera consumió en el año 2022 (no hay datos de 2023 disponibles), incluido el transporte personal, el 87% del total de la energía consumida en España en la actividad de transporte.



En cuanto al **reparto modal del transporte interior e interurbano de mercancías**, el transporte de mercancías por carretera realizó en el año 2022 el 84,3% de las toneladas-kilómetro producidas. No hay datos disponibles de 2023.

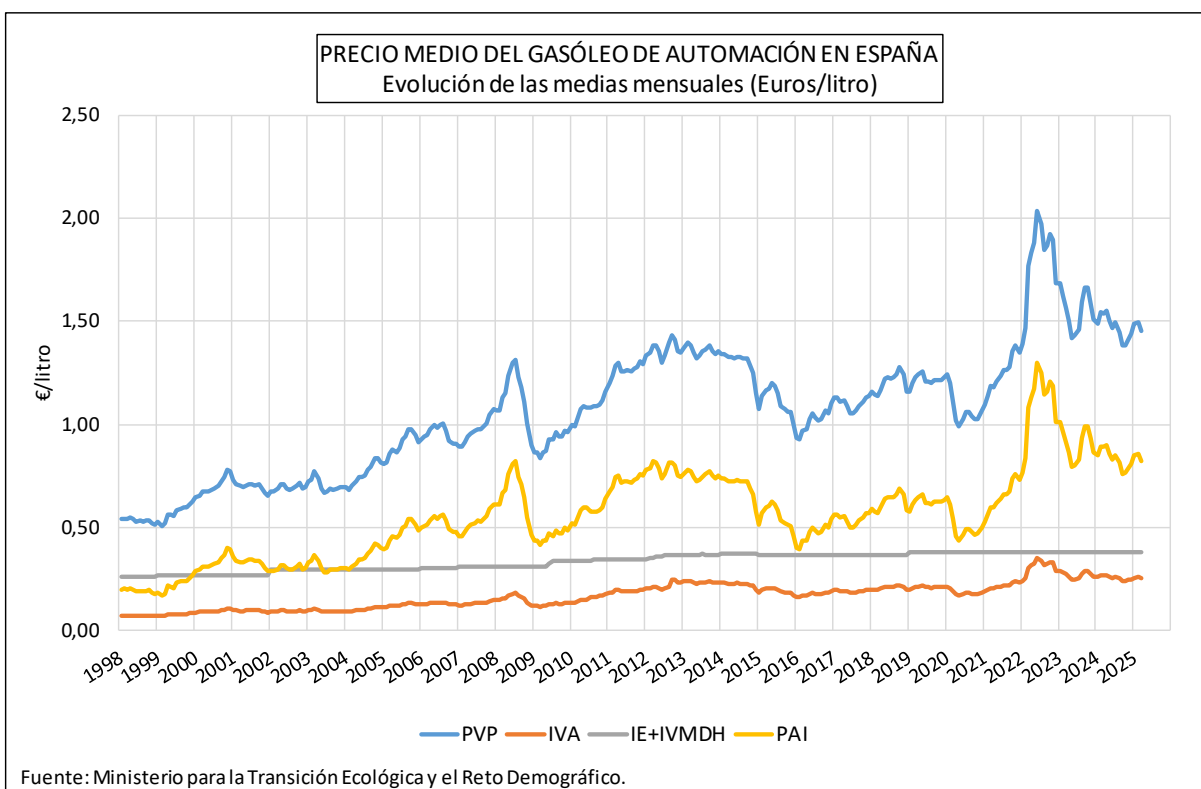


Como se puede apreciar en la gráfica inferior, el **precio de los carburantes** de automoción a precios corrientes en España viene siguiendo una tendencia al alza, si bien se producen altibajos, que se pueden relacionar tanto con la actividad económica como con diferentes eventos puntuales que afectan a su valoración.

Cabría apreciar una tendencia creciente del precio, desde 1999 hasta 2012, aunque el periodo entre 2007 y 2009 supone una clara interrupción temporal en esa tendencia. A lo largo de 2007 y parte de 2008, se observa un crecimiento muy acelerado del precio del gasóleo de automoción. Sin embargo, debido a la crisis económica de 2008, a continuación se produce una bajada del precio todavía mayor. A partir de 2009 se da continuidad al aumento de precios.

Desde 2012 hasta 2020, se observa una mayor estabilidad, e incluso una tendencia a la baja, alcanzando mínimos parciales a finales de 2020.

A partir de ese punto, se produce un crecimiento del precio muy notable y de manera brusca hasta mediados de 2022, espoleado por diversos aspectos (recuperación económica, aumento de precios, conflictos internacionales). El PVP llega a superar los 2€/litros. Desde ese momento, se registra una contracción del precio a lo largo de la segunda mitad de 2022 y principios de 2023. Desde entonces, el precio viene oscilando en torno a los 1,50€/l, manteniéndose relativamente estable.



3. OBSERVATORIO DE COSTES.

3.1. Introducción.

El Observatorio de Costes, fruto de las reuniones mantenidas al efecto entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera (en el cual están representadas las asociaciones profesionales de transportistas según los artículos 57, 58 y 59 de la LOTT) y las principales asociaciones representativas de empresas cargadoras (AECOC, ACE y TRANSPRIME), bajo el patrocinio de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, tiene como objetivo servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de los servicios de transporte de mercancías por carretera (transportistas, cargadores y operadores de transporte), en la determinación de las condiciones económicas de los contratos y convenios que suscriban dentro del normal desarrollo de sus respectivas actividades, proporcionando elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente con la certeza de estarlo haciendo sobre bases razonablemente contrastadas. No debe, pues, buscarse en el Observatorio la determinación directa del precio de un determinado transporte, puesto que dicha determinación sería el objetivo propio de una tarifa, cosa que este Observatorio no es.

En el RD 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se indica lo siguiente:

“El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizados, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones más representativas de los usuarios del transporte, sendos observatorios en los que se contemple la evolución de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, a los que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y particulares.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la LOTT, el objeto de dichos observatorios será exclusivamente informativo y no supondrá, en ningún caso, limitación a la libre fijación de precios por las partes contratantes de transportes discretionales de viajeros y mercancías o de actividades auxiliares y complementarias del transporte.”

En este Observatorio se trabaja con una estructura de costes consensuada entre los equipos técnicos del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones de empresas cargadoras más arriba señaladas. Contiene, así, el Observatorio un análisis de los costes medios nacionales que la explotación de un vehículo genera a una empresa de transporte de mercancías tipo.

Se incluye un apartado en el que se analiza la posibilidad de reducir los costes incluidos en diversas partidas de la estructura tipo, ya sea mediante la introducción de prácticas de gestión más eficaces que permitan incrementar el poder de negociación de la empresa con sus

proveedores o un mejor aprovechamiento de los medios que utiliza.

En enero de 2018 este Observatorio se revisó profundamente. Las características técnicas y de explotación, así como las hipótesis de partida de las diferentes tipologías se actualizaron convenientemente después de analizarse exhaustivamente. Se incorporaron los costes indirectos y de peajes. También se revisaron los índices de actualización de los costes. En esta revisión se mantuvieron las 15 tipologías analizadas hasta entonces y se incorporan 5 nuevas.

A partir de enero de 2025, y en aplicación de los artículos 48 y 49 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el Observatorio se enfoca exclusivamente en vehículos y empresas de ámbito nacional. En aquellos apartados donde ha sido posible, se han revisado las series históricas reflejando únicamente este ámbito, haciéndose mención en el título de las tablas o capítulos. En otros apartados donde esto no ha sido posible, se ha incluido aviso en el pie de tabla distinguiendo el alcance de los datos de cada año.

3.2. Costes del Transporte de Mercancías por Carretera.

En este apartado se presentan los costes, actualizados a 31 de enero de 2025, de los tipos de vehículos estudiados en el Observatorio de Costes.

Para cada tipo de vehículo se presenta la estructura de costes anuales, las características técnicas y de explotación, y las hipótesis de partida.

Los costes del transportista cuando éste aporte únicamente la cabeza tractora (trabajar al enganche) son los de cada tipología descontando todos aquellos que correspondan al semirremolque.

Está a disposición de los interesados, en la página Web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (www.transportes.gob.es), el programa informático de simulación de costes **ACOTRAM**, desarrollado por la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, con el cual se puede calcular la estructura de costes de un vehículo a partir de los datos reales de cada empresa.

Metodología de cálculo.

A continuación, se realiza una pequeña descripción de los cálculos de los costes anuales. Estos costes anuales se calculan con los costes unitarios sin IVA ya que se considera que el IVA resultará neutro.

- **Amortización.**- Es la suma de los costes anuales de amortización de los diferentes elementos (vehículo de tracción, carrozado del vehículo de tracción, semirremolque, remolque y equipos auxiliares).

La fórmula de cálculo del coste anual de la amortización de un elemento es:

$$A = \frac{C - R - N}{v}$$

donde: A= coste anual de amortización del elemento (euros)

C= valor de adquisición sin IVA del elemento (euros)

R= valor residual sin IVA del elemento (euros)

N= valor sin IVA de los neumáticos del elemento (euros)

v= vida útil del elemento (años)

- **Financiación.**- Es la suma de los costes anuales de financiación de los diferentes elementos que se hayan comprado (vehículo de tracción, carrozado del vehículo de tracción, semirremolque, remolque y equipos auxiliares).

La fórmula de cálculo del coste anual de financiación de un elemento es la siguiente, suponiendo cuotas anuales:

$$F = \frac{(n \cdot \frac{P \cdot i \cdot j}{j-1}) - P}{v}$$

donde: F= coste anual de financiación del elemento (euros)

P= préstamo para la compra del elemento (euros)

i= interés en tanto por uno (interés en % dividido por 100)

n= periodo de financiación (años)

v= vida útil del elemento (años)

j= (1+i)ⁿ

- **Personal de conducción.**- Es el coste total anual para la empresa del personal de conducción del vehículo, no incluye las dietas ya que se incluyen en otro apartado.

- **Seguros del vehículo.**- Es el coste total anual de los seguros del vehículo.
- **Costes Fiscales.**- Es el coste total anual de los costes fiscales repercutibles a este vehículo. El Impuesto Especial sobre Hidrocarburos está incluido en el coste del combustible.
- **Combustible.**- Es la suma de los costes anuales de combustible (vehículo de tracción y equipos).

La fórmula de cálculo del coste anual de combustible es:

$$C = C_v + C_e$$

$$C_v = \frac{pv \cdot cv \cdot k}{100}$$

$$C_e = pe \cdot ce \cdot h$$

donde: C= coste anual de combustible (euros)

C_v = coste anual de combustible del vehículo de tracción (euros)

C_e = coste anual de combustible de los equipos (euros)

pv = precio de adquisición sin IVA del combustible del vehículo de tracción menos la devolución del impuesto del gasóleo de uso profesional (euros / litro)

cv = consumo medio de combustible del vehículo de tracción (litros / 100 kilómetros)

k = kilómetros recorridos anualmente por el vehículo de tracción (kilómetros)

pe = precio de adquisición sin IVA del combustible de los equipos (euros / litro)

ce = consumo medio de combustible de los equipos (litros / hora)

h = horas anuales de funcionamiento de los equipos (horas)

- **Disolución de urea.**- Es el coste total anual sin IVA del consumo de disolución de urea del vehículo.

- **Neumáticos.**- Es la suma de los costes anuales de los diferentes tipos de neumáticos del vehículo.

La fórmula de cálculo del coste anual de un tipo de neumáticos es:

$$N = \frac{p \cdot n \cdot k}{d}$$

donde: N= coste anual de un tipo de neumáticos (euros)

p= precio sin IVA de la sustitución de un neumático de este tipo (euros)

n= número de neumáticos de este tipo

k= kilómetros recorridos anualmente por el vehículo (kilómetros)

d= duración media de este tipo de neumáticos (kilómetros)

- **Mantenimiento.**- Es el coste total anual del mantenimiento del vehículo y de los equipos.

La fórmula de cálculo del coste anual del mantenimiento es:

$$M = m \cdot k$$

donde: M= coste anual del mantenimiento (euros)

m= coste kilométrico sin IVA del mantenimiento del vehículo y de los equipos (euros / kilómetro)

k= kilómetros recorridos anualmente por el vehículo (kilómetros)

- **Reparaciones.**- Es el coste total anual de las reparaciones del vehículo y de los equipos.

La fórmula de cálculo del coste anual de las reparaciones es:

$$R = r \cdot k$$

donde: R= coste anual de las reparaciones (euros)

r= coste kilométrico sin IVA de las reparaciones del vehículo y de los equipos (euros / kilómetro)

k= kilómetros recorridos anualmente por el vehículo (kilómetros)

- **Dietas del conductor.**- Es el coste total anual para la empresa de las dietas del personal de conducción del vehículo.
- **Peajes.**- Es el coste total anual sin IVA de los peajes del vehículo.
- **Costes indirectos.**- Es el coste total anual de los costes indirectos repercutibles a este vehículo.

3.2.1. Vehículo articulado de carga general.

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL

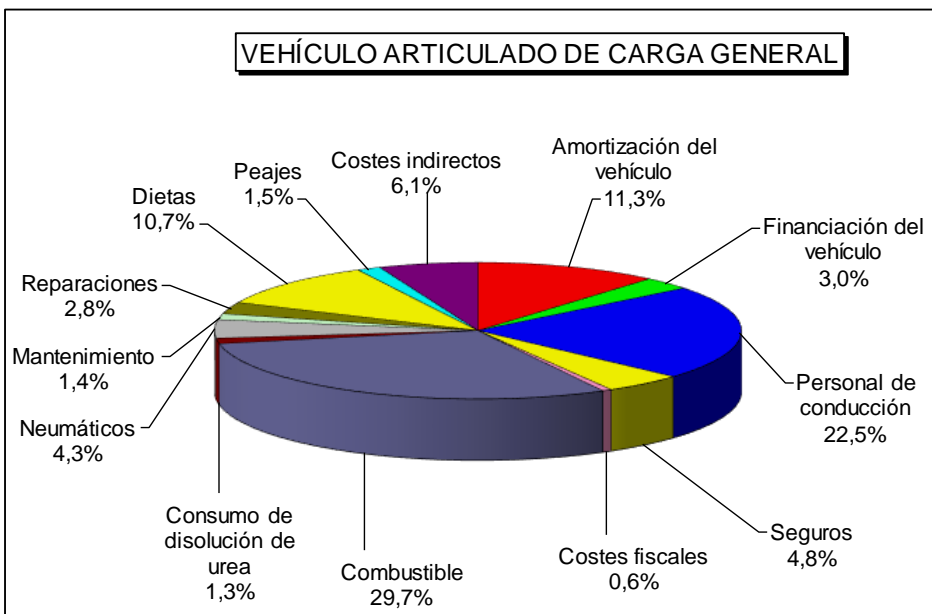
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	158.685,14	100,0%
Costes directos	149.000,13	93,9%
Costes por tiempo	66.899,76	42,2%
Amortización del vehículo	17.918,00	11,3%
Financiación del vehículo	4.755,58	3,0%
Personal de conducción	35.648,51	22,5%
Seguros	7.661,58	4,8%
Costes fiscales	916,09	0,6%
Costes kilométricos	82.100,37	51,7%
Combustible	47.196,55	29,7%
Consumo de disolución de urea	2.062,18	1,3%
Neumáticos	6.900,86	4,3%
Mantenimiento	2.249,52	1,4%
Reparaciones	4.428,24	2,8%
Dietas	16.949,76	10,7%
Peajes	2.313,26	1,5%
Costes indirectos	9.685,01	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	120.000	102.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.530
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,3224	1,5557
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	88,16	103,72
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,6842	0,8049
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	42,55	50,06

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es)



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo articulado de carga general			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	25.000 kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	120.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	85,0 %	102.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	15,0 %	18.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	35,0 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA):	40.351,63 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque:	8,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	16.949,76 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	225 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	7.661,58 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	3.488,62 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	916,09 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.062,18 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,018746 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,036902 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	2.313,26 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.2. Vehículo articulado de carga general en transporte internacional.

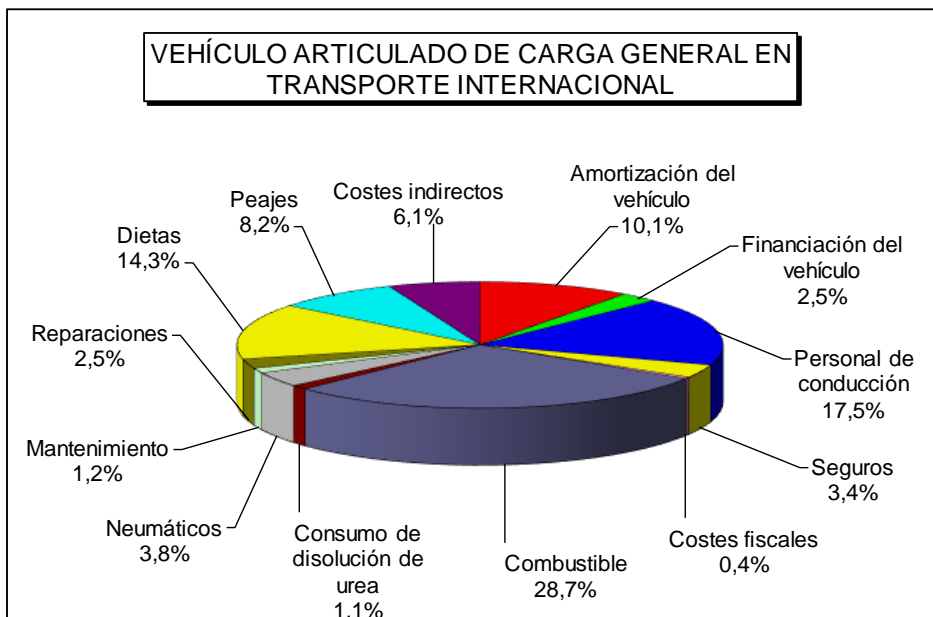
**VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL EN TRANSPORTE INTERNACIONAL
Costes a 31 de enero de 2025**

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	225.703,29	100,0%
Costes directos	211.927,97	93,9%
Costes por tiempo	76.718,66	34,0%
Amortización del vehículo	22.887,84	10,1%
Financiación del vehículo	5.653,02	2,5%
Personal de conducción	39.569,84	17,5%
Seguros	7.661,58	3,4%
Costes fiscales	946,38	0,4%
Costes kilométricos	135.209,31	59,9%
Combustible	64.849,91	28,7%
Consumo de disolución de urea	2.577,72	1,1%
Neumáticos	8.626,08	3,8%
Mantenimiento	2.811,90	1,2%
Reparaciones	5.535,30	2,5%
Dietas	32.219,70	14,3%
Peajes	18.588,70	8,2%
Costes indirectos	13.775,32	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	150.000	135.000
Horas anuales (h / año)	2.000	1.800
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,5047	1,6719
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	112,85	125,39
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,9014	1,0016
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	45,25	50,27

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo articulado de carga general en transporte internacional			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	25.000 kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Transporte internacional			
Kilometraje anual:	150.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	90,0 %	135.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	10,0 %	15.000 km anuales	
Días trabajados al año:	250 días al año		
Horas trabajadas al año:	2.000 horas anuales		
Consumo medio:	35,0 litros/100 km	60 % se reposta en España	40 % en el extranjero
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA):	40.351,63 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	5,0 años		
Vida útil del semirremolque:	7,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	15 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	39.569,84 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	32.219,70 € / año	Dieta media:	88,50 € / día
		Número de días:	250 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	7.661,58 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	3.488,62 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	946,38 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
		Licencia Comunitaria:	30,29 € / año
Precio en España del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Precio en el extranjero del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,7000 € / litro	Descuento:	0,0170 € / litro
		IVA:	20,0 %
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.577,72 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,018746 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,036902 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	18.588,70 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.3. Tren de carretera.

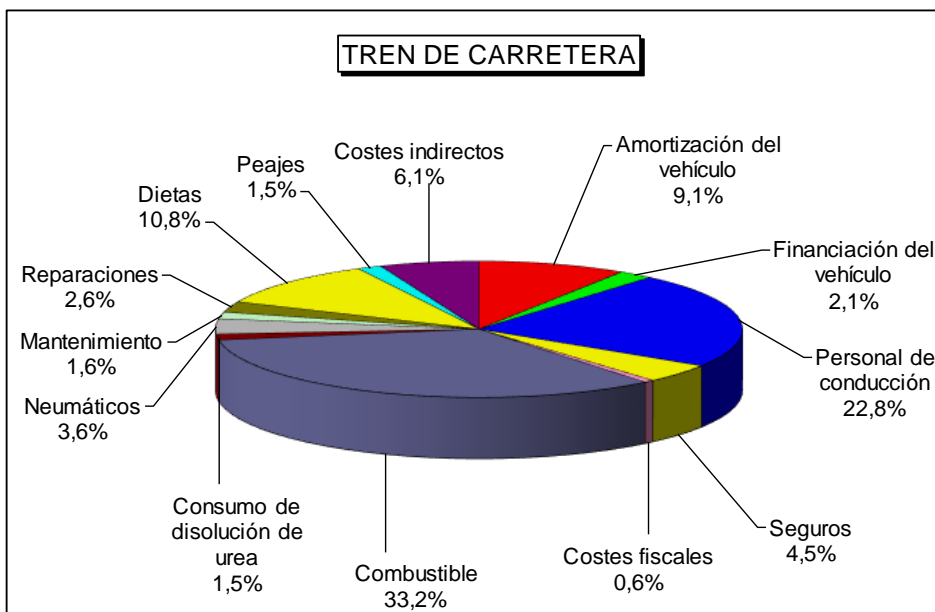
TREN DE CARRETERA
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	156.285,84	100,0%
Costes directos	146.747,27	93,9%
Costes por tiempo	61.221,39	39,2%
Amortización del vehículo	14.252,73	9,1%
Financiación del vehículo	3.312,67	2,1%
Personal de conducción	35.648,51	22,8%
Seguros	7.023,27	4,5%
Costes fiscales	984,21	0,6%
Costes kilométricos	85.525,88	54,7%
Combustible	51.916,20	33,2%
Consumo de disolución de urea	2.268,40	1,5%
Neumáticos	5.595,26	3,6%
Mantenimiento	2.479,80	1,6%
Reparaciones	4.003,20	2,6%
Dietas	16.949,76	10,8%
Peajes	2.313,26	1,5%
Costes indirectos	9.538,57	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	120.000	102.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.530
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,3024	1,5322
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	86,83	102,15
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,7127	0,8385
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	39,31	46,25

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Tren de carretera (camión rígido de 2 ejes + remolque de 3 ejes)			
Potencia:	410 CV	302 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	23.500 kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 camión (2 direccionales y 4 motrices)	6 remolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	120.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	85,0 %	102.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	15,0 %	18.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	38,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta del camión y carrozado según tarifa (sin IVA):	121.311,28 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
	camión: 108.822,28 euros		
	carrozado: 12.489,00 euros		
Precio de venta del remolque según tarifa (sin IVA):	34.216,85 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil del camión carrozado:	8,0 años		
Vida útil del remolque:	10,0 años		
Valor residual sin IVA del camión sobre el precio de tarifa:	10 %		
Valor residual sin IVA del remolque sobre el precio de tarifa:	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	16.949,76 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	225 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión, remolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	7.023,27 € / año	RC camión:	1.866,55 € / año
		RC remolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	2.850,31 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	984,21 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	389,28 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.268,40 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	582,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,020665 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,033360 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	2.313,26 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.4. Vehículo rígido de 3 ejes de carga general.

VEHÍCULO RÍGIDO DE 3 EJES DE CARGA GENERAL

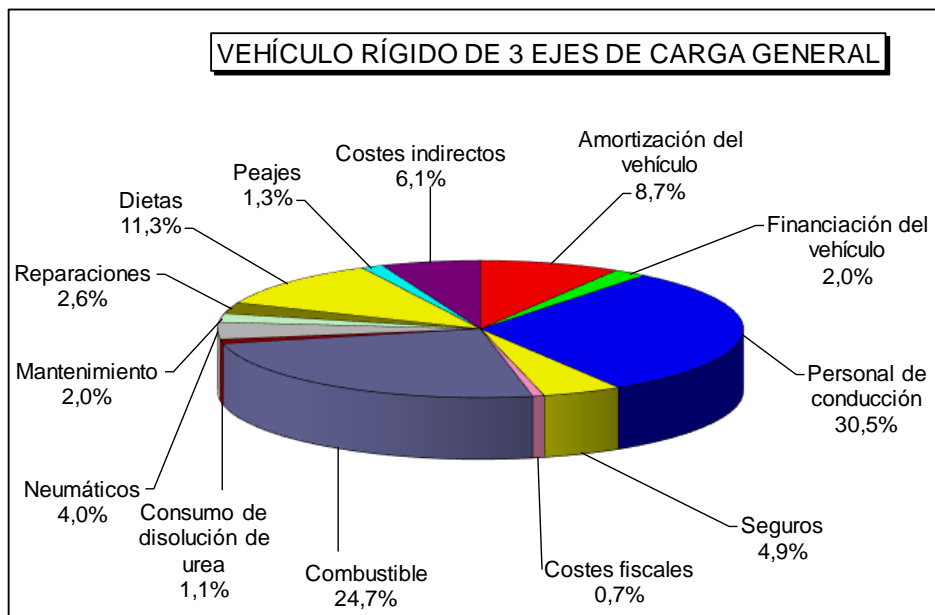
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	116.735,87	100,0%
Costes directos	109.611,15	93,9%
Costes por tiempo	54.650,74	46,8%
Amortización del vehículo	10.110,25	8,7%
Financiación del vehículo	2.377,55	2,0%
Personal de conducción	35.648,51	30,5%
Seguros	5.680,38	4,9%
Costes fiscales	834,05	0,7%
Costes kilométricos	54.960,41	47,1%
Combustible	28.823,61	24,7%
Consumo de disolución de urea	1.259,41	1,1%
Neumáticos	4.633,99	4,0%
Mantenimiento	2.383,93	2,0%
Reparaciones	3.084,94	2,6%
Dietas	13.204,81	11,3%
Peajes	1.569,72	1,3%
Costes indirectos	7.124,72	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	95.000	80.750
Horas anuales (h / año)	1.800	1.530
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,2288	1,4456
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	64,85	76,30
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,5785	0,6806
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	34,32	40,38

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.mitma.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo rígido de 3 ejes de carga general			
Potencia:	350 CV	257 kW	
Masa Máxima Autorizada:	26.000 kg		
Carga útil:	16.000 kg		
Número de ejes:	3		
Número de neumáticos:	8	(2 direccionales, 4 motrices y 2 arrastre)	
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	95.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	85,0 %	80.750 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	15,0 %	14.250 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	27,0 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	108.822,28 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio del carrozado según tarifa (sin IVA):	11.802,10 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil del camión:	9,0 años		
Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado):	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	13.204,81 € / año	Dieta media:	35,85 € / día
		Número de días:	190 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	5.680,38 € / año	RC camión:	2.088,29 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	472,82 € / año
		Daños propios:	2.193,72 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	834,05 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	71,74 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	285,30 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.259,41 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	762,17 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	125.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,025094 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,032473 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	1.569,72 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.5. Vehículo rígido de 2 ejes de carga general.

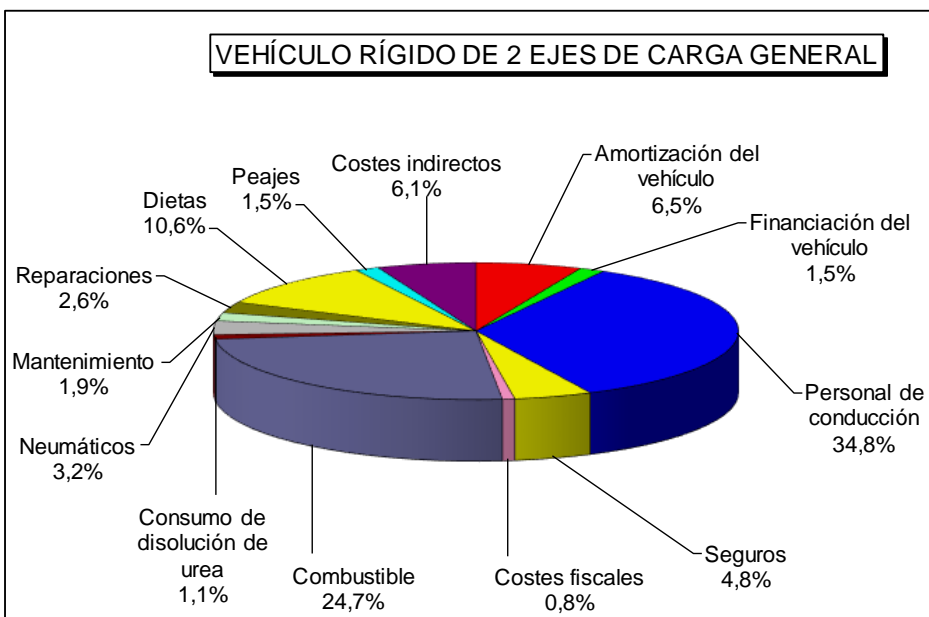
VEHÍCULO RÍGIDO DE 2 EJES DE CARGA GENERAL
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	102.513,66	100,0%
Costes directos	96.256,96	93,9%
Costes por tiempo	49.614,15	48,4%
Amortización del vehículo	6.702,63	6,5%
Financiación del vehículo	1.578,00	1,5%
Personal de conducción	35.648,51	34,8%
Seguros	4.907,56	4,8%
Costes fiscales	777,45	0,8%
Costes kilométricos	46.642,81	45,5%
Combustible	25.283,86	24,7%
Consumo de disolución de urea	1.104,74	1,1%
Neumáticos	3.292,57	3,2%
Mantenimiento	1.992,78	1,9%
Reparaciones	2.656,89	2,6%
Dietas	10.824,87	10,6%
Peajes	1.487,10	1,5%
Costes indirectos	6.256,70	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	90.000	72.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.440
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,1390	1,4238
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	56,95	71,19
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,5183	0,6478
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	31,04	38,80

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo rígido de 2 ejes de carga general			
Potencia:	280 CV	206 kW	
Masa Máxima Autorizada:	18.000 kg		
Carga útil:	9.500 kg		
Número de ejes:	2		
Número de neumáticos:	6 (2 direccionales y 4 motrices)		
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	90.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	80,0 %	72.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	20,0 %	18.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	25,0 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	80.249,76 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio del carrozado según tarifa (sin IVA):	8.705,35 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil del camión:	10,0 años		
Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado):	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	10.824,87 € / año	Dieta media:	35,85 € / día
		Número de días:	133 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	4.907,56 € / año	RC camión:	1.934,74 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	472,82 € / año
		Daños propios:	1.574,45 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	777,45 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	71,74 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	228,70 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.104,74 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	762,17 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	125.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,022142 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,029521 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	1.487,10 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.6. Vehículo rígido de 2 ejes de distribución.

VEHÍCULO RÍGIDO DE 2 EJES DE DISTRIBUCIÓN

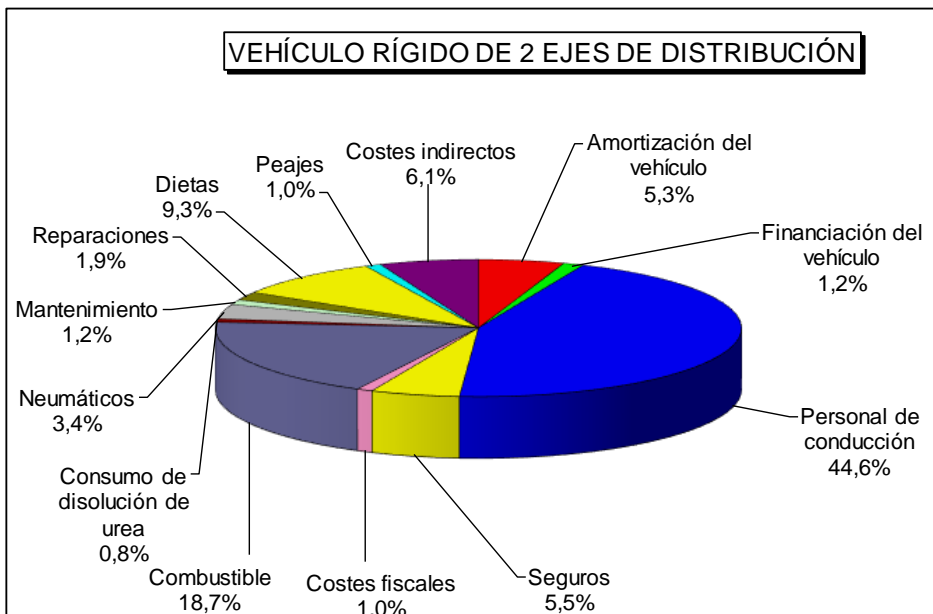
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	79.870,70	100,0%
Costes directos	74.995,96	93,9%
Costes por tiempo	46.000,71	57,6%
Amortización del vehículo	4.213,00	5,3%
Financiación del vehículo	997,41	1,2%
Personal de conducción	35.648,51	44,6%
Seguros	4.364,34	5,5%
Costes fiscales	777,45	1,0%
Costes kilométricos	28.995,25	36,3%
Combustible	14.945,57	18,7%
Consumo de disolución de urea	653,02	0,8%
Neumáticos	2.746,07	3,4%
Mantenimiento	929,95	1,2%
Reparaciones	1.549,94	1,9%
Diets	7.399,61	9,3%
Peajes	771,09	1,0%
Costes indirectos	4.874,74	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	70.000	52.500
Horas anuales (h / año)	1.800	1.350
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,1410	1,5213
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	44,37	59,16
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,4142	0,5523
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	28,26	37,69

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo rígido de 2 ejes de distribución			
Potencia:	185 CV	136 kW	
Masa Máxima Autorizada:	12.000 kg		
Carga útil:	6.000 kg		
Número de ejes:	2		
Número de neumáticos:	6	(2 direccionales y 4 motrices)	
Características de explotación:			
Distribución			
Kilometraje anual:	70.000 km	anuales	
Recorrido anual en carga:	75,0 %	52.500 km	anuales
Recorrido anual en vacío:	25,0 %	17.500 km	anuales
Días trabajados al año:	225	días	al año
Horas trabajadas al año:	1.800	horas	anuales
Consumo medio:	19,0	litros/100 km	
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	48.362,77 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio del carrozado según tarifa (sin IVA):	7.739,01 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil del camión:	10,0 años		
Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado):	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	7.399,61 € / año	Dieta media:	35,85 € / día
		Número de días:	75 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	4.364,34 € / año	RC camión:	1.555,79 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	472,82 € / año
		Daños propios:	1.410,18 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	777,45 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	71,74 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	228,70 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	653,02 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	523,06 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	80.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,013285 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,022142 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	771,09 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5%	de los costes directos	

3.2.7. Furgoneta.

FURGONETA

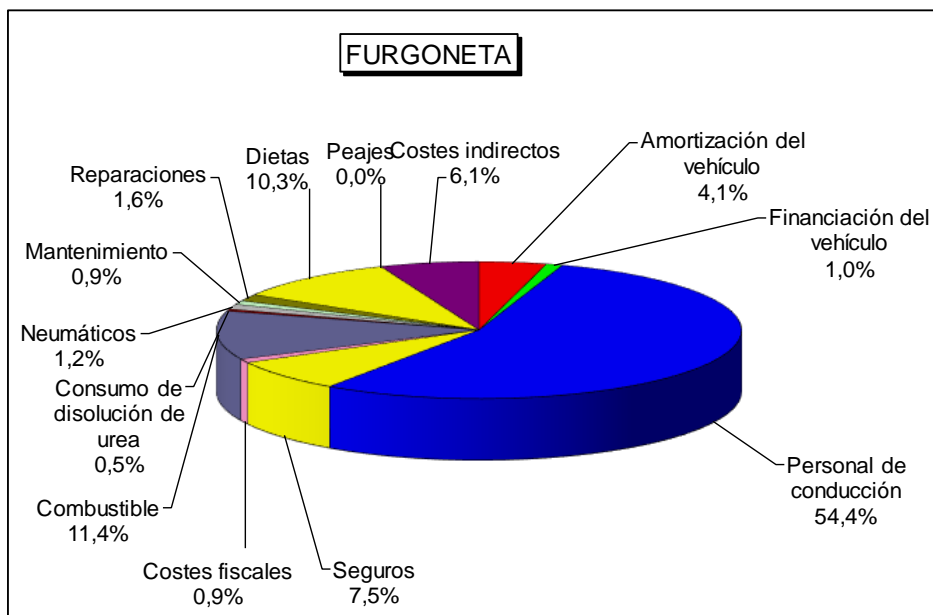
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	58.930,43	100,0%
Costes directos	55.333,74	93,9%
Costes por tiempo	40.080,33	68,0%
Amortización del vehículo	2.441,88	4,1%
Financiación del vehículo	599,05	1,0%
Personal de conducción	32.083,65	54,4%
Seguros	4.418,68	7,5%
Costes fiscales	537,07	0,9%
Costes kilométricos	15.253,41	25,9%
Combustible	6.743,18	11,4%
Consumo de disolución de urea	282,33	0,5%
Neumáticos	697,40	1,2%
Mantenimiento	531,40	0,9%
Reparaciones	944,70	1,6%
Dietas	6.054,40	10,3%
Peajes	0,00	0,0%
Costes indirectos	3.596,69	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	50.000	37.500
Horas anuales (h / año)	1.800	1.350
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,1786	1,5715
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	32,74	43,65
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,3051	0,4068
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	24,27	32,35

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Furgoneta			
Potencia:	130 CV	96 kW	
Masa Máxima Autorizada:	3.500 kg		
Carga útil:	1.500 kg		
Número de ejes:	2		
Número de neumáticos:	4		
Características de explotación:			
Distribución			
Kilometraje anual:	50.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	75,0 %	37.500 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	25,0 %	12.500 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	11,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta según tarifa (sin IVA):	27.162,55 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Vida útil:	8,0 años		
Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	32.083,65 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	6.054,40 € / año	Dieta media:	17,93 € / día
		Número de días:	150 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil de la furgoneta y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de camé, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	4.418,68 € / año	RC furgoneta:	1.306,87 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del camé:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	289,36 € / año
		Daños propios:	2.190,53 € / año
		Asistencia en viaje:	131,30 € / año
		Rotura de lunas:	67,77 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE e IVTM):	537,07 € / año	Visados:	16,52 € / año
		ITV:	54,19 € / año
		IAE:	305,78 € / año
		IVTM:	160,58 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0000 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	282,33 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	209,22 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	60.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,010628 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,018894 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	0,00 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.8. Vehículo frigorífico articulado.

VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO

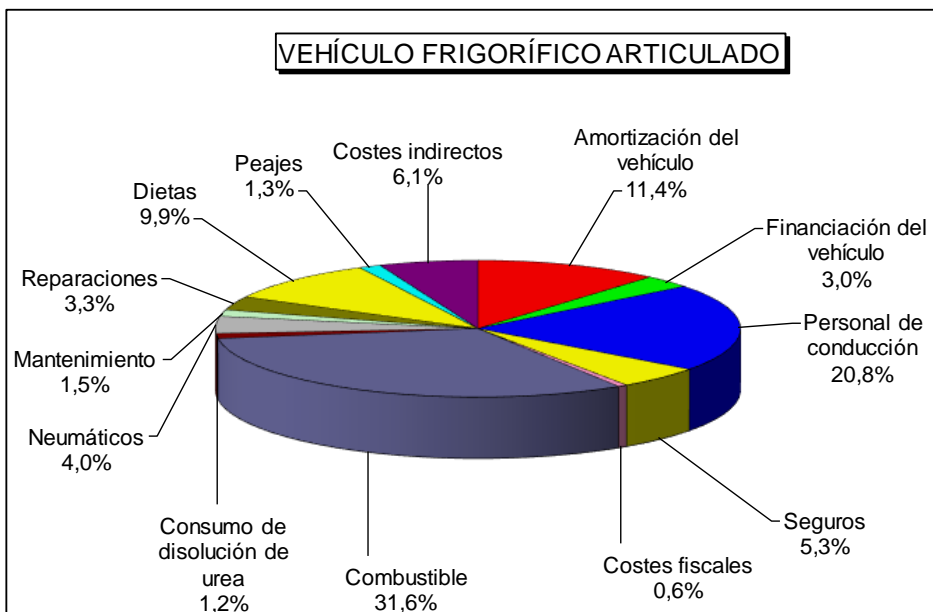
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	171.575,33	100,0%
Costes directos	161.103,60	93,9%
Costes por tiempo	70.400,46	41,0%
Amortización del vehículo	19.554,01	11,4%
Financiación del vehículo	5.111,33	3,0%
Personal de conducción	35.648,51	20,8%
Seguros	9.090,65	5,3%
Costes fiscales	995,96	0,6%
Costes kilométricos	90.703,14	52,9%
Combustible	54.240,52	31,6%
Consumo de disolución de urea	2.062,18	1,2%
Neumáticos	6.900,86	4,0%
Mantenimiento	2.657,04	1,5%
Reparaciones	5.579,52	3,3%
Diets	16.949,76	9,9%
Peajes	2.313,26	1,3%
Costes indirectos	10.471,73	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	120.000	96.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.440
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,4298	1,7872
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	95,32	119,15
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,7559	0,9448
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	44,93	56,16

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo frigorífico articulado			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	24.000 kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	120.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	80,0 %	96.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	20,0 %	24.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	35,0 litros/100 km		
Consumo medio aparato de frío:	4,0 litros/hora	2.000 horas	
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque frigorífico según tarifa (sin IVA):	69.541,85 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque frigorífico:	10,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	16.949,76 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	225 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	9.090,65 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	163,46 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	1.142,14 € / año
		Daños propios:	4.544,00 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ATP y revisión tacógrafo):	995,96 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Certificado ATP:	79,87 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Precio del gasóleo B en surtidor (con IVA):	1,0654 € / litro	Descuento:	0,0000 € / litro
		IVA:	21,0 %
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.062,18 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,022142 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,046496 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	2.313,26 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.9. Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional.

VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO EN TRANSPORTE INTERNACIONAL

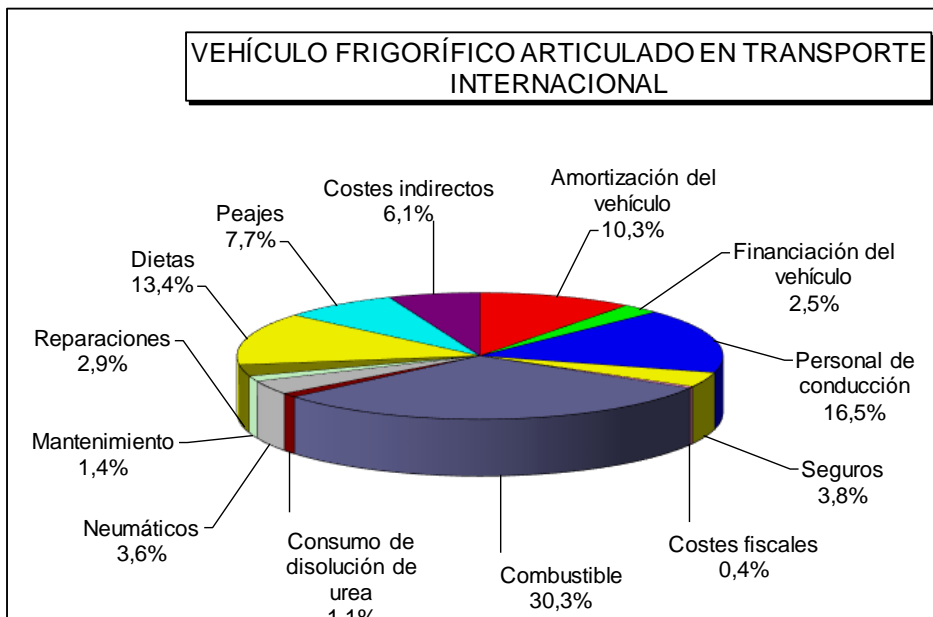
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	239.948,92	100,0%
Costes directos	225.304,15	93,9%
Costes por tiempo	80.397,98	33,5%
Amortización del vehículo	24.692,76	10,3%
Financiación del vehículo	6.018,48	2,5%
Personal de conducción	39.569,84	16,5%
Seguros	9.090,65	3,8%
Costes fiscales	1.026,25	0,4%
Costes kilométricos	144.906,17	60,4%
Combustible	72.598,27	30,3%
Consumo de disolución de urea	2.577,72	1,1%
Neumáticos	8.626,08	3,6%
Mantenimiento	3.321,30	1,4%
Reparaciones	6.974,40	2,9%
Dietas	32.219,70	13,4%
Peajes	18.588,70	7,7%
Costes indirectos	14.644,77	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	150.000	135.000
Horas anuales (h / año)	2.000	1.800
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,5997	1,7774
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	119,97	133,30
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,9660	1,0734
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	47,52	52,80

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	24.000 kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	
		6 semirremolque	
Características de explotación:			
Transporte internacional			
Kilometraje anual:	150.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	90,0 %	135.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	10,0 %	15.000 km anuales	
Días trabajados al año:	250 días al año		
Horas trabajadas al año:	2.000 horas anuales		
Consumo medio:	35,0 litros/100 km	60 % se reposta en España	
		40 % en el extranjero	
Consumo medio aparato de frío:	4,0 litros/hora	2.200 horas	
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque frigorífico según tarifa (sin IVA):	69.541,85 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	5,0 años		
Vida útil del semirremolque frigorífico:	9,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	15 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	39.569,84 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	32.219,70 € / año	Dieta media:	88,50 € / día
		Número de días:	250 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	9.090,65 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	163,46 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	1.142,14 € / año
		Daños propios:	4.544,00 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ATP y revisión tacógrafo):	1.026,25 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Certificado ATP:	79,87 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
		Licencia Comunitaria:	30,29 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Precio en el extranjero del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,7000 € / litro	Descuento:	0,0170 € / litro
		IVA:	20,0 %
Precio del gasóleo B en surtidor (con IVA):	1,0654 € / litro	Descuento:	0,0000 € / litro
		IVA:	21,0 %
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.577,72 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,022142 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,046496 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	18.588,70 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5%	de los costes directos	

3.2.10. Vehículo frigorífico de 2 ejes.

VEHÍCULO FRIGORÍFICO DE 2 EJES

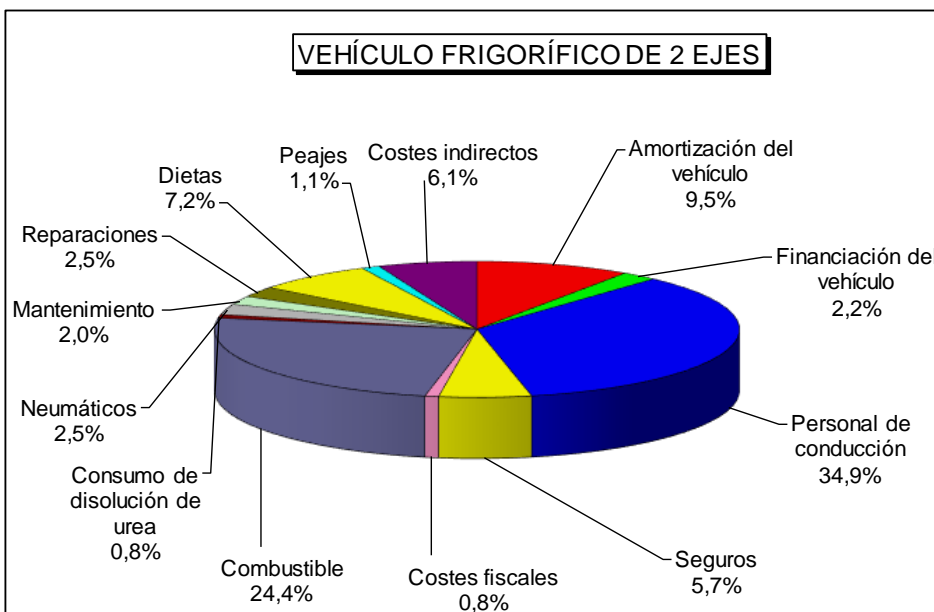
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	102.085,04	100,0%
Costes directos	95.854,50	93,9%
Costes por tiempo	54.280,30	53,2%
Amortización del vehículo	9.746,80	9,5%
Financiación del vehículo	2.244,98	2,2%
Personal de conducción	35.648,51	34,9%
Seguros	5.782,69	5,7%
Costes fiscales	857,32	0,8%
Costes kilométricos	41.574,20	40,7%
Combustible	24.948,21	24,4%
Consumo de disolución de urea	859,24	0,8%
Neumáticos	2.560,89	2,5%
Mantenimiento	2.066,47	2,0%
Reparaciones	2.583,14	2,5%
Dietas	7.399,61	7,2%
Peajes	1.156,64	1,1%
Costes indirectos	6.230,54	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	70.000	52.500
Horas anuales (h / año)	1.800	1.350
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,4584	1,9445
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	56,71	75,62
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,5939	0,7919
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	33,62	44,82

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo frigorífico de 2 ejes			
Potencia:	280 CV	206 kW	
Masa Máxima Autorizada:	18.000 kg		
Carga útil:	9.000 kg		
Número de ejes:	2		
Número de neumáticos:	6	(2 direccionales y 4 motrices)	
Características de explotación:			
Distribución			
Kilometraje anual:	70.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	75,0 %	52.500 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	25,0 %	17.500 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	25,0 litros/100 km		
Consumo medio aparato de frío:	3,0 litros/hora	2.000 horas	
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	80.249,76 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio del carrozado según tarifa (sin IVA):	44.519,11 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil del camión:	10,0 años		
Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado):	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	7.399,61 € / año	Dieta media:	35,85 € / día
		Número de días:	75 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	5.782,69 € / año	RC camión:	1.934,74 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	967,00 € / año
		Daños propios:	1.955,40 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ATP y revisión tacógrafo):	857,32 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	71,74 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	228,70 € / año
		Certificado ATP:	79,87 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Precio del gasóleo B en surtidor (con IVA):	1,0654 € / litro	Descuento:	0,0000 € / litro
		IVA:	21,0 %
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	859,24 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	762,17 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	125.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,029521 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,036902 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	1.156,64 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5%	de los costes directos	

3.2.11. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos).

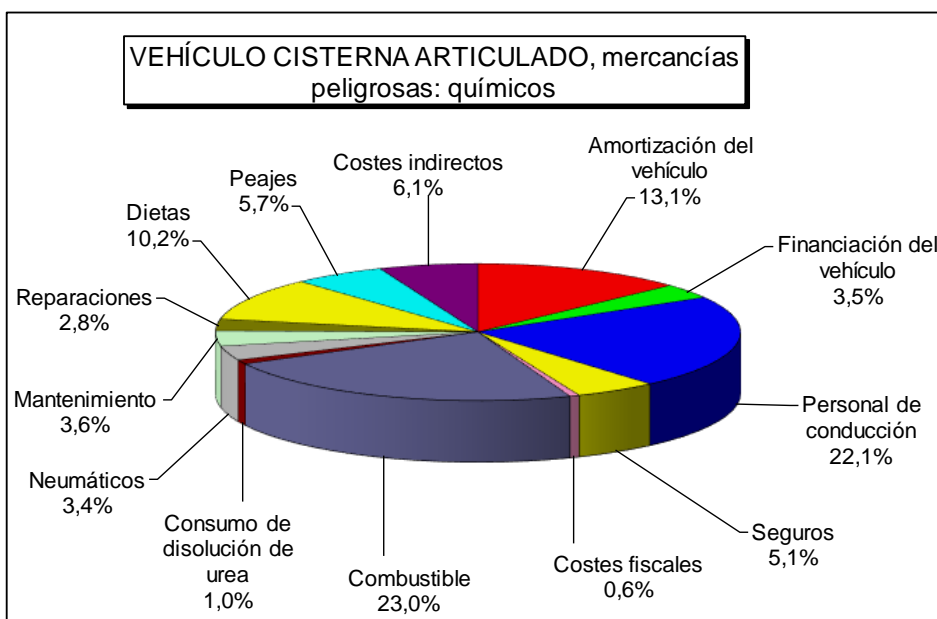
VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, mercancías peligrosas: químicos
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	177.282,61	100,0%
Costes directos	166.462,54	93,9%
Costes por tiempo	78.557,45	44,3%
Amortización del vehículo	23.198,23	13,1%
Financiación del vehículo	6.129,36	3,5%
Personal de conducción	39.213,35	22,1%
Seguros	8.962,73	5,1%
Costes fiscales	1.053,78	0,6%
Costes kilométricos	87.905,09	49,6%
Combustible	40.707,02	23,0%
Consumo de disolución de urea	1.778,64	1,0%
Neumáticos	6.038,26	3,4%
Mantenimiento	6.354,50	3,6%
Reparaciones	4.882,08	2,8%
Dietas	18.024,07	10,2%
Peajes	10.120,52	5,7%
Costes indirectos	10.820,07	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	105.000	78.750
Horas anuales (h / año)	1.800	1.350
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,6884	2,2512
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	98,49	131,32
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,8372	1,1163
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	49,65	66,21

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo cisterna articulado (mercancías peligrosas: químicos)			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	- kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	105.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	75,0 %	78.750 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	25,0 %	26.250 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	34,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque cisterna según tarifa (sin IVA):	99.364,18 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque cisterna:	8,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	20 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	39.213,35 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	18.024,07 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	200 días
		Plus de actividad:	0,096534 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de camé, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	8.962,73 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	738,46 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del camé:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	4.191,22 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo):	1.053,78 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		ADR (cabeza, cisterna e interior cisterna):	137,69 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.778,64 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,060519 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,046496 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	10.120,52 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.12. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases GLP).

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, mercancías peligrosas: gases GLP

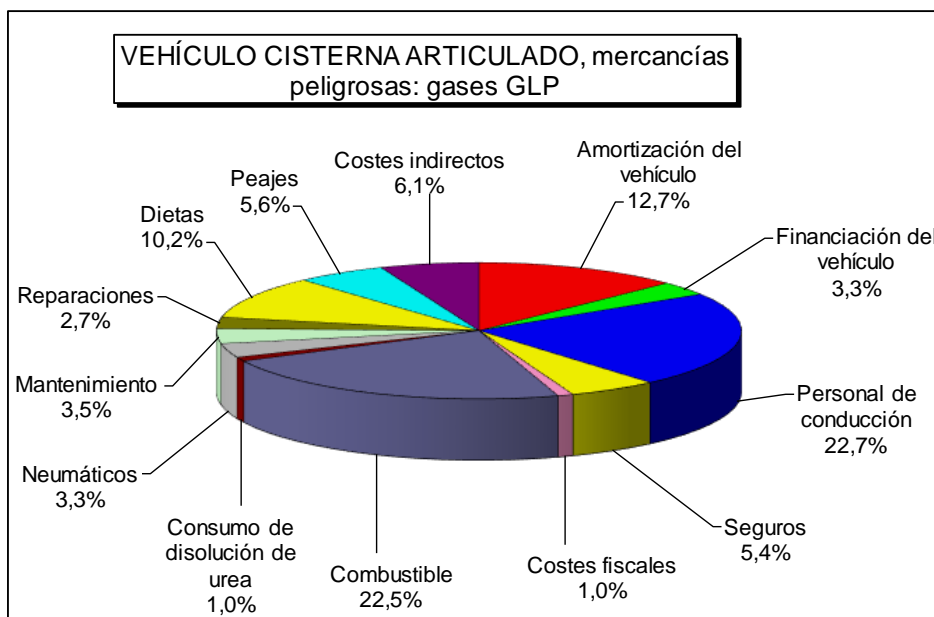
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	172.481,96	100,0%
Costes directos	161.954,89	93,9%
Costes por tiempo	77.860,15	45,1%
Amortización del vehículo	21.939,80	12,7%
Financiación del vehículo	5.666,73	3,3%
Personal de conducción	39.213,35	22,7%
Seguros	9.394,40	5,4%
Costes fiscales	1.645,87	1,0%
Costes kilométricos	84.094,74	48,8%
Combustible	38.768,59	22,5%
Consumo de disolución de urea	1.693,94	1,0%
Neumáticos	5.750,72	3,3%
Mantenimiento	6.051,90	3,5%
Reparaciones	4.649,60	2,7%
Dietas	17.541,40	10,2%
Peajes	9.638,59	5,6%
Costes indirectos	10.527,07	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	100.000	50.000
Horas anuales (h / año)	1.800	900
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,7248	3,4496
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	95,82	191,65
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,8409	1,6819
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	49,10	98,21

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo cisterna articulado (mercancías peligrosas: gases GLP)			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	- kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	100.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	50,0 %	50.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	50,0 %	50.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	34,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque cisterna según tarifa (sin IVA):	99.364,18 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque cisterna:	10,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	39.213,35 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	17.541,40 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	200 días
		Plus de actividad:	0,096534 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de camé, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	9.394,40 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	1.170,13 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del camé:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	4.191,22 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo):	1.645,87 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		ADR (cabeza, cisterna e interior cisterna):	729,78 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.693,94 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,060519 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,046496 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	9.638,59 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.13. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación.

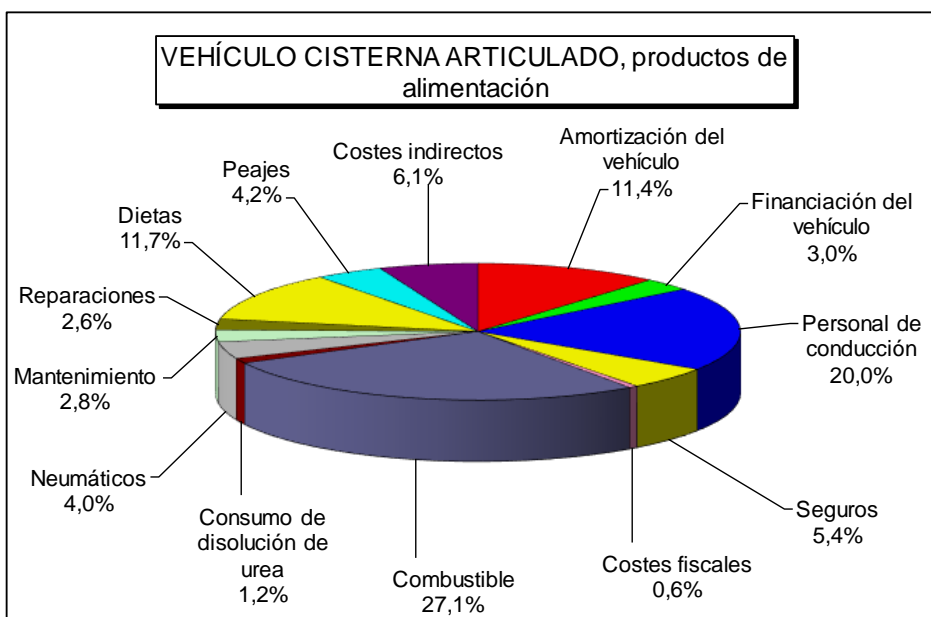
VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, productos de alimentación
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	178.530,55	100,0%
Costes directos	167.634,32	93,9%
Costes por tiempo	71.814,41	40,2%
Amortización del vehículo	20.312,38	11,4%
Financiación del vehículo	5.287,88	3,0%
Personal de conducción	35.648,51	20,0%
Seguros	9.569,68	5,4%
Costes fiscales	995,96	0,6%
Costes kilométricos	95.819,91	53,7%
Combustible	48.460,74	27,1%
Consumo de disolución de urea	2.117,42	1,2%
Neumáticos	7.188,40	4,0%
Mantenimiento	4.981,75	2,8%
Reparaciones	4.612,75	2,6%
Dietas	20.940,75	11,7%
Peajes	7.518,10	4,2%
Costes indirectos	10.896,23	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	125.000	87.500
Horas anuales (h / año)	1.800	1.260
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,4282	2,0403
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	99,18	141,69
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,7666	1,0951
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	45,95	65,64

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo sistema articulado (productos de alimentación)			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	- kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	125.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	70,0 %	87.500 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	30,0 %	37.500 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	34,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque cisterna según tarifa (sin IVA):	79.021,41 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque cisterna:	10,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	20.940,75 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	225 días
		Plus de actividad:	0,096534 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	9.569,68 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	1.345,41 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	4.191,22 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo):	995,96 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Certificado ATP:	79,87 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.117,42 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,039854 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,036902 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	7.518,10 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.14. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos.

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, productos pulverulentos

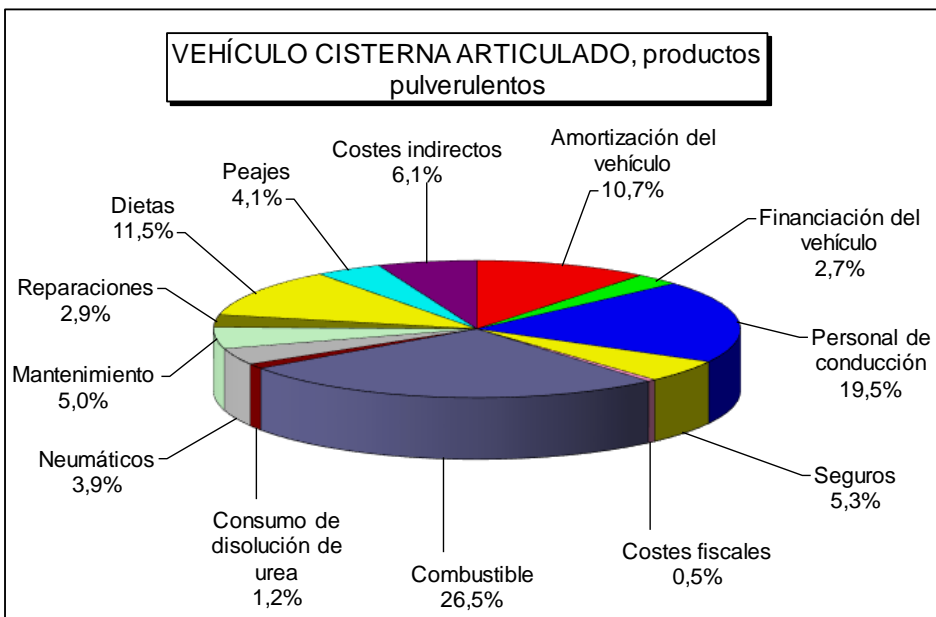
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	182.761,99	100,0%
Costes directos	171.607,50	93,9%
Costes por tiempo	70.824,21	38,8%
Amortización del vehículo	19.537,26	10,7%
Financiación del vehículo	5.015,73	2,7%
Personal de conducción	35.648,51	19,5%
Seguros	9.706,62	5,3%
Costes fiscales	916,09	0,5%
Costes kilométricos	100.783,29	55,1%
Combustible	48.460,74	26,5%
Consumo de disolución de urea	2.117,42	1,2%
Neumáticos	7.188,40	3,9%
Mantenimiento	9.170,13	5,0%
Reparaciones	5.387,75	2,9%
Dietas	20.940,75	11,5%
Peajes	7.518,10	4,1%
Costes indirectos	11.154,49	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	125.000	87.500
Horas anuales (h / año)	1.800	1.260
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,4621	2,0887
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	101,53	145,05
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,8063	1,1518
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	45,54	65,06

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo cisterna articulado (productos pulverulentos)			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	- kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	125.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	70,0 %	87.500 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	30,0 %	37.500 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	34,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque cisterna según tarifa (sin IVA):	77.290,11 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque cisterna:	12,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	20.940,75 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	225 días
		Plus de actividad:	0,096534 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de camé, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	9.706,62 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	1.482,35 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del camé:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	792,00 € / año
		Daños propios:	4.191,22 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo):	916,09 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.117,42 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,073361 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,043102 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	7.518,10 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.15. Portavehículos (tren de carretera).

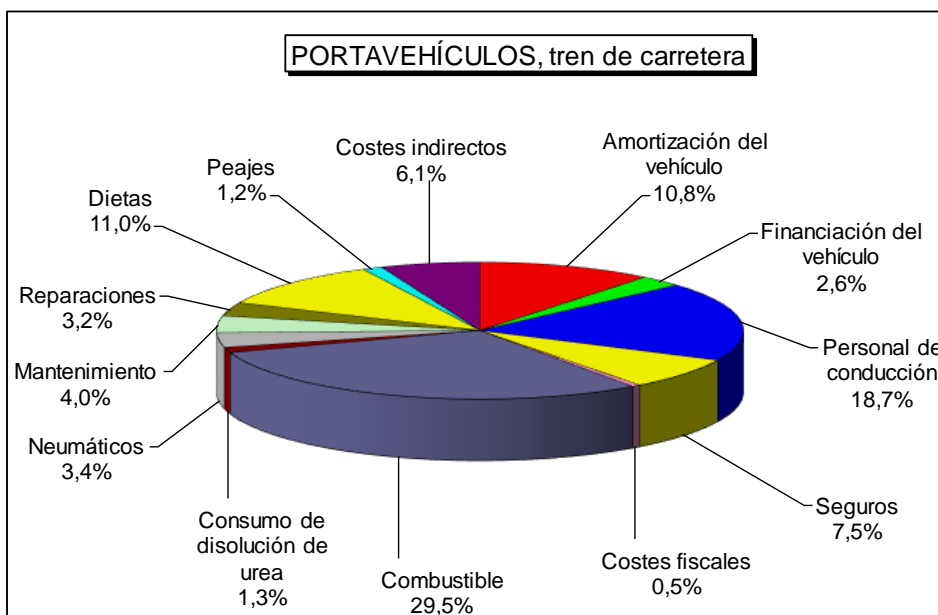
PORTAVEHÍCULOS, tren de carretera
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	190.155,05	100,0%
Costes directos	178.549,34	93,9%
Costes por tiempo	76.407,61	40,2%
Amortización del vehículo	20.498,50	10,8%
Financiación del vehículo	5.024,28	2,6%
Personal de conducción	35.648,51	18,7%
Seguros	14.252,11	7,5%
Costes fiscales	984,21	0,5%
Costes kilométricos	102.141,73	53,7%
Combustible	56.186,37	29,5%
Consumo de disolución de urea	2.454,97	1,3%
Neumáticos	6.555,62	3,4%
Mantenimiento	7.528,13	4,0%
Reparaciones	6.162,63	3,2%
Dietas	20.940,75	11,0%
Peajes	2.313,26	1,2%
Costes indirectos	11.605,71	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	125.000	100.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.440
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,5212	1,9016
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	105,64	132,05
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,8171	1,0214
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	48,90	61,12

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Portavehículos (tren de carretera: camión rígido de 2 ejes + remolque de 2 ejes)			
Potencia:	410 CV	302 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	-	kg	
Número de ejes:	4		
Número de neumáticos:	14	6 camión (2 direccionales y 4 motrices)	8 remolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	125.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	80,0 %	100.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	20,0 %	25.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	40,0 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	112.038,65 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del carrozado y remolque según tarifa (sin IVA):	111.452,73 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
	carrozado:	49.039,20 euros	
	remolque:	62.413,53 euros	
Vida útil del camión:	6,0 años		
Vida útil del carrozado y remolque:	12,0 años		
Valor residual sin IVA del camión sobre el precio de tarifa:	15 %		
Valor residual sin IVA del carrozado y remolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	20.940,75 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	225 días
		Plus de actividad:	0,096534 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión, remolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	14.252,11 € / año	RC camión:	1.866,55 € / año
		RC remolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	423,52 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	5.028,70 € / año
		Daños propios:	5.558,84 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	984,21 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	389,28 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.454,97 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	561,91 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,060225 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,049301 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	2.313,26 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.16. Portavehículos industriales (tren de carretera).

PORTAVEHÍCULOS INDUSTRIALES, tren de carretera

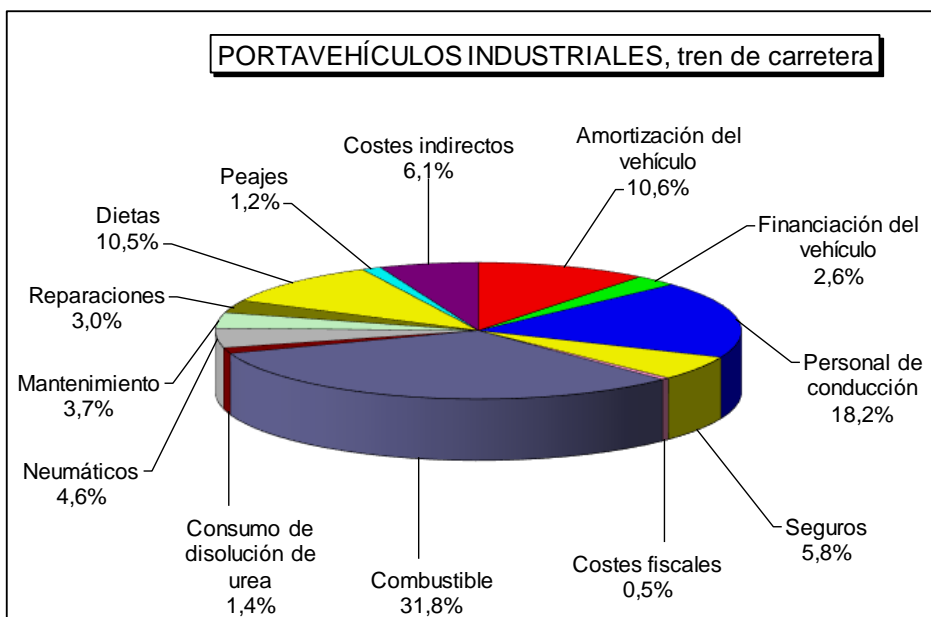
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	195.571,37	100,0%
Costes directos	183.635,09	93,9%
Costes por tiempo	73.735,22	37,7%
Amortización del vehículo	20.639,05	10,6%
Financiación del vehículo	5.122,40	2,6%
Personal de conducción	35.648,51	18,2%
Seguros	11.341,05	5,8%
Costes fiscales	984,21	0,5%
Costes kilométricos	109.899,87	56,2%
Combustible	62.284,55	31,8%
Consumo de disolución de urea	2.710,30	1,4%
Neumáticos	8.990,56	4,6%
Mantenimiento	7.227,00	3,7%
Reparaciones	5.916,12	3,0%
Diets	20.458,08	10,5%
Peajes	2.313,26	1,2%
Costes indirectos	11.936,28	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	120.000	108.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.620
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,6298	1,8108
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	108,65	120,72
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,9158	1,0176
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	47,60	52,88

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Portavehículos industriales (tren de carretera: camión rígido de 2 ejes + remolque de 4 ejes)			
Potencia:	470 CV	346 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	-	kg	
Número de ejes:	6		
Número de neumáticos:	20	6 camión (2 direccionales y 4 motrices)	14 remolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	120.000	km anuales	
Recorrido anual en carga:	90,0 %	108.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	10,0 %	12.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225	días al año	
Horas trabajadas al año:	1.800	horas anuales	
Consumo medio:	46,0	litros/100 km	
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	112.038,65	€	Descuento sobre tarifa: 10 %
Precio de venta del carrozado y remolque según tarifa (sin IVA):	117.775,41	€	Descuento sobre tarifa: 5 %
	carrozado:	51.821,18	euros
	remolque:	65.954,23	euros
Vida útil del camión:	6,0	años	
Vida útil del carrozado y remolque:	12,0	años	
Valor residual sin IVA del camión sobre el precio de tarifa:	15 %		
Valor residual sin IVA del carrozado y remolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0	años	
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51	€ / año	
Dietas y plus de actividad anuales:	20.458,08	€ / año	Dieta media: 39,44 € / día
			Número de días: 225 días
			Plus de actividad: 0,096534 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión, remolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	11.341,05	€ / año	RC camión: 1.866,55 € / año
			RC remolque: 588,86 € / año
			RC mercancía: 423,52 € / año
			Accidente del conductor: 64,94 € / año
			Retirada del carné: 161,65 € / año
			Seguro mercancías: 2.117,64 € / año
			Daños propios: 5.558,84 € / año
			Asistencia en viaje: 350,11 € / año
			Rotura de lunas: 142,59 € / año
			Defensa jurídica: 66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	984,21	€ / año	Visados: 17,21 € / año
			ITV: 117,92 € / año
			IAE: 373,05 € / año
			IVTM: 389,28 € / año
			Revisión Tacógrafo: 86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871	€ / litro	Descuento: 0,0681 € / litro
			IVA: 21,0 %
			Devolución por gasóleo profesional: 0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.710,30	€ / año	
Precio medio de un neumático (sin IVA):	561,91	€ / unidad	
Duración media de los neumáticos:	150.000	km	
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,060225	€ / km	
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,049301	€ / km	
Coste anual de peajes (sin IVA):	2.313,26	€ / año	
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5%	de los costes directos	

3.2.17. Volquete articulado de graneles.**VOLQUETE ARTICULADO DE GRANELES**

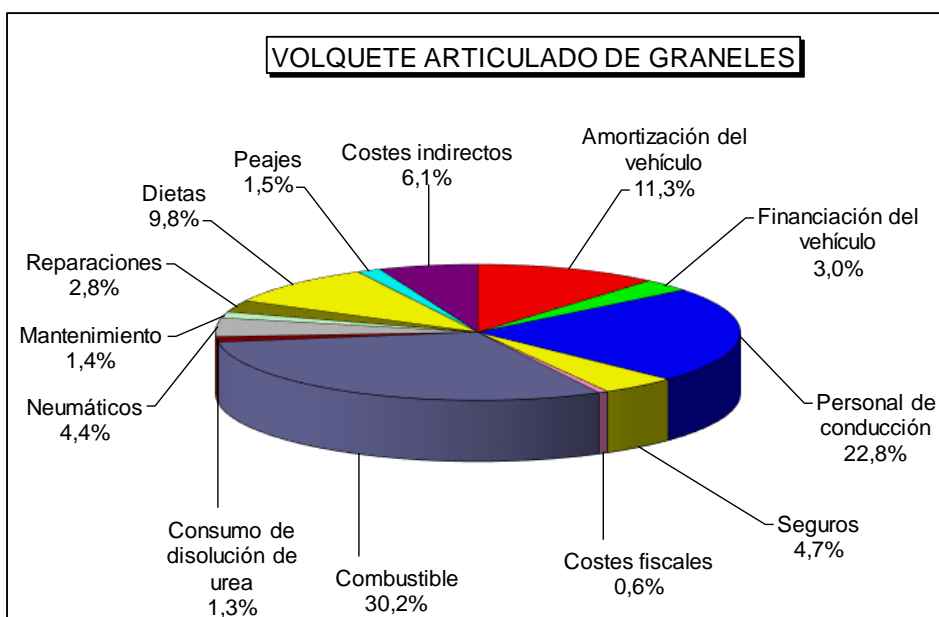
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	156.079,56	100,0%
Costes directos	146.553,58	93,9%
Costes por tiempo	66.157,21	42,4%
Amortización del vehículo	17.699,11	11,3%
Financiación del vehículo	4.628,74	3,0%
Personal de conducción	35.648,51	22,8%
Seguros	7.264,76	4,7%
Costes fiscales	916,09	0,6%
Costes kilométricos	80.396,37	51,5%
Combustible	47.196,55	30,2%
Consumo de disolución de urea	2.062,18	1,3%
Neumáticos	6.900,86	4,4%
Mantenimiento	2.249,52	1,4%
Reparaciones	4.428,24	2,8%
Dietas	15.245,76	9,8%
Peajes	2.313,26	1,5%
Costes indirectos	9.525,98	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	120.000	96.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.440
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,3007	1,6258
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	86,71	108,39
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,6700	0,8375
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	42,05	52,56

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Volquete articulado de graneles			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	24.000 kg		
Número de ejes:	5		
Número de neumáticos:	12	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	
		6 semirremolque	
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	120.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	80,0 %	96.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	20,0 %	24.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	35,0 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque con volquete según tarifa (sin IVA):	43.628,72 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	6,0 años		
Vida útil del semirremolque:	10,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Periodo de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	15.245,76 € / año	Dieta media:	35,85 € / día
		Número de días:	200 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	7.264,76 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	395,18 € / año
		Daños propios:	3.488,62 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	916,09 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	2.062,18 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,018746 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,036902 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	2.313,26 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.18. Volquete articulado de obra.

VOLQUETE ARTICULADO DE OBRA

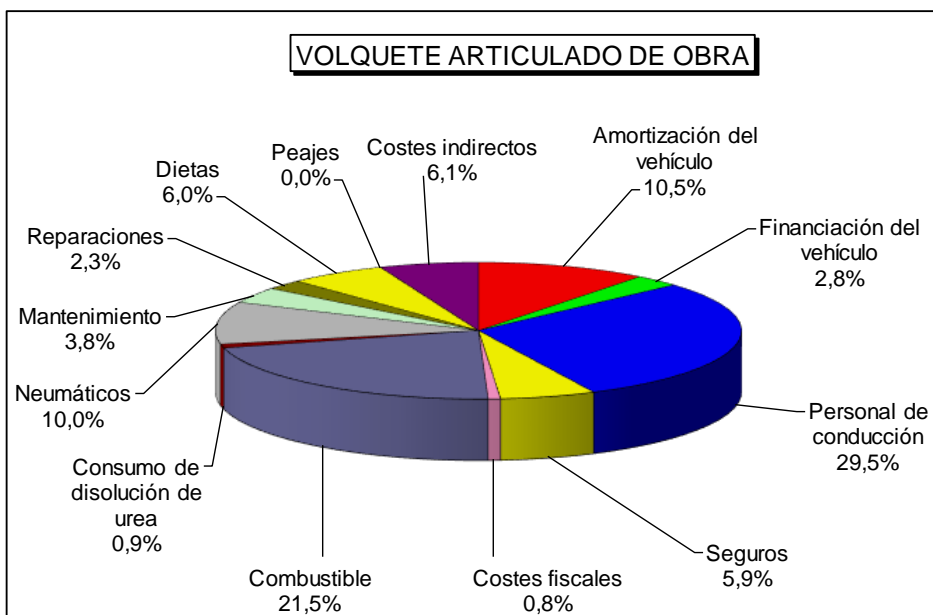
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	121.000,01	100,0%
Costes directos	113.615,03	93,9%
Costes por tiempo	59.794,58	49,4%
Amortización del vehículo	12.725,41	10,5%
Financiación del vehículo	3.418,11	2,8%
Personal de conducción	35.648,51	29,5%
Seguros	7.086,46	5,9%
Costes fiscales	916,09	0,8%
Costes kilométricos	53.820,45	44,5%
Combustible	25.958,10	21,5%
Consumo de disolución de urea	1.134,20	0,9%
Neumáticos	12.076,51	10,0%
Mantenimiento	4.543,38	3,8%
Reparaciones	2.842,98	2,3%
Dietas	7.265,28	6,0%
Peajes	0,00	0,0%
Costes indirectos	7.384,98	6,1%

COSTES UNITARIOS	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	60.000	30.000
Horas anuales (h / año)	1.800	900
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	2,0167	4,0333
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	67,22	134,44
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,8970	1,7940
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	37,32	74,64

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Volquete articulado de obra			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	40.000 kg		
Carga útil:	23.000 kg		
Número de ejes:	4		
Número de neumáticos:	14	6 tractor (2 direccionales y 4 motrices)	8 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en obra			
Kilometraje anual:	60.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	50,0 %	30.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	50,0 %	30.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	38,5 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA):	35.822,42 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	8,0 años		
Vida útil del semirremolque:	12,0 años		
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	7.265,28 € / año	Dieta media:	17,93 € / día
		Número de días:	180 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	7.086,46 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	0,00 € / año
		Daños propios:	3.678,67 € / año
		Asistencia en viaje:	194,82 € / año
		Rotura de lunas:	324,71 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	916,09 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.134,20 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	50.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,075723 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,047383 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	0,00 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.19. Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos.

VEHÍCULO RÍGIDO DE 3 EJES DE ANIMALES VIVOS

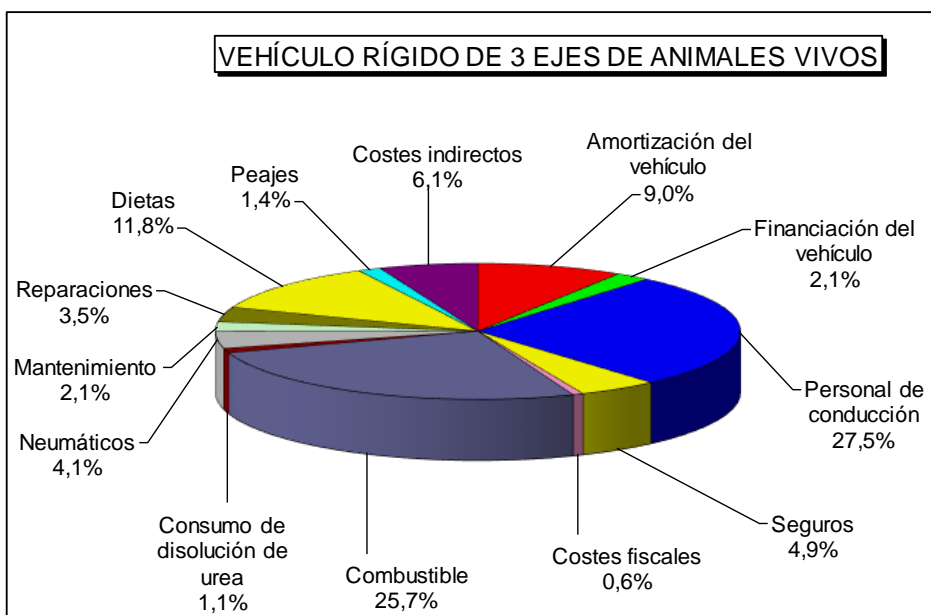
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	129.831,95	100,0%
Costes directos	121.907,93	93,9%
Costes por tiempo	57.261,76	44,1%
Amortización del vehículo	11.696,78	9,0%
Financiación del vehículo	2.745,45	2,1%
Personal de conducción	35.648,51	27,5%
Seguros	6.336,97	4,9%
Costes fiscales	834,05	0,6%
Costes kilométricos	64.646,17	49,8%
Combustible	33.374,70	25,7%
Consumo de disolución de urea	1.458,25	1,1%
Neumáticos	5.365,68	4,1%
Mantenimiento	2.760,34	2,1%
Reparaciones	4.578,86	3,5%
Dietas	15.290,78	11,8%
Peajes	1.817,56	1,4%
Costes indirectos	7.924,02	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	110.000	55.000
Horas anuales (h / año)	1.800	900
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,1803	2,3606
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	72,13	144,26
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,5877	1,1754
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	36,21	72,43

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos			
Potencia:	350 CV	257 kW	
Masa Máxima Autorizada:	26.000 kg		
Carga útil:	16.000 kg		
Número de ejes:	3		
Número de neumáticos:	8 (2 direccionales, 4 motrices y 2 arrastre)		
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	110.000 km anuales		
Recorrido anual en carga:	50,0 %	55.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	50,0 %	55.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225 días al año		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas anuales		
Consumo medio:	27,0 litros/100 km		
Hipótesis:			
Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA):	108.822,28 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio del carrozado según tarifa (sin IVA):	14.839,70 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil del camión:	8,0 años		
Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado):	10 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0 años		
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	15.290,78 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	200 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	6.336,97 € / año	RC camión:	2.088,29 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	1.129,41 € / año
		Daños propios:	2.193,72 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	834,05 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	71,74 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	285,30 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.458,25 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	762,17 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	125.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,025094 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,041626 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	1.817,56 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5% de los costes directos		

3.2.20. Vehículo articulado portacontenedores.

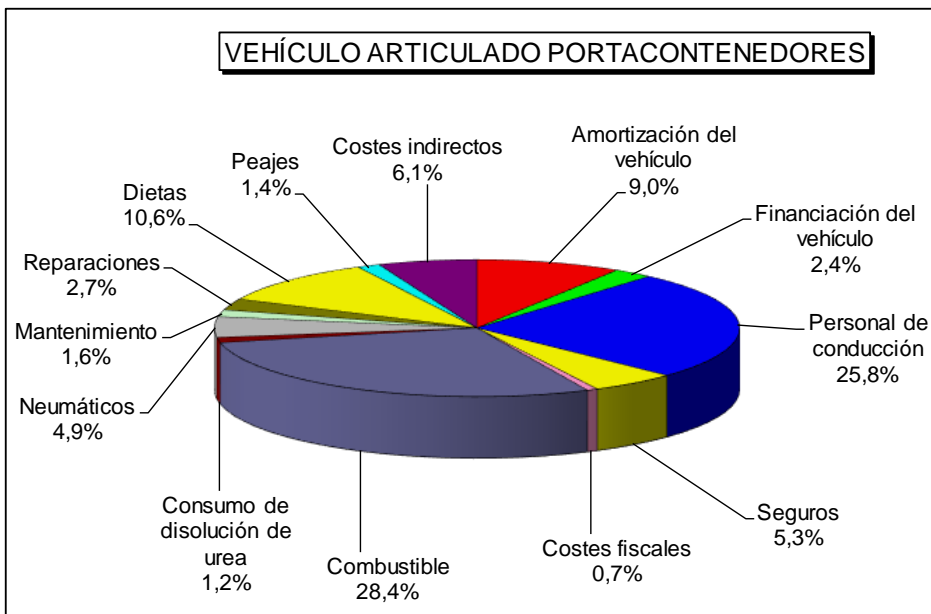
VEHÍCULO ARTICULADO PORTACONTENEDORES
Costes a 31 de enero de 2025

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes totales	138.282,19	100,0%
Costes directos	129.842,43	93,9%
Costes por tiempo	59.605,00	43,1%
Amortización del vehículo	12.387,06	9,0%
Financiación del vehículo	3.353,29	2,4%
Personal de conducción	35.648,51	25,8%
Seguros	7.300,05	5,3%
Costes fiscales	916,09	0,7%
Costes kilométricos	70.237,43	50,8%
Combustible	39.330,46	28,4%
Consumo de disolución de urea	1.718,48	1,2%
Neumáticos	6.709,17	4,9%
Mantenimiento	2.243,60	1,6%
Reparaciones	3.690,20	2,7%
Dietas	14.617,80	10,6%
Peajes	1.927,72	1,4%
Costes indirectos	8.439,76	6,1%

	TOTAL	EN CARGA
kilometraje anual (km / año)	100.000	85.000
Horas anuales (h / año)	1.800	1.530
Costes unitarios	Costes totales	Costes en carga
1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km)	1,3828	1,6268
2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora)	76,82	90,38
3. Costes por kilómetro y hora. Suma de:		
Costes kilométricos / kilómetros (€/km)	0,7024	0,8263
Costes temporales e indirectos / horas (€/hora)	37,80	44,47

Nota: estos costes corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo.

La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.transportes.gob.es).



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 31 de enero de 2025

Características técnicas:			
Vehículo articulado portacontenedores (tractor 3 ejes + semirremolque 3 ejes)			
Potencia:	455 CV	335 kW	
Masa Máxima Autorizada:	44.000 kg		
Carga útil:	26.250 kg	(excluido el contenedor)	
Número de ejes:	6		
Número de neumáticos:	14	8 tractor (2 direccionales, 4 motrices y 2 arrastre)	6 semirremolque
Características de explotación:			
Recorridos en carga superiores a 200 km			
Kilometraje anual:	100.000	km anuales	
Recorrido anual en carga:	85,0 %	85.000 km anuales	
Recorrido anual en vacío:	15,0 %	15.000 km anuales	
Días trabajados al año:	225	días al año	
Horas trabajadas al año:	1.800	horas anuales	
Consumo medio:	35,0	litros/100 km	
Hipótesis:			
Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA):	129.778,36 €	Descuento sobre tarifa:	10 %
Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA):	31.645,67 €	Descuento sobre tarifa:	5 %
Vida útil de la cabeza tractora:	8,0	años	
Vida útil del semirremolque:	12,0	años	
Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa:	20 %		
Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa:	15 %		
Capital a financiar sobre el precio real de adquisición:	100 %		
Período de financiación:	5,0	años	
Interés de la financiación:	6,28 %		
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	35.648,51 € / año		
Dietas y plus de actividad anuales:	14.617,80 € / año	Dieta media:	39,44 € / día
		Número de días:	200 días
		Plus de actividad:	0,067298 € / km
Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica):	7.300,05 € / año	RC cabeza tractora:	1.866,55 € / año
		RC semirremolque:	588,86 € / año
		RC mercancía:	139,91 € / año
		Accidente del conductor:	64,94 € / año
		Retirada del carné:	161,65 € / año
		Seguro mercancías:	430,47 € / año
		Daños propios:	3.488,62 € / año
		Asistencia en viaje:	350,11 € / año
		Rotura de lunas:	142,59 € / año
		Defensa jurídica:	66,35 € / año
Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	916,09 € / año	Visados:	17,21 € / año
		ITV:	117,92 € / año
		IAE:	373,05 € / año
		IVTM:	321,16 € / año
		Revisión Tacógrafo:	86,75 € / año
Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA):	1,4871 € / litro	Descuento:	0,0681 € / litro
		IVA:	21,0 %
		Devolución por gasóleo profesional:	0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	1.718,48 € / año		
Precio medio de un neumático (sin IVA):	718,84 € / unidad		
Duración media de los neumáticos:	150.000 km		
Coste de mantenimiento (sin IVA):	0,022436 € / km		
Coste de reparaciones (sin IVA):	0,036902 € / km		
Coste anual de peajes (sin IVA):	1.927,72 € / año		
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	6,5%	de los costes directos	

3.3. Evolución de los Costes del transporte de mercancías por carretera.

Los costes del transporte de mercancías por carretera experimentaron un fuerte incremento en los años 2000, 2004, 2005, 2007 y primer semestre de 2008.

En el segundo semestre de 2008 disminuyeron bruscamente. En 2009, 2010 y 2011 se incrementaron bastante.

En 2012 el incremento de los mismos fue moderado. En 2013 y 2014 se mantuvieron prácticamente constantes salvo en el cuarto trimestre de 2014 donde se produjo una fuerte caída. En 2015 los costes disminuyeron bastante.

Desde 2016 hasta mediados de 2018 se aprecia una fase de costes claramente creciente.

A partir de ese punto, se pasa a unos meses de cierta estabilidad, a lo largo de 2018 y 2019, seguido de un descenso en 2020, atribuible a la crisis sanitaria.

Sin embargo, desde ese momento y hasta finales de 2022, se observa un crecimiento muy acentuado de los costes anuales, impulsado especialmente por el gran aumento de los costes del combustible, pero también por el incremento general de precios.

Desde aquellos máximos de la serie histórica, se ha producido un cierto descenso de los costes, aunque se mantienen en un nivel claramente superior al registrado hasta 2021.

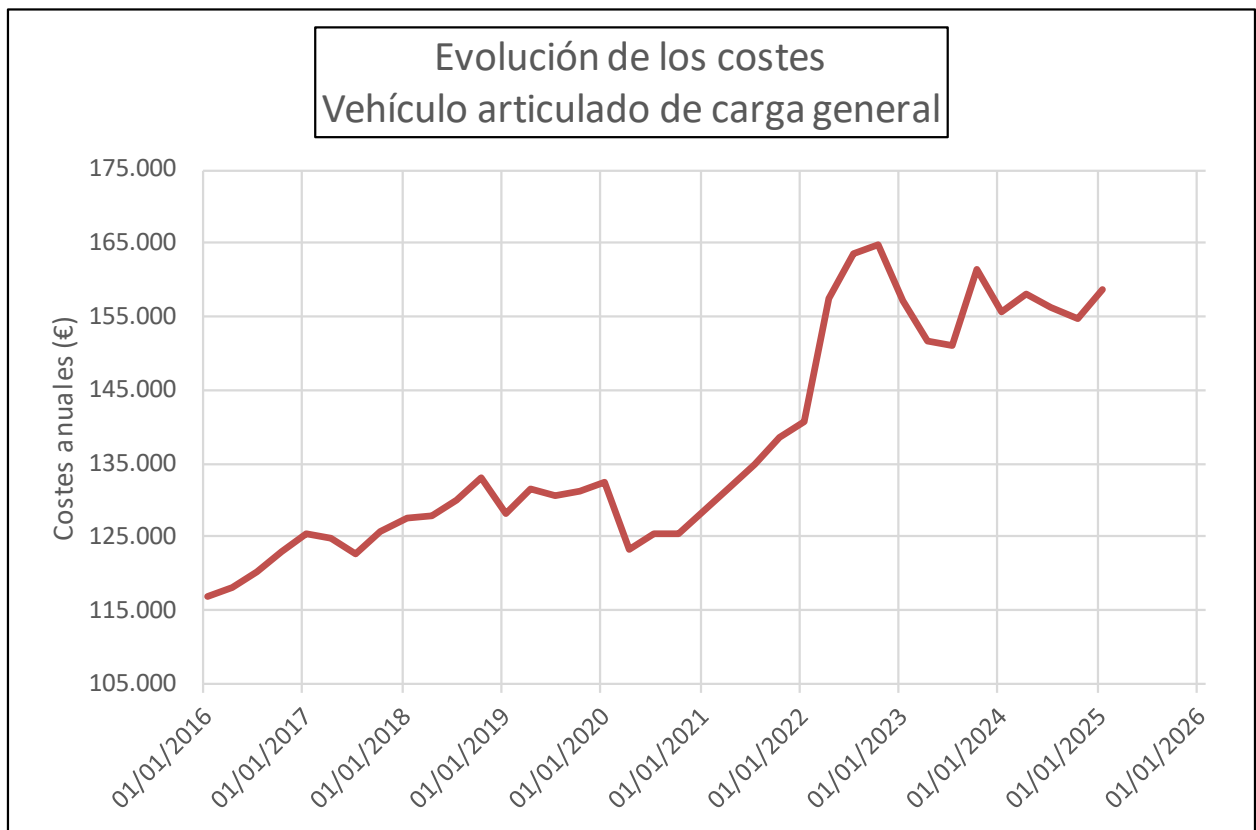
A lo largo de 2023 y 2024, se viene registrado una cierta estabilidad, no sin altibajos, en comparación a los años 2021 y 2022.

VARIACIÓN TRIMESTRAL, SEMESTRAL E INTERANUAL DE LOS COSTES POR TIPO DE VEHÍCULO

	COSTES (€)					VARIACIÓN		
	31 de enero de 2024	30 de abril de 2024	31 de julio de 2024	31 de octubre de 2024	31 de enero de 2025	TRIMESTRAL	SEMESTRAL	INTERANUAL
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	De (4) a (5)	De (3) a (5)	De (1) a (5)
Vehículo articulado de carga general	155.634,74	157.973,56	156.366,60	154.809,05	158.685,14	2,5%	1,5%	2,0%
Vehículo articulado de carga general en transporte	222.029,42	224.489,18	222.239,83	223.606,35	225.703,29	0,9%	1,6%	1,7%
Tren de carretera	153.123,75	155.696,90	153.876,77	152.001,52	156.285,84	2,8%	1,6%	2,1%
Vehículo rígido de 3 ejes de carga general	113.774,89	115.226,43	114.380,62	114.339,10	116.735,87	2,1%	2,1%	2,6%
Vehículo rígido de 2 ejes de carga general	99.684,17	100.957,73	100.229,46	100.412,68	102.513,66	2,1%	2,3%	2,8%
Vehículo rígido de 2 ejes de distribución	77.257,28	78.004,44	77.715,51	78.630,55	79.870,70	1,6%	2,8%	3,4%
Furgoneta	56.561,64	56.890,78	57.002,02	58.392,99	58.930,43	0,9%	3,4%	4,2%
Vehículo frigorífico articulado	168.441,12	171.202,64	169.347,31	167.054,16	171.575,33	2,7%	1,3%	1,9%
Vehículo frigorífico articulado en transporte	236.184,85	239.113,16	236.579,68	237.139,03	239.948,92	1,2%	1,4%	1,6%
Vehículo frigorífico de 2 ejes	99.467,61	100.772,08	100.065,74	99.968,60	102.085,04	2,1%	2,0%	2,6%
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas	173.731,51	175.820,86	174.592,56	173.903,80	177.282,61	1,9%	1,5%	2,0%
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas	168.861,13	170.852,41	169.774,77	169.257,77	172.481,96	1,9%	1,6%	2,1%
Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación	174.960,82	177.400,15	175.912,74	174.525,71	178.530,55	2,3%	1,5%	2,0%
Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos	178.983,99	181.496,05	180.066,71	178.705,82	182.761,99	2,3%	1,5%	2,1%
Portavehículos (tren de carretera)	186.080,45	188.954,21	187.598,87	185.471,00	190.155,05	2,5%	1,4%	2,2%
Portavehículos industriales (tren de carretera)	191.832,72	194.974,84	193.072,63	190.415,43	195.571,37	2,7%	1,3%	1,9%
Volquete articulado de graneles	153.138,10	155.477,49	153.839,26	152.200,59	156.079,56	2,5%	1,5%	1,9%
Volquete articulado de obra	118.252,35	119.572,80	118.999,21	118.830,47	121.000,01	1,8%	1,7%	2,3%
Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos	126.685,49	128.380,61	127.384,72	127.047,09	129.831,95	2,2%	1,9%	2,5%
Vehículo articulado portacontenedores	135.221,69	137.175,91	135.964,59	135.044,26	138.282,19	2,4%	1,7%	2,3%

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES POR TIPO DE VEHÍCULO

	Costes	FECHA DE ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES								
		31 de enero de 2016	31 de enero de 2022	31 de enero de 2023	31 de octubre de 2023	31 de enero de 2024	30 de abril de 2024	31 de julio de 2024	31 de octubre de 2024	31 de enero de 2025
Vehículo articulado de carga general	Euros (€)	116.737,12	140.608,71	157.276,77	161.565,09	155.634,74	157.973,56	156.366,60	154.809,05	158.685,14
	€/km en carga	1,1445	1,3785	1,5419	1,5840	1,5258	1,5488	1,5330	1,5177	1,5557
	€/hora en carga	76,30	91,90	102,80	105,60	101,72	103,25	102,20	101,18	103,72
Vehículo articulado de carga general en transporte internacional	Euros (€)	166.348,85	200.914,58	222.398,05	227.615,89	222.029,42	224.489,18	222.239,83	223.606,35	225.703,29
	€/km en carga	1,2322	1,4883	1,6474	1,6860	1,6447	1,6629	1,6462	1,6563	1,6719
	€/hora en carga	92,42	111,62	123,55	126,45	123,35	124,72	123,47	124,23	125,39
Tren de carretera	Euros (€)	113.858,65	139.150,09	156.016,74	159.718,45	153.123,75	155.696,90	153.876,77	152.001,52	156.285,84
	€/km en carga	1,1163	1,3642	1,5296	1,5659	1,5012	1,5264	1,5086	1,4902	1,5322
	€/hora en carga	74,42	90,95	101,97	104,39	100,08	101,76	100,57	99,35	102,15
Vehículo rígido de 3 ejes de carga general	Euros (€)	86.817,39	103.327,50	113.874,08	117.378,25	113.774,89	115.226,43	114.380,62	114.339,10	116.735,87
	€/km en carga	1,0751	1,2796	1,4102	1,4536	1,4090	1,4270	1,4165	1,4160	1,4456
	€/hora en carga	56,74	67,53	74,43	76,72	74,36	75,31	74,76	74,73	76,30
Vehículo rígido de 2 ejes de carga general	Euros (€)	76.125,00	90.846,81	99.805,18	102.875,24	99.684,17	100.957,73	100.229,46	100.412,68	102.513,66
	€/km en carga	1,0573	1,2618	1,3862	1,4288	1,3845	1,4022	1,3921	1,3946	1,4238
	€/hora en carga	52,86	63,09	69,31	71,44	69,23	70,11	69,60	69,73	71,19
Vehículo rígido de 2 ejes de distribución	Euros (€)	60.102,94	70.518,62	76.376,12	79.139,27	77.257,28	78.004,44	77.715,51	78.630,55	79.870,70
	€/km en carga	1,1448	1,3432	1,4548	1,5074	1,4716	1,4858	1,4803	1,4977	1,5213
	€/hora en carga	44,52	52,24	56,57	58,62	57,23	57,78	57,57	58,24	59,16
Furgoneta	Euros (€)	45.104,40	51.830,51	54.969,94	57.367,44	56.561,64	56.890,78	57.002,02	58.392,99	58.930,43
	€/km en carga	1,2028	1,3821	1,4659	1,5298	1,5083	1,5171	1,5201	1,5571	1,5715
	€/hora en carga	33,41	38,39	40,72	42,49	41,90	42,14	42,22	43,25	43,65
Vehículo frigorífico articulado	Euros (€)	124.866,33	151.984,15	171.077,24	175.211,62	168.441,12	171.202,64	169.347,31	167.054,16	171.575,33
	€/km en carga	1,3007	1,5832	1,7821	1,8251	1,7546	1,7834	1,7640	1,7401	1,7872
	€/hora en carga	86,71	105,54	118,80	121,67	116,97	118,89	117,60	116,01	119,15
Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional	Euros (€)	175.346,18	213.494,16	237.648,01	242.692,01	236.184,85	239.113,16	236.579,68	237.139,03	239.948,92
	€/km en carga	1,2989	1,5814	1,7604	1,7977	1,7495	1,7712	1,7524	1,7566	1,7774
	€/hora en carga	97,41	118,61	132,03	134,83	131,21	132,84	131,43	131,74	133,30
Vehículo frigorífico de 2 ejes	Euros (€)	75.449,19	90.186,28	99.636,74	102.545,14	99.467,61	100.772,08	100.065,74	99.968,60	102.085,04
	€/km en carga	1,4371	1,7178	1,8978	1,9532	1,8946	1,9195	1,9060	1,9042	1,9445
	€/hora en carga	55,89	66,80	73,80	75,96	73,68	74,65	74,12	74,05	75,62
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos)	Euros (€)	132.953,23	156.312,77	173.125,28	178.698,66	173.731,51	175.820,86	174.592,56	173.903,80	177.282,61
	€/km en carga	1,6883	1,9849	2,1984	2,2692	2,2061	2,2326	2,2170	2,2083	2,2512
	€/hora en carga	98,48	115,79	128,24	132,37	128,69	130,24	129,33	128,82	131,32
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases GLP)	Euros (€)	129.490,19	152.090,80	168.133,84	173.590,83	168.861,13	170.852,41	169.774,77	169.257,77	172.481,96
	€/km en carga	2,5898	3,0418	3,3627	3,4718	3,3772	3,4170	3,3955	3,3852	3,4496
	€/hora en carga	143,88	168,99	186,82	192,88	187,62	189,84	188,64	188,06	191,65
Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación	Euros (€)	132.291,20	157.947,73	175.925,54	180.994,67	174.960,82	177.400,15	175.912,74	174.525,71	178.530,55
	€/km en carga	1,5119	1,8051	2,0106	2,0685	1,9996	2,0274	2,0104	1,9946	2,0403
	€/hora en carga	104,99	125,36	139,62	143,65	138,86	140,79	139,61	138,51	141,69
Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos	Euros (€)	135.555,26	161.660,54	179.756,96	184.960,21	178.983,99	181.496,05	180.066,71	178.705,82	182.761,99
	€/km en carga	1,5492	1,8475	2,0544	2,1138	2,0455	2,0742	2,0579	2,0424	2,0887
	€/hora en carga	107,58	128,30	142,66	146,79	142,05	144,04	142,91	141,83	145,05
Portavehículos (tren de carretera)	Euros (€)	139.851,11	168.502,08	187.994,92	193.080,54	186.080,45	188.954,21	187.598,87	185.471,00	190.155,05
	€/km en carga	1,3985	1,6850	1,8799	1,9308	1,8608	1,8895	1,8760	1,8547	1,9016
	€/hora en carga	97,12	117,02	130,55	134,08	129,22	131,22	130,28	128,80	132,05
Portavehículos industriales (tren de carretera)	Euros (€)	143.054,67	173.596,05	194.715,80	199.595,25	191.832,72	194.974,84	193.072,63	190.415,43	195.571,37
	€/km en carga	1,3246	1,6074	1,8029	1,8481	1,7762	1,8053	1,7877	1,7631	1,8108
	€/hora en carga	88,31	107,16	120,19	123,21	118,42	120,35	119,18	117,54	120,72
Volquete articulado de graneles	Euros (€)	114.687,76	138.360,16	154.924,36	159.070,04	153.138,10	155.477,49	153.839,26	152.200,59	156.079,56
	€/km en carga	1,1947	1,4413	1,6138	1,6570	1,5952	1,6196	1,6025	1,5854	1,6258
	€/hora en carga	79,64	96,08	107,59	110,47	106,35	107,97	106,83	105,69	108,39
Volquete articulado de obra	Euros (€)	90.645,60	106.295,34	117.381,20	121.385,45	118.252,35	119.572,80	118.999,21	118.830,47	121.000,01
	€/km en carga	3,0215	3,5432	3,9127	4,0462	3,9417	3,9858	3,9666	3,9610	4,0333
	€/hora en carga	100,72	118,11	130,42	134,87	131,39	132,86	132,22	132,03	134,44
Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos	Euros (€)	96.337,08	114.960,38	127.057,30	130.844,89	126.685,49	128.380,61	127.384,72	127.047,09	129.831,95
	€/km en carga	1,7516	2,0902	2,3101	2,3790	2,3034	2,3342	2,3161	2,3099	2,3606
	€/hora en carga	107,04	127,73	141,17	145,38	140,76	142,65	141,54	141,16	144,26
Vehículo articulado portacontenedores	Euros (€)	101.863,68	122.508,27	136.334,69	140.178,67	135.221,69	137.175,91	135.964,59	135.044,26	138.282,19
	€/km en carga	1,1984	1,4413	1,6039	1,6492	1,5908	1,6138	1,5996	1,5888	1,6268
	€/hora en carga	66,58	80,07	89,11	91,62	88,38	89,66	88,87	88,26	90,38



Otros conceptos.

En el cálculo de los costes totales se debe tener en cuenta, además de los costes recogidos en este Observatorio, el resto de los costes en los que incurra la empresa transportista y que no estén contemplados en el mismo.

3.4. Criterios de eficiencia mediante los que la empresa podría mejorar sus costes.

Las cifras que se han recogido en los costes representan, tal y como se ha señalado en la introducción, los costes medios en los que incurre una empresa dedicada al transporte de mercancías por carretera. No obstante, dado el carácter orientativo de los mismos y con el objeto de ofrecer una información completa que permita un incremento de la eficiencia de nuestras empresas y consiguientemente, la consecución de una mejora de sus resultados o de su posición competitiva dentro del mercado europeo del transporte. A continuación, se señalan algunos de los aspectos en los que la introducción de mejores prácticas en la gestión pudiera redundar en una reducción de las cuantías señaladas.

Contar con una buena organización empresarial, una óptima gestión de los recursos, y las tecnologías apropiadas resulta vital para el éxito de toda actividad empresarial. Así, un sistema de transporte eficiente que ofrezca servicios adecuados y fiables en cada etapa del proceso de producción constituye una contribución significativa para conseguir una empresa rentable y competitiva.

Por otro lado, el interés de cualquier empresa de transporte es ejecutar el máximo de actividades con el menor coste asociado a las mismas (número de vehículos, recorridos...). Numerosos estudios indican que incluso en las empresas bien gestionadas hay siempre un cierto margen para obtener mayores niveles de eficiencia, ahorros de costes y nuevas oportunidades para incrementar su calidad y su competitividad.

En este sentido, la combinación de nuevas estrategias de gestión empresarial incluyendo la labor comercial, explotación de vehículos, optimización de rutas y asistencia telemática ofrece una herramienta poderosa a las empresas del sector que deseen aumentar su productividad y rentabilidad.

A continuación, se ofrecen estrategias y acciones asociadas a cada uno de los factores que generan los principales costes del sector del transporte de mercancías por carretera, cuyo objetivo es la búsqueda de sistemas de gestión empresarial y explotación de vehículos que impliquen la minimización de los costes en la explotación y mejoren la productividad y por tanto la rentabilidad de las empresas.

- **Kilómetros recorridos y porcentaje de recorrido en vacío.**

El recorrido en vacío es un factor clave para reducir costes operativos. Para reducirlos, las empresas de transporte precisan de una **adecuada gestión comercial y operativa, siendo muy interesante negociar acuerdos a largo plazo con cargadores, conseguir circuitos cerrados de transporte o planificar los retornos antes de iniciar el viaje de salida.**

También es posible **dimensionar la flota de modo que se acuda a la subcontratación en casos de mayor demanda**. Es decir, que el valle de la curva de demanda sea igual o superior al de la flota propia de la empresa, cubriendo el resto de la curva de demanda con la colaboración con otros transportistas.

Además, la **colaboración de las empresas de transporte con los cargadores** ofrece la posibilidad de reducir los tiempos muertos, al coordinarse mejor, y facilitar y reducir el número de operaciones de carga y descarga, mediante, por ejemplo, la adecuación de los muelles o la paletización de la carga, incluso el uso de semirremolques en stand-by. En este sentido, se considera de gran importancia el conocimiento de las condiciones relativas al momento de recogida y entrega de las mercancías de manera previa al comienzo de la operación, así como el cumplimiento de las citadas condiciones por todas las partes intervinientes.

- ✓ **La planificación anticipada** (en la medida de lo posible) de los servicios por parte de los cargadores, inclusive con un óptimo diseño de los servicios, si es posible, como son circuitos cerrados, ventanas horarias (plazo horario para las entregas y las recogidas), u otras acciones que permitan reducir los recorridos en vacío, maximizar los recorridos en carga, lo que conlleva una significativa disminución del coste total de prestación del servicio.
- ✓ La **colaboración de la empresa cargadora con el transportista a través de la planificación de las operaciones de carga y descarga** elimina asimismo los tiempos muertos (esperas) y permite un mejor aprovechamiento del vehículo, con la consiguiente reducción de los costes de la operación. En este sentido, se considera de gran importancia el conocimiento de las condiciones relativas al momento de recogida y entrega de las mercancías de manera previa al comienzo de la operación, así como el cumplimiento de las citadas condiciones por todas las partes intervinientes.
- ✓ La existencia de **muelles de carga y otras instalaciones adecuadas para la correcta realización de las operaciones de carga y descarga**, así como para reducir el número de maniobras a realizar con el vehículo, debiendo existir áreas adecuadas para los vehículos y conductores en espera.
- ✓ La **paletización de la mercancía** (cuando es posible) trae consigo ahorros importantes de tiempo en la carga y descarga, evita el deterioro de la mercancía e incluso eleva el nivel de seguridad de estos procesos.
- ✓ **La utilización de vehículos adecuados (semirremolques)** con posibilidad de descarga lateral puede ayudar a minimizar los plazos de operaciones de carga y descarga en determinadas mercancías.
- ✓ Asimismo, **el nivel de ocupación de las unidades de carga**, cuestión normalmente

atribuible al cargador, salvo en procesos logísticos o de carga fraccionada, ayudan muy sensiblemente a la reducción de los costes del transporte.

- **Precio de adquisición del vehículo.**

Mediante una **mejora de la posición negociadora en la compra de los vehículos** (adquisición a través de centrales de compras, adquisición simultánea de varias unidades, etc.) **o bien a través de la selección de ofertas en el mercado**, podría conseguirse un mayor descuento en el precio de los vehículos del adoptado en este Observatorio de Costes.

- **Financiación.**

Existen **Sociedades de Garantías Recíprocas** que constituyen una alternativa para el acceso al financiamiento de las PYMES a través de la concesión de garantías a empresas de reducido tamaño que se encuentran asociadas a ellas. En este sentido, canalizan las necesidades financieras de esas PYMES y colaboran en el acceso de las mismas a condiciones crediticias favorables. El apoyo que pueda brindar la Administración Pública a estas Sociedades incrementa los niveles de eficacia de las PYMES ya que ofrecen condiciones ventajosas en relación a otras formas de financiación, y al mismo tiempo desarrollan programas de información en diversos campos económicos, adaptados a los requerimientos de estas empresas. Asimismo, el apoyo a este tipo de programas dinamiza la modernización y el desarrollo del tejido empresarial en el sector de transporte de mercancías por carretera, al permitirles su modernización en los elementos clave de su actividad (vehículos, nuevas tecnologías, instalaciones...).

Además, existen en el mercado **numerosos sistemas de financiación** (créditos, leasing, renting, ...) para la adquisición de vehículos. Es necesario informar a las empresas de los distintos instrumentos financieros existentes y la utilización de aquellos que le sean más útiles en términos de rentabilidad y capacidad de acceso para renovar su flota.

- **Pólizas de seguro.**

Los costes inherentes a las pólizas de seguros se pueden reducir contratando **pólizas globales que cubriesen todos los eslabones del proceso logístico.**

En ese sentido, si se establecen **acuerdos de colaboración entre transportistas y cargadores**, podría llegar a evitarse la duplicación de determinados seguros asociados a las mercancías.

- **Combustible.**

El precio del combustible está relacionado como otros factores de explotación con el tamaño de la empresa (en este caso por el número de vehículos). **Un gran volumen de consumo de combustible incide en reducciones sobre el precio unitario.** Los distintos operadores petrolíferos con estaciones de servicio ofrecen este tipo de descuentos como parte de sus programas de fidelización. En algunos casos, las reducciones son mayores aún en el supuesto de autoconsumo por parte de las empresas.

Otra estrategia de reducción de los costes asociados al combustible pasa por una **conducción adecuada de los vehículos.** En este aspecto, la formación de los conductores profesionales, en la cual pueden colaborar transportistas y cargadores, juega un papel de gran relevancia.

Asimismo, el uso de GPS para rutas no habituales, la información sobre las rutas más directas y en mejor estado, y la adecuada señalización de las infraestructuras y puntos de carga y descarga, reducen la duración de los trayectos y el consumo innecesario de combustible.

La **planificación en el uso de la flota** por parte de las empresas de transporte, de manera que se asigne a cada ruta el vehículo más idóneo (por ejemplo: el de mayor consumo al recorrido más corto) puede contribuir a la reducción del consumo de combustible.

- **Neumáticos.**

Los costes de los neumáticos se pueden reducir mediante la **disminución de los recorridos por trayecto y una adecuada conducción del vehículo**, lo que redundará en un incremento de su vida útil.

Por otro lado, los costes se pueden reducir en empresas que optan por un adecuado **mantenimiento de los neumáticos y el recauchutado** de aquellos susceptibles de someterse a dicho procedimiento. En este sentido existe otra opción a considerar que es la llamada reescultura de los neumáticos, de aplicación en múltiples casos.

Cabe indicar que el estado de los neumáticos también incide, de manera nada despreciable, en el consumo de combustible.

- **Creación de centrales de compra.**

Una central de compra consiste en la creación, por parte de un grupo de empresas, de una entidad con o sin personalidad jurídica que, en nombre de todas las participantes y para las mismas, adquiere conjuntamente cualquier tipo de producto o servicio. Pudiendo, debido a la mayor capacidad de compra, conseguir condiciones más beneficiosas en tales

adquisiciones, de las que las empresas integrantes obtendrían por sí mismas.

La agrupación de los transportistas en centrales de compra permite, por tanto, la obtención de importantes descuentos en la adquisición de bienes y servicios que precisen para su actividad.

- ✓ **Mejores precios y formas de pago en la adquisición de bienes y servicios** (adquisición de software, telefonía, seguros, neumáticos, lubricantes, mantenimiento y reparaciones, carburantes, vehículos, etc.) al gestionarse las compras agrupadas; esto trae consigo que las empresas sean más competitivas al comprar a precios similares a los de las grandes empresas.
- ✓ **Las Centrales de Compra pueden ofrecer servicios adicionales a los asociados:** información de mercado, asesoramiento contable, fiscal, laboral, disponibilidad de tecnología, formación, etc.

- **Creación de centrales de comercialización.**

La principal función que desarrollará la central de comercialización es la **de captación de cargas y de servicios para sus socios**, lo que puede permitir el incremento de los Kilómetros recorridos anualmente por los vehículos y en ciertos casos reducir el porcentaje los kilómetros recorridos en vacío.

- **Pagos y cobros.**

La empresa de transportes debe procurar la **reducción de los plazos medios de cobro y la ampliación de los de pago**, para conseguir reducir los costes financieros.

Estos factores dependen del poder de negociación de la empresa de transportes, lo que está asociado a su tamaño, y de las relaciones que mantenga con sus clientes (que pueda optimizar este concepto si son de larga duración).

- **Profesionalización en conducción eficiente para conductores.**

Una conducción adecuada del vehículo permite una reducción significativa de los consumos y mantenimiento, contribuyendo asimismo al aumento de la seguridad vial. Y todo ello sin aumentar los tiempos de desplazamiento.

En este aspecto, la formación de los conductores profesionales, en la cual deben colaborar las Asociaciones de Transportistas, juega un papel de gran relevancia. Es destacable el menor impacto ambiental que adicionalmente proporciona la disminución de los consumos energéticos.

- **Implantación de las TIC y otras tecnologías en la empresa**

La implantación de nuevas tecnologías en las empresas permite ser más eficiente tanto comercialmente (los contactos con los clientes y proveedores, el desarrollo del comercio electrónico), como en materia operativa y de productividad (la optimización de gestión de flotas, el seguimiento de vehículos, ...).

- **Incremento de costes derivados de la mejora de las eficiencias.**

En cualquier caso, las empresas de transporte deberán tener en cuenta los costes adicionales que se derivan de la puesta en práctica de algunas de las medidas citadas, tal y como los originados por la formación, la implantación de TIC, etc.

- **Transparencia.**

Finalmente, la transparencia de las condiciones contenidas en los contratos que puedan suscribirse por las partes intervinientes colabora de manera eficaz al mejor funcionamiento del mercado de transporte y favorece la disminución de los problemas operativos.

4. OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

4.1. Autorizaciones de transporte de mercancías.

4.1.1. Evolución del número de vehículos autorizados de servicio público.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) definen:

- ✓ Vehículo ligero: vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado no exceda de 6 toneladas, o que, aun sobrepasando dicho peso, tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 toneladas. Asimismo, se especifica que no será necesaria la obtención de título habilitante para la realización de transportes públicos de mercancías realizados en vehículos de hasta 2 toneladas, inclusive, de masa máxima autorizada y de transportes privados complementarios de mercancías que se realicen en vehículos de hasta 3,5 toneladas, inclusive, de masa máxima autorizada, hasta el 16 de noviembre de 2006 este límite era de 2 toneladas.

Los vehículos superligeros con autorizaciones autonómicas cumplen que la MMA es superior a 2 toneladas y que no excede de 3,5 toneladas.

- ✓ Vehículo pesado: Vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías, cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas. Las cabezas tractoras tendrán la consideración de vehículos pesados cuando tengan una capacidad de arrastre de más de 3,5 toneladas.

Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

- ✓ Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
- ✓ Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Los tipos de autorización para el transporte de mercancías que aparecen en el documento son:

- ✓ MDP.- Mercancías Discrecional Pesados.
- ✓ TD.- Tractor Discrecional.
- ✓ MDL.- Mercancías Discrecional Ligeros.
- ✓ MDSL.- Mercancías Discrecional Superligeros.
- ✓ MPC.- Mercancías Privado Complementario.

Los ámbitos de las autorizaciones de los vehículos para el transporte de mercancías que

aparecen en el documento son:

- ✓ Nacional.- habilitan para realizar transporte en todo el territorio nacional.
- ✓ Comarcal.- habilitan para realizar transporte en la provincia donde esté domiciliada la autorización y en cualquiera que sea limítrofe (independientemente de que la provincia esté en otra Comunidad Autónoma).
- ✓ Local.- habilitan para realizar transporte en un radio de 100 kilómetros desde el lugar donde esté domiciliada la autorización.
- ✓ Autonómico.- habilitan para realizar transporte en la Comunidad Autónoma donde esté domiciliada la autorización.
- ✓ Provincial.- habilitan para realizar transporte en la provincia donde esté domiciliada la autorización.

El día 8 de septiembre de 1999 entró en vigor la “Orden de 24 de agosto de 1999 (BOE de 7 de septiembre)” que sustituyó el régimen de limitación cuantitativa de las autorizaciones de transporte público de ámbito nacional para vehículos pesados, por un sistema de libre acceso al mercado, sujeto al cumplimiento de condiciones cualitativas. También cambió la denominación de una serie de autorizaciones: las autorizaciones TD de los ámbitos nacional, comarcal y local pasan a ser MDP del mismo ámbito; las autorizaciones MDL y MPC de los ámbitos comarcal y local pasan a ser nacionales; desaparecen las autorizaciones a semirremolques para los ámbitos nacional, comarcal y local.

El día 16 de noviembre de 2006 entró en vigor el “Real Decreto 1225/2006 de 27 de octubre (BOE 15 de noviembre)” en el que se modifica el límite de la masa máxima autorizada de los vehículos de transporte privado complementario hasta el que no es necesario la obtención de título habilitante que pasa de 2 a 3,5 toneladas, inclusive. Esto produjo una ruptura en la serie con la disminución de 516.313 autorizaciones. Además, se determina que no se otorgarán nuevas autorizaciones de transporte público de mercancías en vehículo pesado de ámbito local a partir del 16 de noviembre de 2006. Las autorizaciones de ámbito comarcal ya estaban en la misma situación.

El día 16 de abril de 2007 entró en vigor la “Orden FOM/734/2007 de 20 de marzo (BOE 28 de marzo)”. Las autorizaciones MDP, vehículos pesados de servicio público, de ámbitos comarcal y local pasan a ser de ámbito nacional, con la nueva denominación de “sin limitación”, este cambio surtirá efecto cuando sean canjeadas o en caso contrario cuando sean visadas. En determinadas circunstancias algún vehículo ligero de servicio público, con autorización MDL de ámbito nacional o con nueva autorización, pasa a tener autorización MDP “sin limitación”. Lo mismo ocurre con algún vehículo de servicio privado con autorización MPC de ámbito nacional. Dando cumplimiento al “Real Decreto 1225/2006 de 27 de octubre (BOE 15 de noviembre)” las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de mercancías y de transporte privado complementario de mercancías,

hasta ese momento referidas a determinados vehículos, fueron sustituidas por otras referidas a la empresa titular y sus correspondientes copias certificadas, cada una de ellas referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula.

El 27 de diciembre de 2009 entró en vigor la “Ley 25/2009, de 22 de diciembre (BOE 23 de diciembre)” en la que se modifica la “Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres”. Las autorizaciones de transporte público discrecional habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

El Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. A la entrada en vigor de esta disposición, las autorizaciones de transporte en vehículos ligeros documentadas en tarjetas de la clase MDL que, en la fecha de publicación de este real decreto, tuviesen adscrito algún vehículo con una masa máxima autorizada superior a las 3,5 toneladas quedarán automáticamente convertidas en autorizaciones de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo. El resto de las autorizaciones documentadas en tarjetas de la clase MDL que se encuentren vigentes en la fecha de publicación de este real decreto quedarán automáticamente convertidas en autorizaciones de transporte de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

A partir de enero de 2025, y en aplicación de los artículos 48 y 49 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el Observatorio se enfoca exclusivamente en vehículos y empresas de ámbito nacional. En aquellos apartados donde ha sido posible, se han revisado las series históricas reflejando únicamente este ámbito, haciéndose mención en el título de las tablas o capítulos. En otros apartados donde esto no ha sido posible, se ha incluido aviso en el pie de tabla distinguiendo el alcance de los datos de cada año.

El número de vehículos pesados autorizados, con tracción propia y de **servicio público y ámbito nacional** descendió entre los años 1993 y 1996. De 1997 a 2000 aumentaron, especialmente después de la entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999. De 2001 a 2006 los incrementos del número de vehículos pesados autorizados fueron muy altos, siendo superior al 5% (eliminando el efecto visado) y en 2001 superior al 8% (eliminando el efecto visado). En 2007 el incremento fue mayor que en los años anteriores debido a que, por efecto de la Orden FOM/734/2007, algunos vehículos pesados de servicio privado pasaron a tener autorizaciones de servicio público.

En 2008, por efecto de la crisis económica, se produjo un decremento. No obstante, la Orden de 2007 propició que, para el caso particular de los vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional (sin limitación) se produjera un crecimiento importante al canjearse

los ámbitos comarcales y locales por el nacional. No obstante, debido a la crisis económica entre 2009 y 2014 se registró una tendencia decreciente, especialmente acusada entre 2009 y 2012.

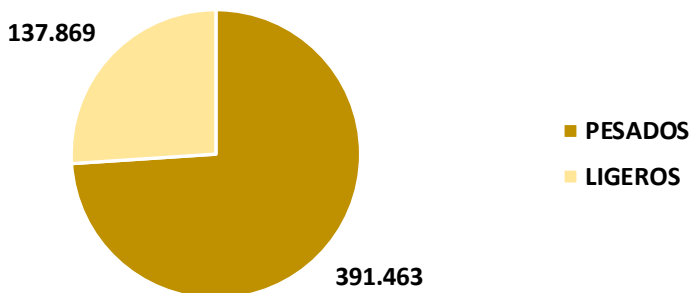
Desde 2015 hasta 2022 se retomó y mantuvo una tendencia claramente positiva. A 1 de enero de 2025 el número total de vehículos pesados autorizados de servicio público y autorización y ámbito nacional es de 290.687.

El número de vehículos ligeros autorizados de **servicio público** y ámbito nacional aumenta a partir de 1998. En la fecha de entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999 hay un gran incremento de los vehículos autorizados de ámbito nacional ya que las comarcales y locales pasan a ser nacionales, manteniendo ligeros crecimientos hasta 2007.

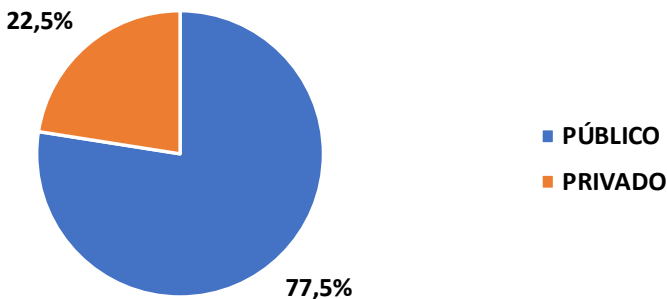
Por efecto de la crisis económica la variación, eliminando el efecto visado, del número de vehículos autorizados fue negativa entre 2008 y 2013. Desde 2014 la variación, eliminando el efecto visado, viene siendo positiva, alcanzando su valor máximo el 1 de enero de 2025, con 119.474 vehículos.

Vehículos autorizados de mercancías con tracción propia (01-01-2025)

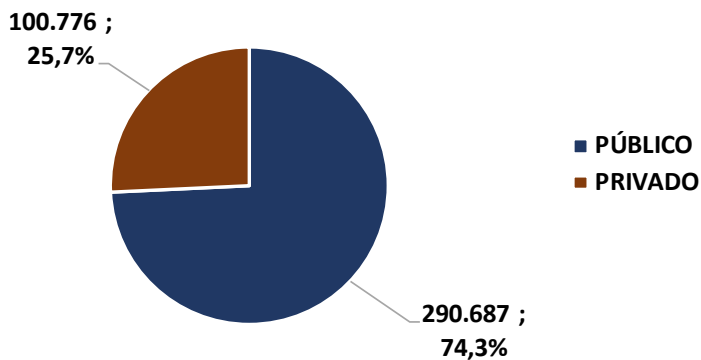
Número de vehículos autorizados



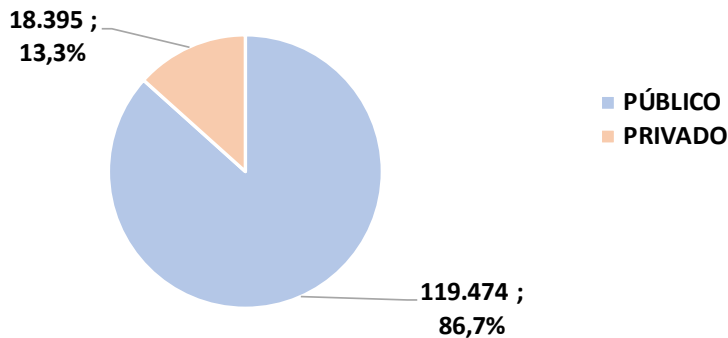
Número de vehículos autorizados



Número de vehículos pesados



Número de vehículos ligeros

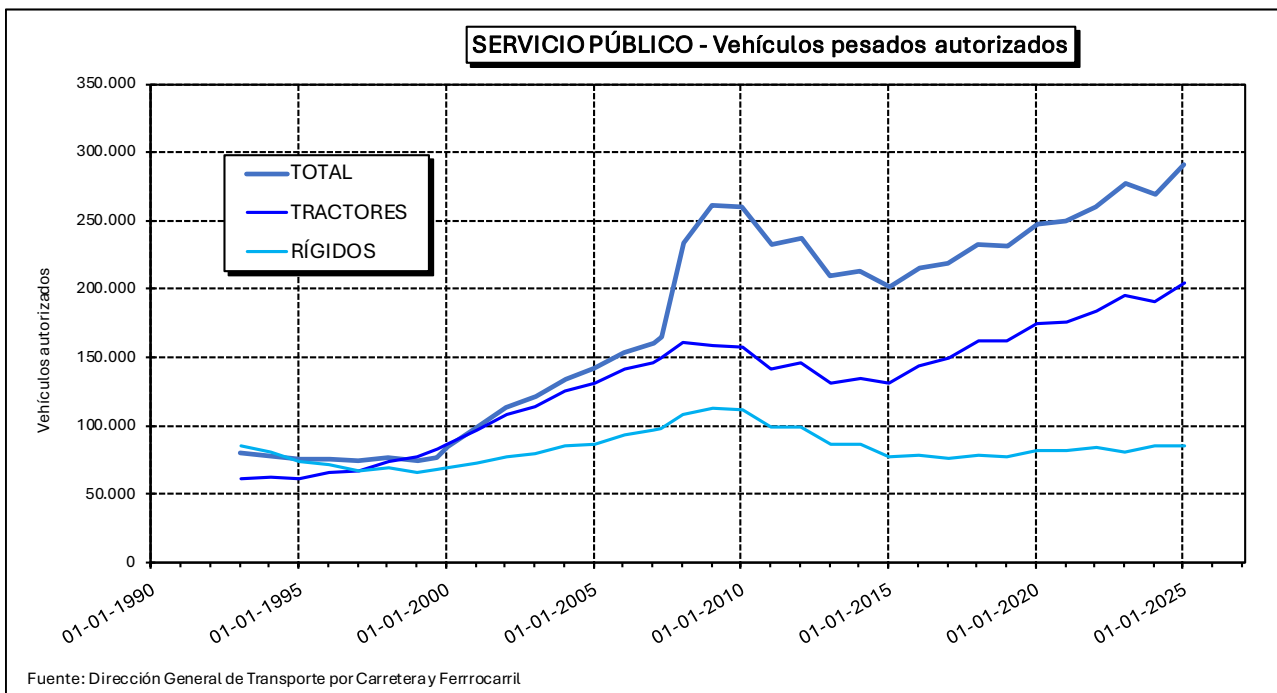
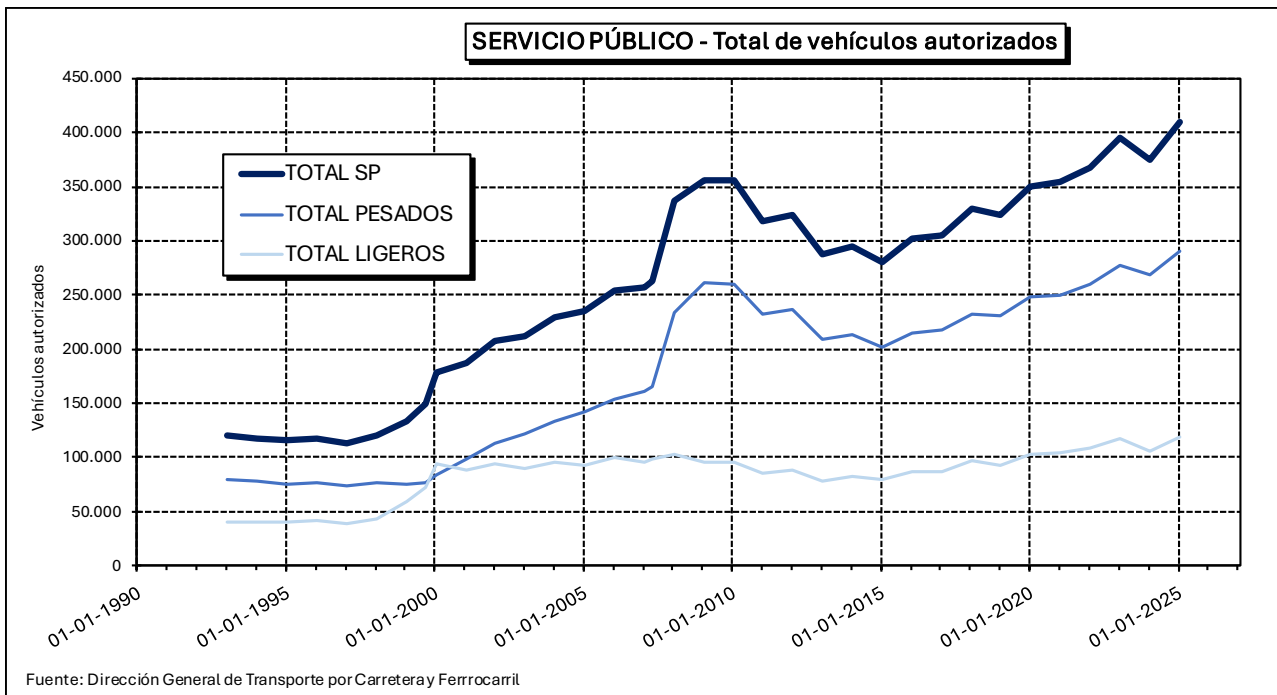


SERVICIO PÚBLICO. ÁMBITO DE AUTORIZACIÓN NACIONAL**Vehículos pesados autorizados con tracción propia**

	TOTAL NACIONAL SERVICIO PÚBLICO	VEHÍCULOS PESADOS			VEHÍCULOS LIGEROS
		TOTAL PESADOS	RÍGIDOS	TRACTORES	
			Nacional	Nacional	Nacional
01-01-1993	120.327	80.044	29.944	50.100	40.283
01-01-1994	117.341	77.664	27.803	49.861	39.677
01-01-1995	115.536	75.483	25.649	49.834	40.053
01-01-1996	118.020	75.961	23.755	52.206	42.059
01-01-1997	113.170	73.896	21.925	51.971	39.274
01-01-1998	119.693	76.129	21.201	54.928	43.564
01-01-1999	133.602	74.778	19.614	55.164	58.824
07-09-1999	149.804	76.905	19.663	57.242	72.899
01-01-2000	178.128	84.462	21.400	63.062	93.666
01-01-2001	186.851	98.526	25.288	73.238	88.325
01-01-2002	207.142	112.982	29.215	83.767	94.160
01-01-2003	211.254	121.232	31.413	89.819	90.022
01-01-2004	229.826	133.963	34.743	99.220	95.863
01-01-2005	235.447	142.107	36.963	105.144	93.340
01-01-2006	253.492	153.846	40.405	113.441	99.646
01-01-2007	256.492	160.674	42.588	118.086	95.818
15-04-2007	263.045	165.288	43.962	121.326	97.757
01-01-2008	336.389	233.215	81.272	151.943	103.174
01-01-2009	356.493	261.199	104.439	156.760	95.294
01-01-2010	356.545	260.514	104.236	156.278	96.031
01-01-2011	317.499	232.315	91.925	140.390	85.184
01-01-2012	324.517	236.867	92.383	144.484	87.650
01-01-2013	288.160	209.358	79.760	129.598	78.802
01-01-2014	295.072	213.277	79.588	133.689	81.795
01-01-2015	280.511	201.294	71.571	129.723	79.217
01-01-2016	301.547	214.904	72.112	142.792	86.643
01-01-2017	305.152	218.252	70.046	148.206	86.900
01-01-2018	329.572	232.681	72.114	160.567	96.891
01-01-2019	324.449	231.139	70.688	160.451	93.310
01-01-2020	350.748	247.938	75.098	172.840	102.810
01-01-2021	354.209	249.550	75.472	174.078	104.659
01-01-2022	368.020	259.719	77.461	182.258	108.301
01-01-2023	394.901	276.902	81.174	195.728	117.999
01-01-2024	374.626	269.194	80.006	189.188	105.432
01-01-2025	410.161	290.687	85.704	204.983	119.474

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

Nota: El 16 de abril de 2007 las autorizaciones de pesados de ámbitos comarcal y local empiezan a cambiarse por nacionales



4.1.2. Evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

En la tabla siguiente se presenta la evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías a vehículos españoles.

AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Número de autorizaciones a vehículos españoles

	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022	2023	2024
Licencias Comunitarias (1)	-	18.991	20.802	25.808	27.721	25.319	26.135	25.558	25.134
Número de autorizaciones	58.706	92.503	101.305	130.241	139.001	157.558	178.168	179.982	182.147
Bilaterales (2)	22.368	37.830	23.442	29.293	29.695	34.298	46.437	46.023	44.729
Multilaterales	36.338	54.673	77.863	100.948	109.306	123.260	131.731	133.959	137.418
Unión Europea (3)	36.114	54.299	77.612	100.809	109.143	123.052	131.554	133.867	137.302
Conferencia Europea de Ministros de Transportes (4)	224	374	251	139	163	208	177	92	116

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril.

(1) Empresas autorizadas a 31 de diciembre de cada año, el plazo de validez es de cinco años.

(2) Autorizaciones bilaterales expedidas durante el año, son temporales (válidas para un año natural) o al viaje. El número que se indica es el de autorizaciones equivalentes al viaje (autorizaciones al viaje más las autorizaciones temporales por un número equivalente de viajes).

(3) Copias certificadas de las Licencias a 31 de diciembre de cada año, el plazo de validez es de cinco años.

(4) Autorizaciones CEMT otorgadas durante el año, el plazo de validez es el año natural.

Nota: A partir del año 2004 (inclusive) únicamente se computan las licencias comunitarias de las empresas que siguen inscritas el 31 de diciembre de cada año en el "Registro de Empresas y Actividades de Transporte".

4.2. Estructura empresarial.

4.2.1. Evolución del número de empresas con vehículos autorizados de servicio público.

El número de empresas con autorización de ámbito nacional con vehículos pesados autorizados de **servicio público** aumentó del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2009 de 38.518 a 71.386.

A partir de esa fecha ha ido disminuyendo hasta 55.586 a 1 de enero de 2019. Desde entonces, se mantiene relativamente estable, siendo 58.030 a 1 de enero de 2025.

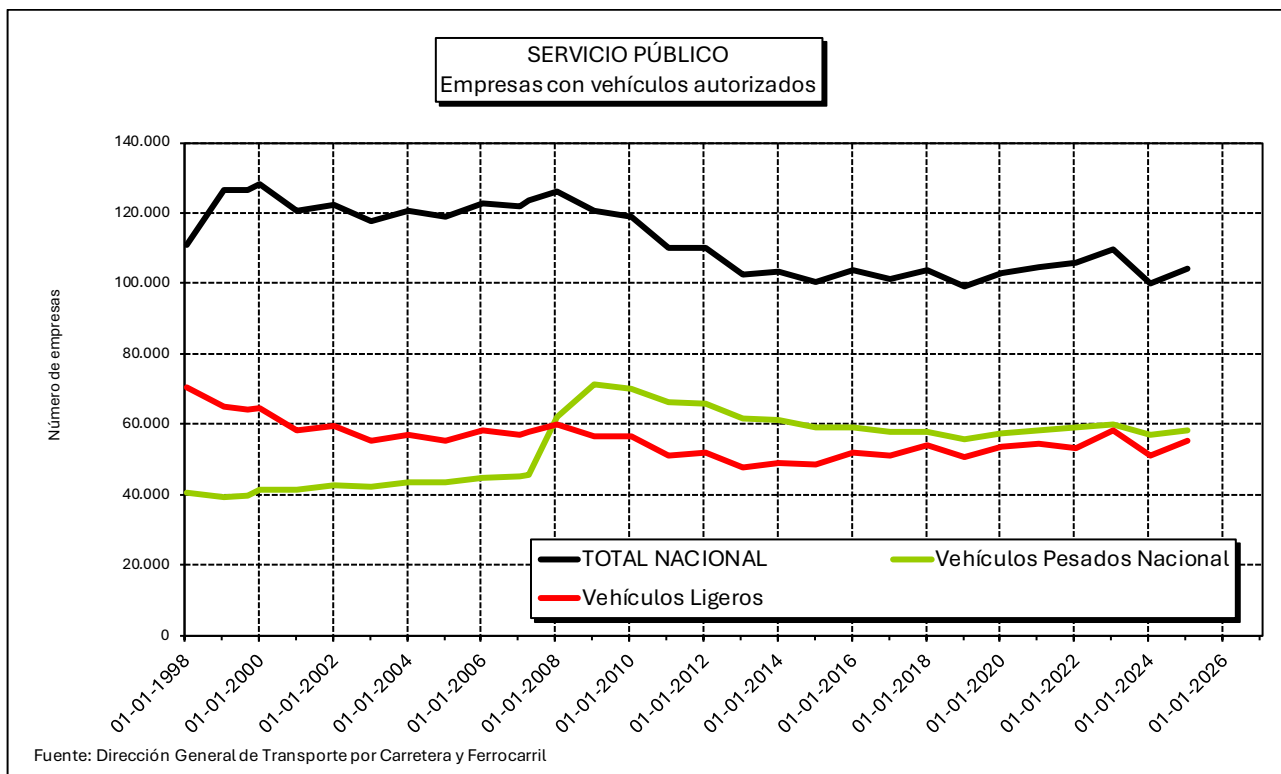
El número de empresas con vehículos **ligeros** autorizados de **servicio público** disminuyeron del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2013 de 70.290 a 47.529. Actualmente, a fecha 1 de enero de 2025, se sitúa en 55.307 considerando exclusivamente los de ámbito nacional

SERVICIO PÚBLICO
Empresas con vehículos autorizados de transporte de
mercancías por carretera

	TOTAL NACIONAL*	VEHÍCULOS PESADOS	VEHÍCULOS LIGEROS*
		Nacional	Nacional
01-01-1998	110.713	40.423	70.290
01-01-1999	126.638	39.222	64.840
07-09-1999	126.363	39.819	64.257
01-01-2000	128.050	41.392	64.489
01-01-2001	120.417	41.362	58.405
01-01-2002	122.145	42.447	59.476
01-01-2003	117.584	42.367	55.424
01-01-2004	120.505	43.487	57.116
01-01-2005	118.736	43.617	55.235
01-01-2006	122.866	44.643	58.117
01-01-2007	121.992	45.025	56.734
15-04-2007	123.702	45.580	57.753
01-01-2008	126.043	62.048	60.001
01-01-2009	120.626	71.386	56.613
01-01-2010	118.971	70.132	56.576
01-01-2011	109.896	66.083	50.854
01-01-2012	110.027	65.768	51.678
01-01-2013	102.516	61.634	47.529
01-01-2014	103.343	61.300	49.110
01-01-2015	100.339	58.948	48.386
01-01-2016	103.590	59.149	51.911
01-01-2017	101.414	57.621	50.863
01-01-2018	103.859	57.596	53.853
01-01-2019	99.097	55.586	50.470
01-01-2020	102.985	57.471	53.423
01-01-2021	104.424	58.026	54.252
01-01-2022	105.902	58.953	53.218
01-01-2023	109.614	59.899	58.386
01-01-2024	99.890	57.045	50.892
01-01-2025	104.198	58.030	55.307

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

*Los datos relativos a 01/01/2025 y en adelante, incluyen únicamente las empresas con autorización de ámbito nacional

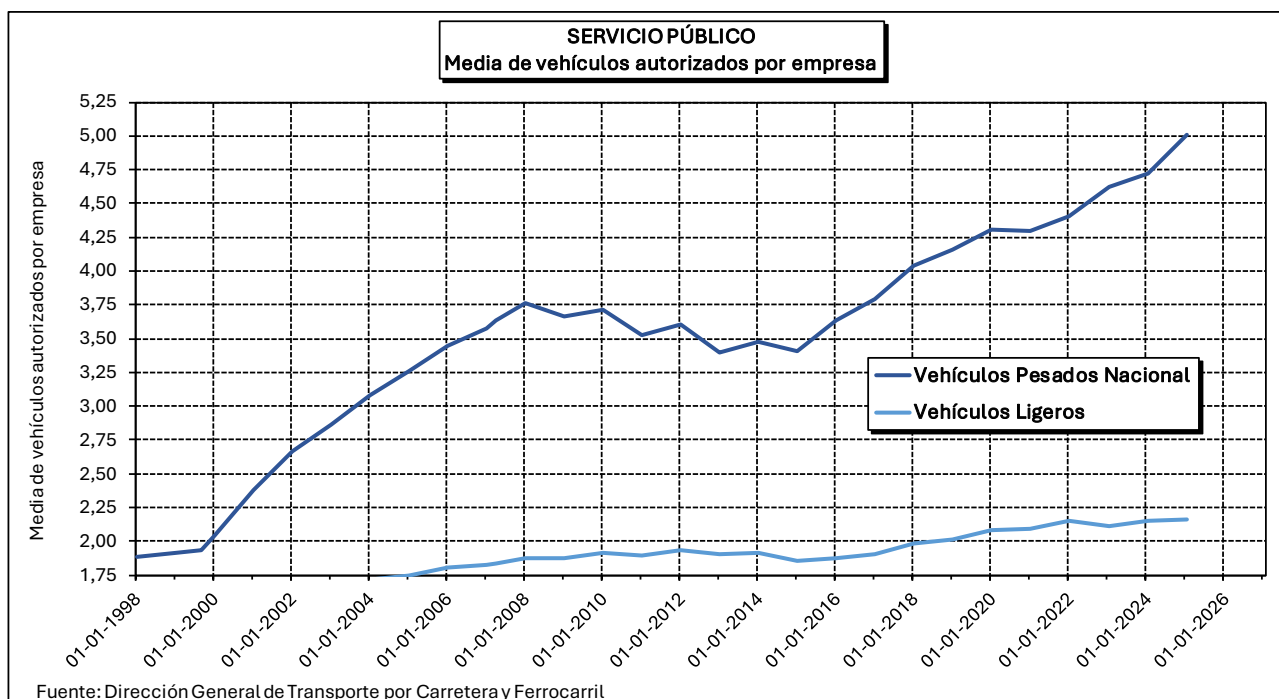


4.2.2. Evolución de la media de vehículos autorizados de servicio público por empresa.

La entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999 propició el aumento progresivo de la media por empresa del número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional. En el plazo comprendido entre el 7 de septiembre de 1999 y el 1 de enero de 2025 la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional y servicio público ha crecido de 1,93 a 5,01.

De 2008 a 2014 disminuyó la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional; esto fue por efecto de la crisis económica y también en 2008 por la Orden FOM/734/2007 ya que se canjearon por ámbito nacional las de ámbitos comarcal y local, siendo la media de vehículos autorizados por empresa menor en los ámbitos reducidos.

En 2015 cambia la tendencia y comienza a aumentar la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional. En 2020 disminuyó ligeramente. Desde 2020 hasta 2024 ha continuado aumentando, situándose actualmente en máximos históricos.



SERVICIO PÚBLICO**Media de vehículos autorizados por empresa**

	VEHÍCULOS PESADOS	VEHÍCULOS LIGEROS*
	Nacional	
01-01-1998	1,88	1,34
01-01-1999	1,91	1,31
07-09-1999	1,93	1,47
01-01-2000	2,04	1,49
01-01-2001	2,38	1,55
01-01-2002	2,66	1,62
01-01-2003	2,86	1,66
01-01-2004	3,08	1,72
01-01-2005	3,26	1,75
01-01-2006	3,45	1,80
01-01-2007	3,57	1,82
15-04-2007	3,63	1,83
01-01-2008	3,76	1,87
01-01-2009	3,66	1,87
01-01-2010	3,71	1,91
01-01-2011	3,52	1,89
01-01-2012	3,60	1,93
01-01-2013	3,40	1,90
01-01-2014	3,48	1,91
01-01-2015	3,41	1,85
01-01-2016	3,63	1,87
01-01-2017	3,79	1,90
01-01-2018	4,04	1,98
01-01-2019	4,16	2,01
01-01-2020	4,31	2,08
01-01-2021	4,30	2,09
01-01-2022	4,41	2,15
01-01-2023	4,62	2,12
01-01-2024	4,72	2,15
01-01-2025	5,01	2,16

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

*Los datos relativos a 01/01/2025 y en adelante, incluyen únicamente las empresas con autorización de ámbito nacional

4.2.3. Distribución de empresas según el número de vehículos autorizados de servicio público en ámbito nacional.

Las empresas con mayor tamaño son las de servicio público en vehículos pesados, donde las empresas con un vehículo autorizado representan, a 1 de enero de 2025, el 53,1% del total de empresas de este tipo. Sin embargo, estos vehículos autorizados tan solo representan sobre el total de los mismos el 10,6%.

Distribución del número de empresas.

NÚMERO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA - ÁMBITO DE AUTORIZACIÓN NACIONAL

Número de empresas 01/01/2025

	NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS	58.030	30.830	6.797	4.058	2.944	2.060	5.560	3.342	1.623	387	429
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	55.307	37.556	8.447	3.411	1.725	1.019	1.935	866	263	44	41

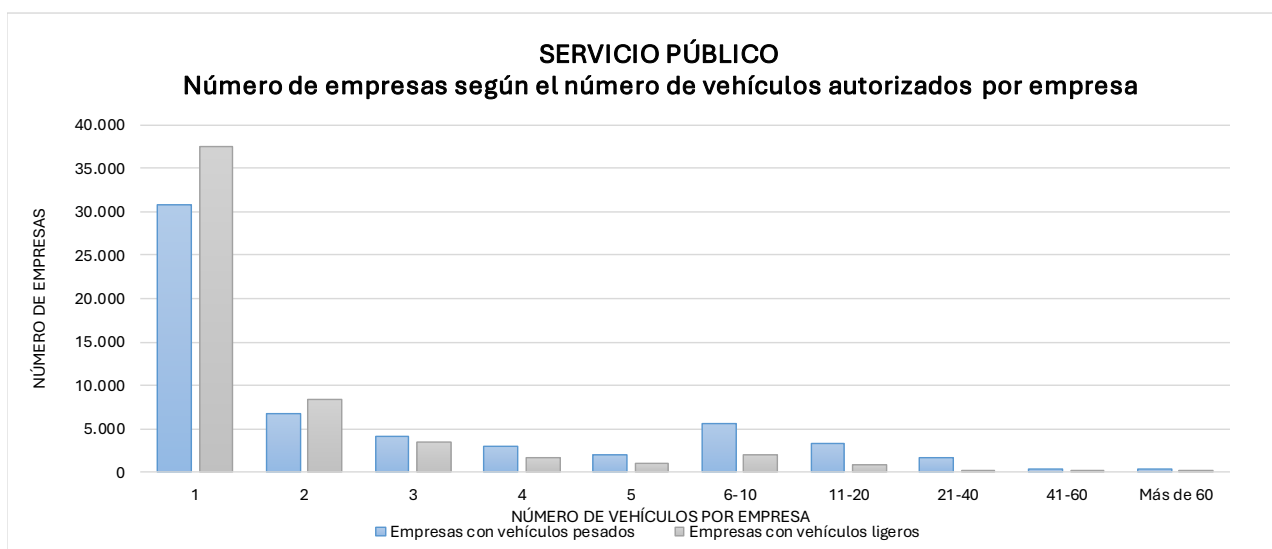
Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA - ÁMBITO DE AUTORIZACIÓN NACIONAL

Porcentajes sobre el total

	DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS	100,0%	53,1%	11,7%	7,0%	5,1%	3,5%	9,6%	5,8%	2,8%	0,7%	0,7%
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	100,0%	67,9%	15,3%	6,2%	3,1%	1,8%	3,5%	1,6%	0,5%	0,1%	0,1%

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

● **Distribución del número de vehículos autorizados.**

DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA

Número vehículos autorizados (01-01-2025)

01/01/2025

	NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS SEGÚN EL Nº DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA						
	TOTAL	1	2	3	4	5	Más de 5
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS	290.687	30.830	13.594	12.174	11.776	10.300	212.013
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	119.474	37.556	16.894	10.233	6.900	5.095	42.796

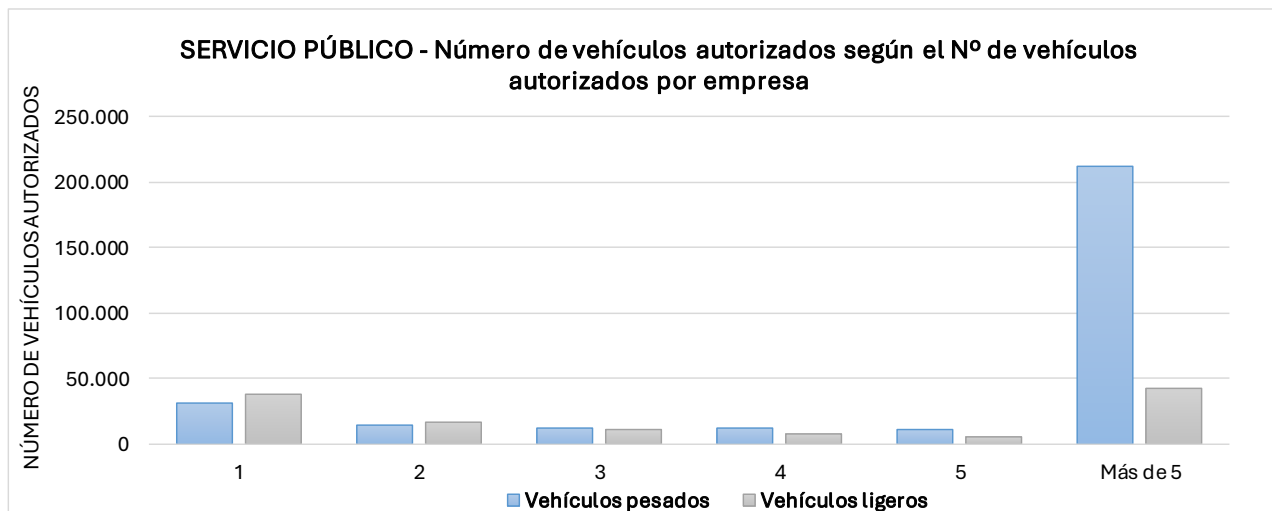
Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA

Porcentajes sobre el total

	DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA						
	TOTAL	1	2	3	4	5	Más de 5
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS	100,0%	10,6%	4,7%	4,2%	4,1%	3,5%	72,9%
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	100,0%	31,4%	14,1%	8,6%	5,8%	4,3%	35,8%

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

4.2.4. Evolución de la distribución de empresas según el número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional.

La entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999 propició la disminución progresiva del peso de las empresas con un vehículo pesado autorizado de servicio público y ámbito nacional, aumentando el de las que poseen más de uno.

Las empresas con un vehículo pesado de servicio público y ámbito nacional representaban a 7 de septiembre de 1999 el 74,6% del total de empresas con vehículos de este tipo.

Desde 2008 a 2014 aumentó el porcentaje de empresas con uno y dos vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional y disminuyeron el resto; esto fue por efecto de la crisis económica y también en 2008 por la Orden FOM/734/2007 ya que se canjearon por ámbito nacional las de ámbitos comarcal y local, siendo este porcentaje mayor en los ámbitos reducidos.

Desde principios de 2015 aumentó el porcentaje de empresas con más de cinco vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional y disminuyó el porcentaje de empresas del resto de grupos salvo el porcentaje de las empresas con un vehículo pesado de servicio público y ámbito nacional que aumentaron a partir de principios de 2018.

A 1 de enero de 2025 las empresas con un solo vehículo pesado autorizado de servicio público y ámbito nacional representan el 53,1% del total de empresas con vehículos de este tipo. No obstante, estas empresas únicamente disponen del 10,6% de este tipo de vehículos.

● **Evolución de la distribución del número de empresas.**

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL POR EMPRESA

Número de empresas

	NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL POR EMPRESA										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
01-01-1998	40.423	30.691	4.723	1.818	938	573	1.006	447	164	37	26
01-01-1999	39.222	29.335	4.690	1.834	978	615	1.078	453	177	34	28
07-09-1999	39.819	29.700	4.668	1.941	1.000	636	1.155	478	175	39	27
01-01-2000	41.392	30.033	5.094	2.262	1.134	682	1.313	587	198	49	40
01-01-2001	41.362	27.126	5.869	3.141	1.564	866	1.647	747	275	67	60
01-01-2002	42.447	25.820	6.409	3.810	1.956	1.093	1.953	892	339	100	75
01-01-2003	42.367	24.303	6.598	4.411	2.126	1.212	2.116	1.012	397	103	89
01-01-2004	43.487	23.530	6.795	5.114	2.441	1.358	2.415	1.157	452	119	106
01-01-2005	43.617	22.563	6.655	5.703	2.666	1.445	2.563	1.259	508	130	125
01-01-2006	44.643	21.993	6.732	6.335	3.026	1.552	2.768	1.356	593	146	142
01-01-2007	45.025	21.552	6.700	6.847	2.995	1.603	2.906	1.495	625	148	154
15-04-2007	45.580	21.557	6.678	7.086	3.131	1.590	3.031	1.522	678	148	159
01-01-2008	62.048	28.149	10.196	8.739	4.477	2.520	4.380	2.217	937	204	229
01-01-2009	71.386	33.529	11.940	9.221	4.887	2.836	4.948	2.494	1.067	222	242
01-01-2010	70.132	32.473	11.821	8.976	4.854	2.923	5.017	2.537	1.065	219	247
01-01-2011	66.083	32.156	11.104	8.034	4.231	2.473	4.542	2.211	934	197	201
01-01-2012	65.768	31.716	11.053	7.957	4.283	2.488	4.599	2.290	954	208	220
01-01-2013	61.634	31.519	10.401	6.882	3.665	2.039	3.986	1.976	789	186	191
01-01-2014	61.300	31.065	10.767	6.462	3.495	2.103	4.170	2.038	807	190	203
01-01-2015	58.948	30.581	10.372	5.748	3.215	2.001	3.953	1.926	766	212	174
01-01-2016	59.149	30.092	9.926	5.863	3.396	2.149	4.314	2.116	854	223	216
01-01-2017	57.621	29.619	8.733	5.503	3.345	2.174	4.643	2.239	884	240	241
01-01-2018	57.596	29.032	8.455	5.327	3.499	2.257	5.062	2.414	1.032	238	280
01-01-2019	55.586	28.050	7.766	4.998	3.436	2.216	4.992	2.524	1.082	243	279
01-01-2020	57.471	29.387	7.645	4.952	3.372	2.304	5.283	2.764	1.170	272	322
01-01-2021	58.026	30.470	7.339	4.677	3.258	2.323	5.318	2.841	1.210	282	308
01-01-2019	55.586	28.050	7.766	4.998	3.436	2.216	4.992	2.524	1.082	243	279
01-01-2020	57.471	29.387	7.645	4.952	3.372	2.304	5.283	2.764	1.170	272	322
01-01-2021	58.026	30.470	7.339	4.677	3.258	2.323	5.318	2.841	1.210	282	308
01-01-2022	58.968	31.573	7.088	4.460	3.150	2.321	5.480	2.951	1.304	315	326
01-01-2023	59.899	31.987	7.176	4.446	3.116	2.288	5.567	3.166	1.440	340	373
01-01-2024	57.045	30.674	6.644	4.035	2.950	2.040	5.447	3.108	1.451	327	369
01-01-2025	58.030	30.830	6.797	4.058	2.944	2.060	5.560	3.342	1.623	387	429

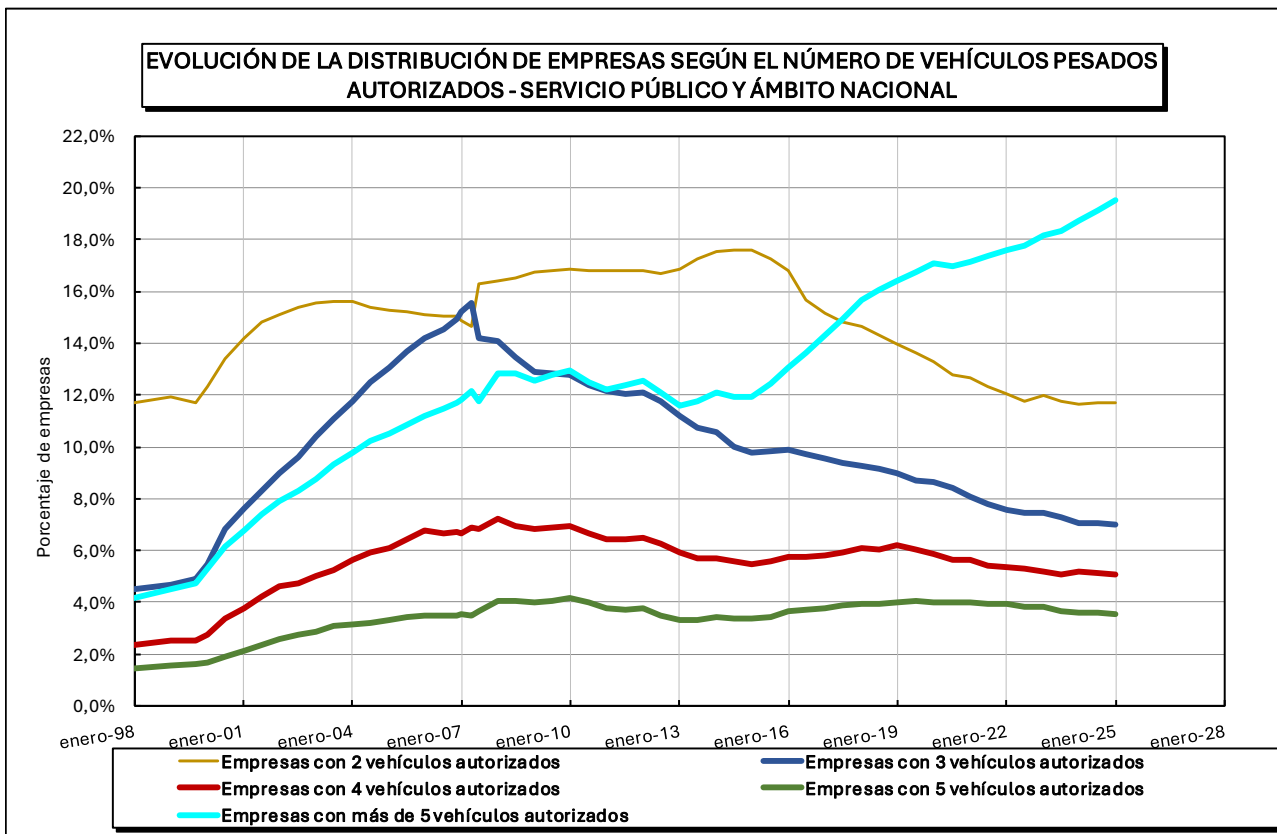
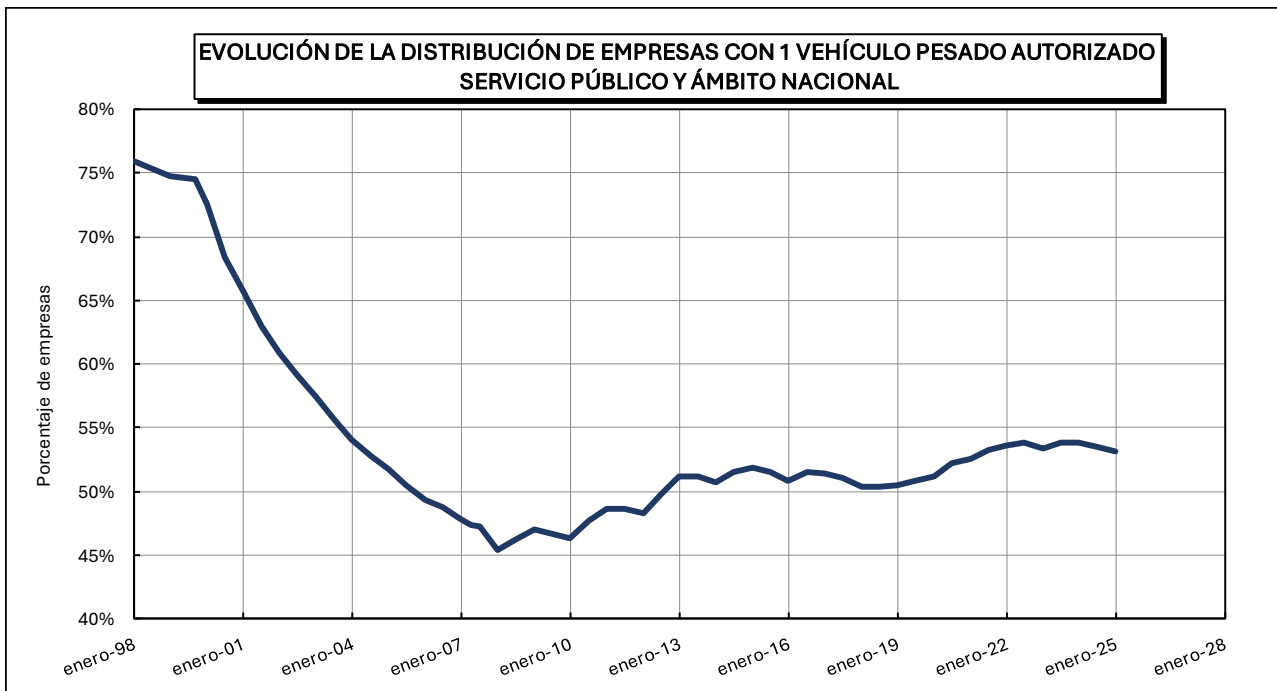
Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL POR EMPRESA

Porcentajes sobre el total

	DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL POR EMPRESA										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
01-01-1998	100,0%	75,9%	11,7%	4,5%	2,3%	1,4%	2,5%	1,1%	0,4%	0,1%	0,1%
01-01-1999	100,0%	74,8%	12,0%	4,7%	2,5%	1,6%	2,7%	1,2%	0,5%	0,1%	0,1%
07-09-1999	100,0%	74,6%	11,7%	4,9%	2,5%	1,6%	2,9%	1,2%	0,4%	0,1%	0,1%
01-01-2000	100,0%	72,6%	12,3%	5,5%	2,7%	1,6%	3,2%	1,4%	0,5%	0,1%	0,1%
01-01-2001	100,0%	65,6%	14,2%	7,6%	3,8%	2,1%	4,0%	1,8%	0,7%	0,2%	0,1%
01-01-2002	100,0%	60,8%	15,1%	9,0%	4,6%	2,6%	4,6%	2,1%	0,8%	0,2%	0,2%
01-01-2003	100,0%	57,4%	15,6%	10,4%	5,0%	2,9%	5,0%	2,4%	0,9%	0,2%	0,2%
01-01-2004	100,0%	54,1%	15,6%	11,8%	5,6%	3,1%	5,6%	2,7%	1,0%	0,3%	0,2%
01-01-2005	100,0%	51,7%	15,3%	13,1%	6,1%	3,3%	5,9%	2,9%	1,2%	0,3%	0,3%
01-01-2006	100,0%	49,3%	15,1%	14,2%	6,8%	3,5%	6,2%	3,0%	1,3%	0,3%	0,3%
01-01-2007	100,0%	47,9%	14,9%	15,2%	6,7%	3,6%	6,5%	3,3%	1,4%	0,3%	0,3%
15-04-2007	100,0%	47,3%	14,7%	15,5%	6,9%	3,5%	6,6%	3,3%	1,5%	0,3%	0,3%
01-01-2008	100,0%	45,4%	16,4%	14,1%	7,2%	4,1%	7,1%	3,6%	1,5%	0,3%	0,4%
01-01-2009	100,0%	47,0%	16,7%	12,9%	6,8%	4,0%	6,9%	3,5%	1,5%	0,3%	0,3%
01-01-2010	100,0%	46,3%	16,9%	12,8%	6,9%	4,2%	7,2%	3,6%	1,5%	0,3%	0,4%
01-01-2011	100,0%	48,7%	16,8%	12,2%	6,4%	3,7%	6,9%	3,3%	1,4%	0,3%	0,3%
01-01-2012	100,0%	48,2%	16,8%	12,1%	6,5%	3,8%	7,0%	3,5%	1,5%	0,3%	0,3%
01-01-2013	100,0%	51,1%	16,9%	11,2%	5,9%	3,3%	6,5%	3,2%	1,3%	0,3%	0,3%
01-01-2014	100,0%	50,7%	17,6%	10,5%	5,7%	3,4%	6,8%	3,3%	1,3%	0,3%	0,3%
01-01-2015	100,0%	51,9%	17,6%	9,8%	5,5%	3,4%	6,7%	3,3%	1,3%	0,4%	0,3%
01-01-2016	100,0%	50,9%	16,8%	9,9%	5,7%	3,6%	7,3%	3,6%	1,4%	0,4%	0,4%
01-01-2017	100,0%	51,4%	15,2%	9,6%	5,8%	3,8%	8,1%	3,9%	1,5%	0,4%	0,4%
01-01-2018	100,0%	50,4%	14,7%	9,2%	6,1%	3,9%	8,8%	4,2%	1,8%	0,4%	0,5%
01-01-2019	100,0%	50,5%	14,0%	9,0%	6,2%	4,0%	9,0%	4,5%	1,9%	0,4%	0,5%
01-01-2020	100,0%	51,1%	13,3%	8,6%	5,9%	4,0%	9,2%	4,8%	2,0%	0,5%	0,6%
01-01-2021	100,0%	52,5%	12,6%	8,1%	5,6%	4,0%	9,2%	4,9%	2,1%	0,5%	0,5%
01-01-2019	100,0%	50,5%	14,0%	9,0%	6,2%	4,0%	9,0%	4,5%	1,9%	0,4%	0,5%
01-01-2020	100,0%	51,1%	13,3%	8,6%	5,9%	4,0%	9,2%	4,8%	2,0%	0,5%	0,6%
01-01-2021	100,0%	52,5%	12,6%	8,1%	5,6%	4,0%	9,2%	4,9%	2,1%	0,5%	0,5%
01-01-2022	100,0%	53,5%	12,0%	7,6%	5,3%	3,9%	9,3%	5,0%	2,2%	0,5%	0,6%
01-01-2023	100,0%	53,4%	12,0%	7,4%	5,2%	3,8%	9,3%	5,3%	2,4%	0,6%	0,6%
01-01-2024	100,0%	53,8%	11,6%	7,1%	5,2%	3,6%	9,5%	5,4%	2,5%	0,6%	0,6%
01-01-2025	100,0%	53,1%	11,7%	7,0%	5,1%	3,5%	9,6%	5,8%	2,8%	0,7%	0,7%

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



● **Evolución de la distribución del número de vehículos autorizados.**

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL POR NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA

Número de autorizaciones

	NÚMERO DE VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA						
	TOTAL	1	2	3	4	5	Más de 5
01-01-1998	76.129	30.691	9.446	5.454	3.752	2.865	23.921
01-01-1999	74.778	29.335	9.380	5.502	3.912	3.075	23.574
07-09-1999	76.905	29.700	9.336	5.823	4.000	3.180	24.866
01-01-2000	84.462	30.033	10.188	6.786	4.536	3.410	29.509
01-01-2001	98.526	27.126	11.738	9.423	6.256	4.330	39.653
01-01-2002	112.982	25.820	12.818	11.430	7.824	5.465	49.625
01-01-2003	121.232	24.303	13.196	13.233	8.504	6.060	55.936
01-01-2004	133.963	23.530	13.590	15.342	9.764	6.790	64.947
01-01-2005	142.107	22.563	13.310	17.109	10.664	7.225	71.236
01-01-2006	153.846	21.993	13.464	19.005	12.104	7.760	79.520
01-01-2007	160.674	21.552	13.400	20.541	11.980	8.015	85.186
15-04-2007	165.288	21.557	13.356	21.258	12.524	7.950	88.643
01-01-2008	233.215	28.149	20.392	26.217	17.908	12.600	127.949
01-01-2009	261.199	33.529	23.880	27.663	19.548	14.180	142.399
01-01-2010	260.514	32.473	23.642	26.928	19.416	14.615	143.440
01-01-2011	232.315	32.156	22.208	24.102	16.924	12.365	124.560
01-01-2012	236.867	31.716	22.106	23.871	17.132	12.440	129.602
01-01-2013	209.358	31.519	20.802	20.646	14.660	10.195	111.536
01-01-2014	213.277	31.065	21.534	19.386	13.980	10.515	116.797
01-01-2015	201.294	30.581	20.744	17.244	12.860	10.005	109.860
01-01-2016	214.904	30.092	19.852	17.589	13.584	10.745	123.042
01-01-2017	218.252	29.619	17.466	16.509	13.380	10.870	130.408
01-01-2018	232.681	29.032	16.910	15.981	13.996	11.285	145.477
01-01-2019	231.139	28.050	15.532	14.994	13.744	11.080	147.739
01-01-2020	247.938	29.387	15.290	14.856	13.488	11.520	163.397
01-01-2021	249.550	30.470	14.678	14.031	13.032	11.615	165.724
01-01-2022	259.719	28.050	15.532	14.994	13.744	11.080	176.319
01-01-2023	276.902	29.387	15.290	14.856	13.488	11.520	192.361
01-01-2024	269.194	30.470	14.678	14.031	13.032	11.615	185.368
01-01-2025	290.687	31.573	14.176	13.380	12.600	11.605	207.353

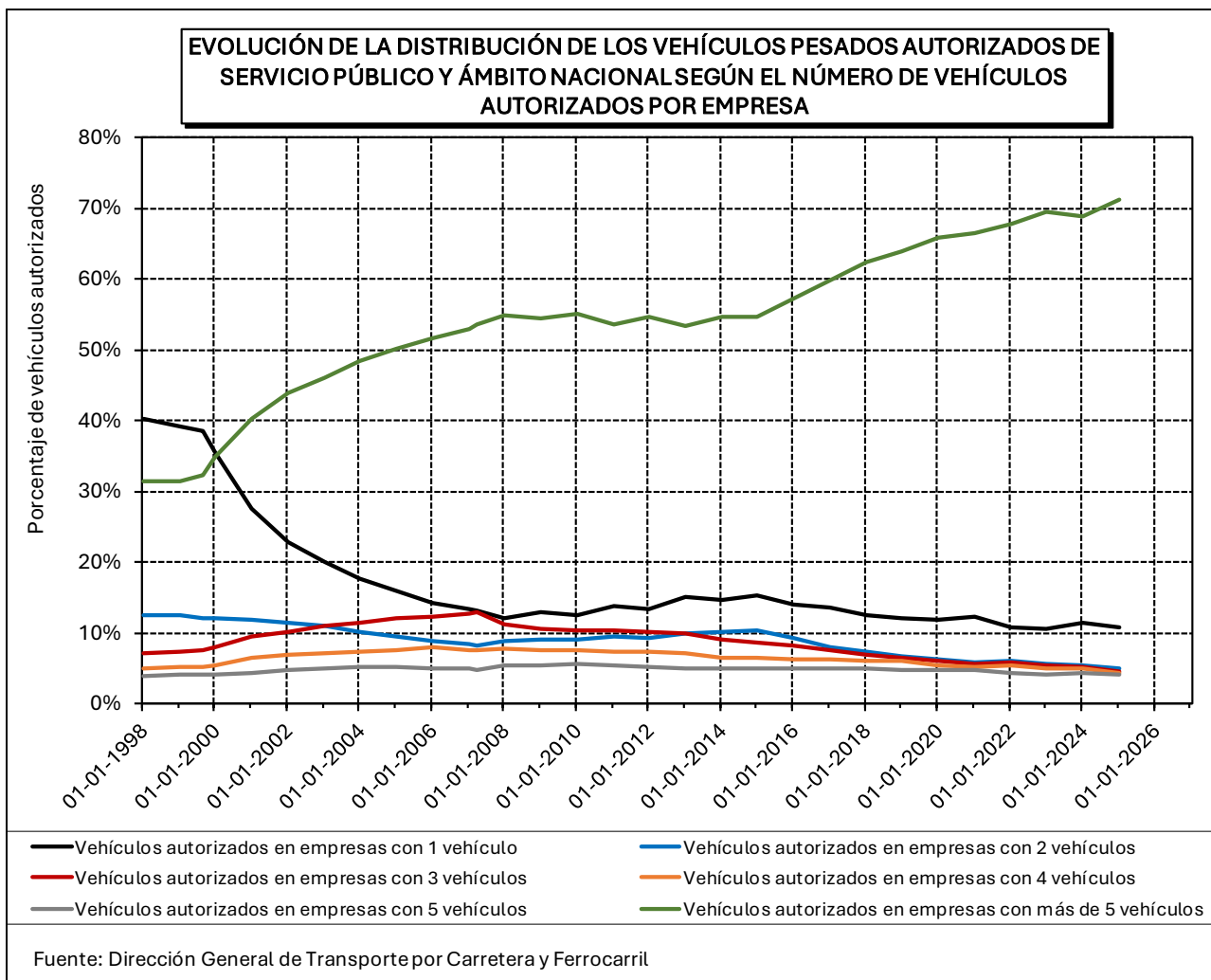
Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL POR NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA

Porcentajes sobre el total

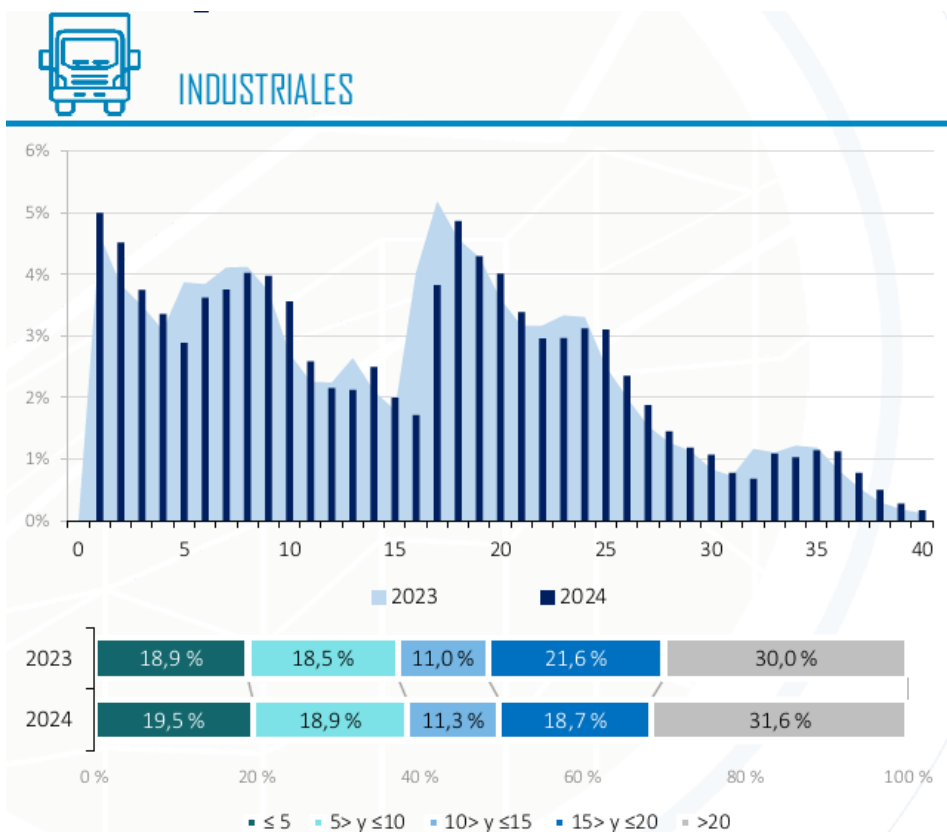
DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS PESADOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA							
	TOTAL	1	2	3	4	5	Más de 5
01-01-1998	100,0%	40,3%	12,4%	7,2%	4,9%	3,8%	31,4%
01-01-1999	100,0%	39,2%	12,5%	7,4%	5,2%	4,1%	31,5%
07-09-1999	100,0%	38,6%	12,1%	7,6%	5,2%	4,1%	32,3%
01-01-2000	100,0%	35,6%	12,1%	8,0%	5,4%	4,0%	34,9%
01-01-2001	100,0%	27,5%	11,9%	9,6%	6,3%	4,4%	40,2%
01-01-2002	100,0%	22,9%	11,3%	10,1%	6,9%	4,8%	43,9%
01-01-2003	100,0%	20,0%	10,9%	10,9%	7,0%	5,0%	46,1%
01-01-2004	100,0%	17,6%	10,1%	11,5%	7,3%	5,1%	48,5%
01-01-2005	100,0%	15,9%	9,4%	12,0%	7,5%	5,1%	50,1%
01-01-2006	100,0%	14,3%	8,8%	12,4%	7,9%	5,0%	51,7%
01-01-2007	100,0%	13,4%	8,3%	12,8%	7,5%	5,0%	53,0%
15-04-2007	100,0%	13,0%	8,1%	12,9%	7,6%	4,8%	53,6%
01-01-2008	100,0%	12,1%	8,7%	11,2%	7,7%	5,4%	54,9%
01-01-2009	100,0%	12,8%	9,1%	10,6%	7,5%	5,4%	54,5%
01-01-2010	100,0%	12,5%	9,1%	10,3%	7,5%	5,6%	55,1%
01-01-2011	100,0%	13,8%	9,6%	10,4%	7,3%	5,3%	53,6%
01-01-2012	100,0%	13,4%	9,3%	10,1%	7,2%	5,3%	54,7%
01-01-2013	100,0%	15,1%	9,9%	9,9%	7,0%	4,9%	53,3%
01-01-2014	100,0%	14,6%	10,1%	9,1%	6,6%	4,9%	54,8%
01-01-2015	100,0%	15,2%	10,3%	8,6%	6,4%	5,0%	54,6%
01-01-2016	100,0%	14,0%	9,2%	8,2%	6,3%	5,0%	57,3%
01-01-2017	100,0%	13,6%	8,0%	7,6%	6,1%	5,0%	59,8%
01-01-2018	100,0%	12,5%	7,3%	6,9%	6,0%	4,8%	62,5%
01-01-2019	100,0%	12,1%	6,7%	6,5%	5,9%	4,8%	63,9%
01-01-2020	100,0%	11,9%	6,2%	6,0%	5,4%	4,6%	65,9%
01-01-2021	100,0%	12,2%	5,9%	5,6%	5,2%	4,7%	66,4%
01-01-2022	100,0%	10,8%	6,0%	5,8%	5,3%	4,3%	67,9%
01-01-2023	100,0%	10,6%	5,5%	5,4%	4,9%	4,2%	69,5%
01-01-2024	100,0%	11,3%	5,5%	5,2%	4,8%	4,3%	68,9%
01-01-2025	100,0%	10,9%	4,9%	4,6%	4,3%	4,0%	71,3%

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



4.3. Parque de vehículos por edad.

Las tablas y gráficos siguientes muestran el parque de vehículos comerciales e industriales por edad y según el tipo de combustible, extraídas del informe Parque de vehículos 2024 de Ideauto.



Combustible	2023	% 2023	2024	% 2024	Cambio (p.p.)
Gasolina	195.557	1,7 %	4,7 %	4,7 %	-0,0 p.p.
Diésel	3.886.902	2,6 %	93,6 %	93,6 %	-0,1 p.p.
Gas	19.871	2,3 %	0,5 %	0,5 %	-0,0 p.p.
HEV	16.030	10,9 %	0,4 %	0,4 %	0,0 p.p.
Electrificados	33.084	25,4 %	0,8 %	0,8 %	0,1 p.p.
PHEV	2.269	100,8 %	0,1 %	0,1 %	0,0 p.p.
BEV	30.815	22,0 %	0,7 %	0,7 %	0,1 p.p.
FCEV	0	-	-	-	-

Combustible	2023	% 2023	2024	% 2024	Cambio (p.p.)
Gasolina	188	-1,6 %	0,0 %	0,0 %	-0,0 p.p.
Diésel	607.983	3,3 %	98,6 %	98,6 %	-0,1 p.p.
Gas	7.421	9,9 %	1,2 %	1,2 %	0,1 p.p.
HEV	257	-7,9 %	0,0 %	0,0 %	-0,0 p.p.
Electrificados	1.029	73,8 %	0,2 %	0,2 %	0,1 p.p.
PHEV	34	36,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 p.p.
BEV	993	75,1 %	0,2 %	0,2 %	0,1 p.p.
FCEV	2	-	0,0 %	0,0 %	-

4.4. Edad media de los vehículos autorizados.

La edad media de los **vehículos pesados de servicio público y ámbito nacional** aumentó en 1993 y 1994.

Entre 1995 y 2002 cambió la tendencia al disminuir la edad media, especialmente a partir de la entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999. Entre 2003 y abril de 2007 la edad media se mantiene prácticamente constante.

Entre abril de 2007 y finales de 2008 la edad media aumentó por efecto de la Orden FOM/734/2007. Se produjo un aumento importante del número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional al pasar a nacional los ámbitos comarcal y local, lo que conllevó un aumento de la edad media de los vehículos autorizados de ámbito nacional (pasaron a nacional vehículos más antiguos que la edad media de los nacionales) y también en los ámbitos comarcal y local (pasaron a nacional vehículos menos antiguos que la edad media de los comarcales y locales).

Entre 2009 y el primer semestre de 2014 la edad media aumentó mucho por efecto de la crisis económica. En los tractores de ámbito nacional se rompe esta tendencia en el segundo semestre de 2014, disminuyendo la edad media hasta principios de 2017.

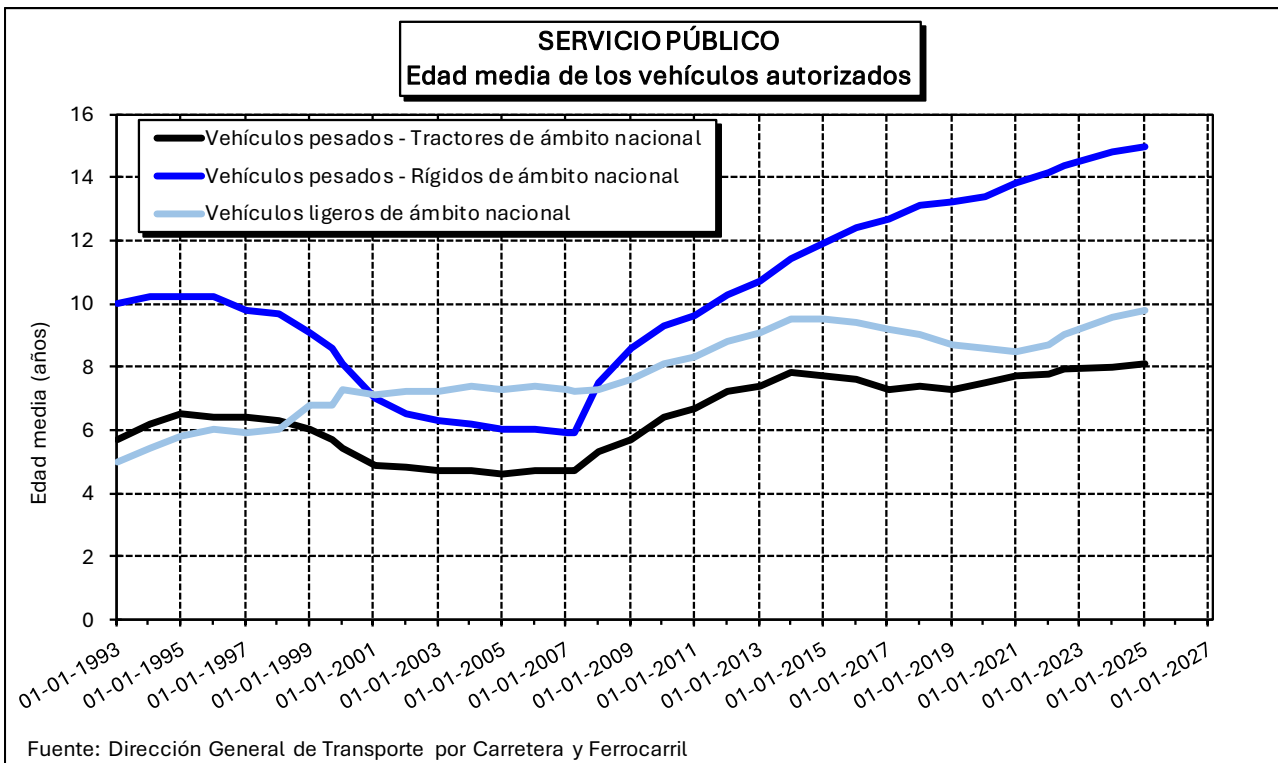
A partir de 2017 y 2018 se mantiene prácticamente constante, si bien en 2019, 2020 y 2021 aumenta. En los camiones rígidos y tractores de ámbito nacional continúa aumentando la edad media hasta actualmente, en 2024, si bien no se trata de crecimientos muy acentuados.

Entre 2008 y el primer semestre de 2014 la edad media de los **vehículos ligeros** de servicio público y ámbito nacional aumentó bastante. Desde 2014 hasta 2021 se vivió una tendencia de reducción de la edad media, pero a partir de ese año, se ha retomado la senda de aumento de la edad media. Actualmente la edad media alcanza casi los 10 años para esta tipología de vehículo.

SERVICIO PÚBLICO**Edad media de los vehículos autorizados con tracción propia (años)**

	VEHÍCULOS PESADOS		VEHÍCULOS LIGEROS
	RÍGIDO	TRACTOR	Ligeros
	Nac.	Nac.	Nac.
01-01-1993	10,0	5,7	5,0
01-01-1994	10,2	6,2	5,4
01-01-1995	10,2	6,5	5,8
01-01-1996	10,2	6,4	6,0
01-01-1997	9,8	6,4	5,9
01-01-1998	9,7	6,3	6,0
01-01-1999	9,1	6,0	6,8
07-09-1999	8,6	5,7	6,8
01-01-2000	8,1	5,4	7,3
01-01-2001	7,0	4,9	7,1
01-01-2002	6,5	4,8	7,2
01-01-2003	6,3	4,7	7,2
01-01-2004	6,2	4,7	7,4
01-01-2005	6,0	4,6	7,3
01-01-2006	6,0	4,7	7,4
01-01-2007	5,9	4,7	7,3
15-04-2007	5,9	4,7	7,2
01-01-2008	7,5	5,3	7,3
01-01-2009	8,6	5,7	7,6
01-01-2010	9,3	6,4	8,1
01-01-2011	9,6	6,7	8,3
01-01-2012	10,3	7,2	8,8
01-01-2013	10,7	7,4	9,1
01-01-2014	11,4	7,8	9,5
01-01-2015	11,9	7,7	9,5
01-01-2016	12,4	7,6	9,4
01-01-2017	12,7	7,3	9,2
01-01-2018	13,1	7,4	9,0
01-01-2019	13,2	7,3	8,7
01-01-2020	13,4	7,5	8,6
01-01-2021	13,8	7,7	8,5
01-01-2022	14,1	7,8	8,7
01-07-2022	14,4	7,9	9,0
01-01-2024	14,8	8,0	9,6
01-01-2025	15,0	8,1	9,8

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



4.5. Evolución de la oferta.

La oferta, capacidad total de carga, se obtiene multiplicando los vehículos autorizados por su capacidad de carga media. La oferta tiene una evolución acorde a la del número de vehículos autorizados.

SERVICIO PÚBLICO. ÁMBITO DE AUTORIZACIÓN NACIONAL.

Oferta de transporte (toneladas)

	TOTAL SERVICIO PÚBLICO	VEHÍCULOS PESADOS			VEHÍCULOS LIGEROS
		TOTAL PESADOS	RÍGIDOS	TRACTORES	Nacional
			Nacional	Nacional	
01-01-1993	1.803.492	1.726.455	446.554	1.279.901	77.037
01-01-1994	1.764.878	1.688.095	412.617	1.275.478	76.783
01-01-1995	1.729.504	1.651.794	376.421	1.275.373	77.710
01-01-1996	1.773.403	1.692.060	343.785	1.348.275	81.343
01-01-1997	1.748.344	1.670.885	311.669	1.359.216	77.459
01-01-1998	1.837.003	1.751.358	293.124	1.458.234	85.645
01-01-1999	1.852.366	1.736.894	264.181	1.472.713	115.472
07-09-1999	1.930.965	1.789.176	257.094	1.532.082	141.789
01-01-2000	2.140.255	1.963.507	275.653	1.687.854	176.748
01-01-2001	2.439.795	2.271.713	311.498	1.960.215	168.082
01-01-2002	2.770.586	2.592.341	350.317	2.242.024	178.245
01-01-2003	2.942.290	2.772.418	368.412	2.404.006	169.872
01-01-2004	3.236.655	3.057.391	401.768	2.655.623	179.264
01-01-2005	3.413.272	3.239.660	425.481	2.814.179	173.612
01-01-2006	3.682.272	3.498.724	462.476	3.036.248	183.548
01-01-2007	3.823.945	3.647.736	487.164	3.160.572	176.209
15-04-2007	3.931.363	3.751.490	504.200	3.247.290	179.873
01-01-2008	5.195.536	5.006.340	939.586	4.066.754	189.196
01-01-2009	5.567.030	5.389.628	1.193.947	4.195.681	177.402
01-01-2010	5.546.026	5.368.049	1.185.268	4.182.781	177.977
01-01-2011	4.947.812	4.788.753	1.031.215	3.757.538	159.059
01-01-2012	5.060.750	4.898.016	1.030.902	3.867.114	162.734
01-01-2013	4.491.641	4.344.774	876.084	3.468.690	146.867
01-01-2014	4.596.611	4.446.093	867.907	3.578.186	150.518
01-01-2015	4.396.307	4.250.514	778.478	3.472.036	145.793
01-01-2016	4.771.507	4.612.464	790.636	3.821.828	159.043
01-01-2017	4.892.187	4.734.298	767.564	3.966.734	157.889
01-01-2018	5.257.808	5.086.503	788.927	4.297.576	171.305
01-01-2019	5.230.926	5.067.727	773.256	4.294.471	163.199
01-01-2020	5.613.997	5.440.501	814.438	4.626.063	173.496
01-01-2021	5.645.041	5.472.786	813.588	4.659.198	172.255
01-01-2022	5.879.233	5.706.404	828.269	4.878.135	172.829
01-01-2023	6.284.926	6.101.945	863.285	5.238.660	182.981
01-01-2024	6.075.065	5.911.840	848.224	5.063.617	163.225
01-01-2025	6.568.187	6.389.519	903.149	5.486.370	178.668

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

Nota: El 16 de abril de 2007 las autorizaciones de pesados de ámbitos comarcal y local empiezan a cambiarse por nacionales

5. DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

5.1. Características de la demanda en vehículos pesados.

Según la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera, en 2024 la demanda de transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados fue satisfecha por el servicio público en un 96,3% de las toneladas-kilómetro producidas, siendo la productividad y la eficiencia mucho mayores en el servicio público que en el servicio privado.

DEMANDA DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS PESADOS

Millones de t-km

	1993	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
VEHÍCULOS PESADOS	92.171	101.874	148.714	233.218	210.066	209.388	242.265	270.172	266.720	263.378	271.584
SERVICIO PÚBLICO	79.849	89.487	133.959	213.779	198.340	200.599	232.550	259.699	256.835	253.368	261.548
	86,6%	87,8%	90,1%	91,7%	94,4%	95,8%	96,0%	96,1%	96,3%	96,2%	96,3%
SERVICIO PRIVADO	12.322	12.387	14.755	19.439	11.726	8.789	9.715	10.473	9.885	10.010	10.036
	13,4%	12,2%	9,9%	8,3%	5,6%	4,2%	4,0%	3,9%	3,7%	3,8%	3,7%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible)

Nota: Desde el año 2002 se incluye el transporte urbano

Por otra parte, el 68,7% de las toneladas transportadas en el año 2024 por los vehículos pesados de servicio público se desplazaron intrarregionalmente (incluye el intramunicipal).

SERVICIO PÚBLICO. TRANSPORTE POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS

Porcentaje sobre el total anual

	1993	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024
TOTAL (toneladas)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
INTERIOR	96,6%	95,7%	94,9%	96,4%	95,2%	93,4%	93,6%	93,6%	93,1%	93,5%	93,4%
Intramunicipal	-	-	-	27,0%	22,1%	15,9%	14,7%	14,9%	14,4%	14,6%	13,6%
Intrarregional	68,7%	67,6%	68,8%	51,9%	51,2%	52,1%	52,9%	52,1%	52,0%	53,1%	53,5%
Interregional	27,9%	28,1%	26,1%	17,4%	21,9%	25,5%	26,0%	26,7%	26,8%	25,9%	26,3%
INTERNACIONAL	3,4%	4,3%	5,1%	3,6%	4,8%	6,6%	6,4%	6,4%	6,9%	6,5%	6,6%
TOTAL (tn-km)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
INTERIOR	80,3%	75,0%	69,3%	69,0%	68,0%	64,2%	66,4%	66,4%	65,6%	66,5%	66,3%
Intramunicipal	-	-	-	1,9%	1,0%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%
Intrarregional	21,3%	19,9%	18,2%	18,7%	16,4%	16,1%	16,7%	16,1%	15,9%	16,4%	16,8%
Interregional	59,0%	55,1%	51,1%	48,4%	50,5%	47,5%	49,0%	49,5%	49,0%	49,5%	48,8%
INTERNACIONAL	19,7%	25,0%	30,7%	31,0%	32,0%	35,8%	33,6%	33,6%	34,4%	33,5%	33,7%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible)

Nota: Desde el año 2002 se incluye el transporte urbano

En la tabla siguiente aparecen las mercancías transportadas y los recorridos medios del servicio público.

TRANSPORTE POR CARRETERA REALIZADO POR VEHÍCULOS PESADOS ESPAÑOLES. SERVICIO PÚBLICO

	SERVICIO PÚBLICO		
	Toneladas (miles)	t-km (millones)	Recorrido medio (km)
2019	1.326.289	239.152	180
INTERIOR	1.241.281	155.952	126
Intramunicipal	202.509	1.655	8
Intrarregional	710.571	40.934	58
Interregional	328.201	113.363	345
INTERNACIONAL	85.008	83.200	979
Recibidas	32.267	32.029	993
Expedidas	41.951	44.107	1.051
Entre terceros y cabotaje	10.790	7.064	655
2020	1.262.678	232.550	184
INTERIOR	1.182.333	154.411	131
Intramunicipal	185.999	1.537	8
Intrarregional	667.804	38.828	58
Interregional	328.530	114.046	347
INTERNACIONAL	80.345	78.139	973
Recibidas	30.208	29.211	967
Expedidas	39.541	42.380	1.072
Entre terceros y cabotaje	10.596	6.548	618
2021	1.400.537	259.699	185
INTERIOR	1.311.373	172.404	131
Intramunicipal	208.774	1.822	9
Intrarregional	729.290	41.939	58
Interregional	373.309	128.642	345
INTERNACIONAL	89.164	87.295	979
Recibidas	33.240	33.204	999
Expedidas	43.369	46.406	1.070
Entre terceros y cabotaje	12.555	7.686	612
2022	1.369.797	256.835	187
INTERIOR	1.275.869	168.442	132
Intramunicipal	196.687	1.750	9
Intrarregional	712.392	40.902	57
Interregional	366.790	125.789	343
INTERNACIONAL	93.928	88.393	941
Recibidas	36.059	34.938	969
Expedidas	46.450	46.269	996
Entre terceros y cabotaje	11.419	7.187	629
2023	1.384.628	253.368	183
INTERIOR	1.295.212	168.613	130
Intramunicipal	201.930	1.785	9
Intrarregional	734.830	41.507	56
Interregional	358.453	125.322	350
INTERNACIONAL	89.416	84.754	948
Recibidas	34.483	33.071	959
Expedidas	42.717	44.475	1.041
Entre terceros y cabotaje	12.217	7.208	590
2024	1.429.066	261.548	183
INTERIOR	1.334.986	173.298	130
Intramunicipal	193.935	1.652	9
Intrarregional	764.608	44.036	58
Interregional	376.443	127.611	339
INTERNACIONAL	94.080	88.249	938
Recibidas	35.800	34.535	965
Expedidas	46.806	46.087	985
Entre terceros y cabotaje	11.475	7.628	665

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

5.2. Análisis comparativo del transporte público y privado.

La productividad y la eficiencia son mucho mayores en el servicio público que en el privado, como queda reflejado en la tabla siguiente.

ANÁLISIS COMPARATIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO - PRIVADO

	PÚBLICO	PRIVADO
Antigüedad media de la flota (01-01-2025)		
TRACTOR Nacional	8,1	14,7
RÍGIDO Nacional	15,0	17,6
Número de vehículos autorizados (01-01-2025)		
Pesados	74%	26%
Ligeros	87%	13%
Kilómetros recorridos en carga por los vehículos pesados (2024)	78%	61%
Recorrido medio en km de la mercancía transportada en vehículos pesados (2024)	183	47
Interior	130	45
Internacional	938	370
Toneladas transportadas en vehículos pesados (2024)	87%	13%
Toneladas-kilómetro producidas en vehículos pesados (2024)	96%	4%

6. PRECIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS.

Este apartado es un resumen del “Observatorio de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados” de esta Dirección General.

El observatorio de precios tiene como objetivo conocer de manera fiable la evolución y tendencia de los precios del transporte de mercancías por carretera.

Los datos de precios recogidos en este Observatorio han sido elaborados por la “Subdirección General de Estudios Económicos y Estadísticas” del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a partir de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). El diseño muestral se basa en un muestreo aleatorio estratificado con el vehículo-semana como unidad de muestreo. Los criterios de estratificación son los siguientes: tipo de servicio, ámbito de la autorización y capacidad de carga. El tamaño de la muestra teórica es de 1.000 vehículos semanales. El objetivo fundamental de la encuesta es investigar las operaciones de transporte realizadas por el vehículo seleccionado en la semana de referencia.

El ámbito de estudio de los precios son las operaciones de transporte de mercancías con recorrido intermunicipal realizadas por los vehículos pesados españoles de servicio público autorizados. Los datos de la EPTMC se tratan estadísticamente de la forma adecuada para obtener los precios medios por kilómetro en carga.

El precio medio por kilómetro en carga se obtiene dividiendo la suma de los importes de las operaciones entre la suma de los kilómetros recorridos en las mismas. Se analiza la evolución del precio por kilómetro mediante un índice cuya base (100) se ha fijado en el primer trimestre de 1999. Los resultados permiten el seguimiento de la evolución de los precios por trimestres naturales para el total y según la distancia de recorrido en carga.

6.1. Evolución de los precios sin IVA del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.

A continuación, se resumen las variaciones de los precios sin IVA y por kilómetro en carga durante los últimos años.

Estos precios han ido variando de una manera sensiblemente similar a lo largo de la serie histórica, si bien se pueden apreciar algunas diferencias.

Inicialmente, desde 1999 hasta aproximadamente 2008, se observa una fase de precios claramente crecientes, presentando variaciones muy similares para los diferentes tipos de trayectos.

A partir de ese momento, se distinguen algunas diferencias. En los trayectos hasta 200 kms, entre 2008 y 2021 se produce una leve reducción de precios, más marcada para los trayectos entre 51 y 100 kms. En cambio, para trayectos mayores, se registra estabilidad (para trayectos entre 200 y 300 kms) o crecimientos significativos (para trayectos superiores a los 300 kms).

Por último, en 2022 y 2023 se producen aumentos de precios generalizados muy significativos. Los trayectos con menor aumento fueron los de más de 300 kms, frente a los trayectos inferiores a 50 kms, que experimentaron un aumento de precios algo menor en esos dos años.

El año 2024 comenzó con una ligera reducción de precios en el primer trimestre, en todos los tipos de trayectos con respecto al trimestre previo. Sin embargo, en los trimestres segundo y tercero, se ha producido un aumento general de precios, con la excepción de trayectos entre 51 y 100 kms. En el último trimestre se ha registrado un descenso de precios, tanto con respecto al trimestre anterior como con respecto al mismo trimestre del año anterior. No obstante, a lo largo de todo 2024 se ha producido un leve aumento global de precios (+1%), si bien en el caso de trayectos inferiores a 50 km y entre 101 y 300 kms, las variaciones han sido ligeramente negativas.

6.1.1. Evolución trimestral según la distancia del recorrido en carga.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA SEGÚN LA DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA.

Vehículos pesados de servicio público y recorridos intermunicipales.

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

		DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA											
		TODAS		50 km y menos		Entre 51 y 100 km		Entre 101 y 200 km		Entre 201 y 300 km		Mayor de 300 km	
Año	Trimestre	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior
1999	1T	100,0		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0	
	2T	99,4		109,5		105,8		97,0		101,1		98,9	
	3T	101,7		109,1		102,1		98,2		105,1		97,3	
	4T	102,1		114,5		106,9		100,0		102,1		99,2	
2000	1T	102,1	2,1%	116,0	16,0%	103,2	3,2%	97,1	-2,9%	105,8	5,8%	99,1	-0,9%
	2T	102,6	3,2%	113,2	3,4%	105,8	0,0%	103,5	6,6%	107,4	6,2%	99,6	0,7%
	3T	105,5	3,7%	114,1	4,6%	108,0	5,8%	101,0	2,9%	106,2	1,0%	100,7	3,5%
	4T	104,4	2,3%	117,1	2,3%	113,6	6,3%	107,2	7,2%	106,7	4,5%	103,2	4,0%
2001	1T	105,5	3,3%	119,3	2,8%	115,7	12,1%	108,1	11,3%	110,5	4,4%	102,6	3,5%
	2T	109,3	6,5%	121,7	7,5%	118,7	12,2%	110,3	6,6%	112,0	4,3%	105,7	6,1%
	3T	114,7	8,7%	125,6	10,1%	115,0	6,5%	112,2	11,1%	118,4	11,5%	108,3	7,5%
	4T	113,4	8,6%	124,5	6,3%	123,6	8,8%	113,7	6,0%	117,5	10,1%	109,0	5,6%
2002	1T	110,9	5,1%	124,5	4,4%	119,7	3,5%	111,5	3,1%	114,5	3,6%	107,5	4,8%
	2T	113,8	4,1%	131,5	8,1%	126,9	6,9%	117,2	6,2%	120,9	7,9%	109,9	4,0%
	3T	116,6	1,7%	126,6	0,8%	124,5	8,3%	114,3	1,9%	119,8	1,2%	111,5	3,0%
	4T	114,8	1,2%	132,9	6,7%	126,9	2,7%	115,8	1,9%	118,7	1,0%	109,0	0,0%
2003	1T	112,5	1,4%	125,9	1,1%	122,6	2,4%	113,3	1,6%	121,4	6,0%	108,7	1,1%
	2T	115,7	1,7%	136,4	3,7%	131,5	3,6%	119,9	2,3%	119,5	-1,2%	110,6	0,6%
	3T	118,8	1,9%	133,2	5,2%	131,1	5,3%	121,7	6,5%	120,2	0,3%	111,9	0,4%
	4T	115,9	1,0%	135,0	1,6%	138,9	9,5%	115,4	-0,4%	116,9	-1,5%	110,4	1,3%
2004	1T	110,4	-1,9%	131,4	4,4%	125,5	2,4%	107,5	-5,0%	110,8	-8,7%	109,7	0,9%
	2T	115,0	-0,6%	133,7	-2,0%	130,2	-1,0%	116,6	-2,8%	119,7	0,2%	111,0	0,4%
	3T	119,7	0,8%	131,1	-1,6%	132,1	0,8%	118,7	-2,5%	120,0	-0,2%	110,7	-1,1%
	4T	118,4	2,2%	132,8	-1,6%	126,2	-9,1%	117,1	1,5%	124,5	6,5%	111,5	1,0%
2005	1T	117,9	6,8%	136,0	3,5%	131,7	4,9%	122,7	14,1%	122,4	10,5%	111,7	1,8%
	2T	123,6	7,5%	131,7	-1,5%	137,5	5,6%	126,1	8,2%	123,7	3,3%	116,5	5,0%
	3T	126,1	5,3%	139,8	6,6%	130,4	-1,3%	122,9	3,5%	125,9	4,9%	117,2	5,9%
	4T	125,9	6,3%	138,4	4,2%	128,8	2,1%	127,4	8,8%	126,1	1,3%	121,2	8,7%
2006	1T	129,0	9,4%	135,7	-0,2%	136,4	3,6%	128,3	4,6%	129,0	5,4%	123,8	10,8%
	2T	132,2	7,0%	150,6	14,4%	141,6	3,0%	128,6	2,0%	129,8	4,9%	125,0	7,3%
	3T	136,4	8,2%	146,5	4,8%	147,3	13,0%	133,1	8,3%	131,6	4,5%	126,3	7,8%
	4T	135,2	7,4%	147,2	6,4%	138,1	7,2%	133,0	4,4%	135,1	7,1%	130,2	7,4%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA SEGÚN LA DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA.**Vehículos pesados de servicio público y recorridos intermunicipales.**

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

		DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA											
		TODAS		50 km y menos		Entre 51 y 100 km		Entre 101 y 200 km		Entre 201 y 300 km		Mayor de 300 km	
Año	Trimestre	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior
2007	1T	136,1	5,5%	148,6	9,5%	142,1	4,2%	132,0	2,9%	135,8	5,3%	128,3	3,6%
	2T	134,1	1,4%	145,3	-3,5%	138,7	-2,0%	129,9	1,0%	140,6	8,3%	130,0	4,0%
	3T	138,4	1,5%	149,7	2,2%	141,9	-3,7%	135,7	2,0%	134,5	2,2%	131,5	4,1%
	4T	137,2	1,5%	148,1	0,6%	149,1	8,0%	132,3	-0,5%	137,0	1,4%	130,2	0,0%
2008	1T	135,5	-0,4%	141,1	-5,0%	147,9	4,1%	129,6	-1,8%	133,5	-1,7%	128,6	0,2%
	2T	138,0	2,9%	139,3	-4,1%	141,1	1,7%	130,9	0,8%	142,2	1,1%	134,2	3,2%
	3T	140,4	1,4%	151,8	1,4%	144,6	1,9%	134,6	-0,8%	136,2	1,3%	134,6	2,4%
	4T	139,7	1,8%	140,9	-4,9%	142,5	-4,4%	140,9	6,5%	141,1	3,0%	135,4	4,0%
2009	1T	133,3	-1,6%	141,1	0,0%	138,7	-6,2%	132,0	1,9%	132,9	-0,4%	128,9	0,2%
	2T	132,9	-3,7%	147,5	5,9%	138,9	-1,6%	132,2	1,0%	134,9	-5,1%	127,2	-5,2%
	3T	132,1	-5,9%	133,4	-12,1%	134,8	-6,8%	130,0	-3,4%	129,3	-5,1%	126,1	-6,3%
	4T	136,5	-2,3%	140,7	-0,1%	139,4	-2,2%	134,0	-4,9%	137,2	-2,8%	131,6	-2,8%
2010	1T	137,0	2,8%	139,8	-0,9%	148,0	6,7%	133,3	1,0%	135,6	2,0%	134,1	4,0%
	2T	135,3	1,8%	138,8	-5,9%	141,9	2,2%	131,0	-0,9%	131,3	-2,7%	133,6	5,0%
	3T	139,3	5,5%	139,1	4,3%	141,4	4,9%	132,0	1,5%	134,3	3,9%	134,5	6,7%
	4T	137,9	1,0%	138,6	-1,5%	137,0	-1,7%	132,3	-1,3%	135,5	-1,2%	137,1	4,2%
2011	1T	137,9	0,7%	141,8	1,4%	138,9	-6,1%	131,4	-1,4%	137,1	1,1%	137,6	2,6%
	2T	142,5	5,3%	142,8	2,9%	143,7	1,3%	134,5	2,7%	137,8	5,0%	141,1	5,6%
	3T	140,4	0,8%	142,0	2,1%	141,9	0,3%	137,0	3,9%	134,9	0,4%	138,6	3,1%
	4T	137,2	-0,5%	139,5	0,6%	137,5	0,4%	130,7	-1,3%	134,7	-0,7%	138,6	1,1%
2012	1T	134,7	-2,4%	135,2	-4,7%	130,9	-5,8%	125,2	-4,6%	132,5	-3,3%	138,8	0,9%
	2T	136,5	-4,2%	143,2	0,2%	136,2	-5,2%	129,8	-3,5%	133,5	-3,1%	139,4	-1,2%
	3T	137,4	-2,1%	137,1	-3,5%	132,7	-6,5%	131,9	-3,7%	135,8	0,7%	138,1	-0,4%
	4T	138,8	1,2%	133,8	-4,1%	133,9	-2,6%	129,7	-0,8%	133,7	-0,7%	141,6	2,2%
2013	1T	134,4	-0,2%	136,0	0,6%	127,6	-2,5%	124,1	-0,9%	131,8	-0,5%	139,2	0,3%
	2T	134,5	-1,5%	133,7	-6,6%	129,5	-4,9%	122,1	-5,9%	133,9	0,3%	140,1	0,5%
	3T	139,6	1,6%	135,1	-1,5%	137,8	3,8%	130,4	-1,1%	128,6	-5,3%	142,0	2,8%
	4T	137,1	-1,2%	132,7	-0,9%	134,7	0,6%	126,0	-2,9%	137,4	2,8%	138,8	-2,0%
2014	1T	135,8	1,0%	137,2	0,8%	138,1	8,2%	130,3	4,9%	133,4	1,2%	140,4	0,9%
	2T	138,6	3,0%	139,2	4,1%	133,4	3,0%	124,3	1,8%	143,7	7,2%	141,9	1,2%
	3T	140,2	0,4%	140,4	3,9%	127,9	-7,2%	127,0	-2,6%	134,6	4,7%	141,3	-0,5%
	4T	140,7	2,6%	132,4	-0,2%	137,2	1,9%	128,4	1,9%	136,3	-0,8%	142,7	2,8%
2015	1T	137,4	1,3%	135,5	-1,3%	134,1	-2,8%	127,0	-2,6%	139,5	4,7%	140,3	-0,1%
	2T	137,0	-1,0%	133,2	-4,3%	132,6	-0,6%	128,7	3,5%	142,5	-0,8%	141,0	-0,7%
	3T	138,7	-1,0%	132,0	-5,9%	133,3	4,2%	129,8	2,2%	135,8	0,9%	139,7	-1,1%
	4T	138,0	-1,9%	130,5	-1,4%	130,7	-4,8%	126,7	-1,3%	136,0	-0,2%	141,7	-0,7%

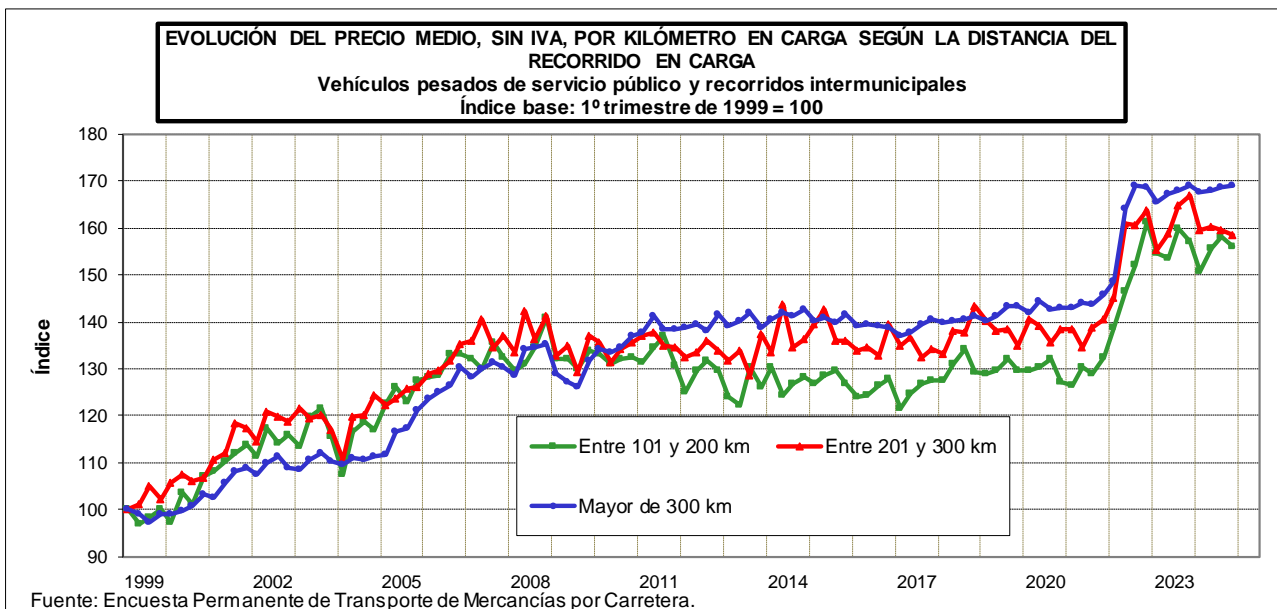
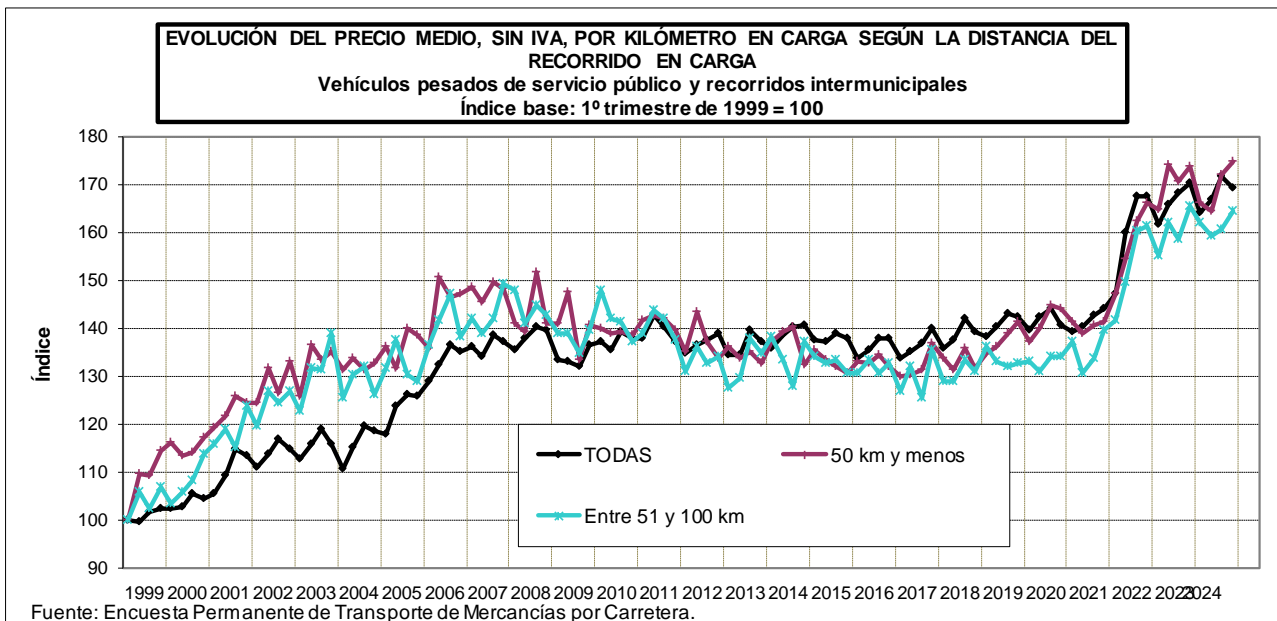
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA SEGÚN LA DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA.**Vehículos pesados de servicio público y recorridos intermunicipales.**

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

		DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA											
		TODAS		50 km y menos		Entre 51 y 100 km		Entre 101 y 200 km		Entre 201 y 300 km		Mayor de 300 km	
Año	Trimestre	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Precio medio del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior
2019	1T	138,2	1,8%	134,8	0,9%	136,2	5,7%	128,8	1,1%	140,3	5,2%	140,2	0,2%
	2T	140,2	2,0%	136,1	3,7%	133,1	3,4%	129,5	-1,1%	138,2	0,0%	141,1	0,7%
	3T	142,9	0,7%	138,7	2,2%	131,8	-1,3%	132,0	-1,6%	138,6	0,5%	143,5	2,1%
	4T	142,3	2,1%	141,4	7,4%	132,8	1,5%	129,8	0,4%	134,8	-5,9%	143,3	1,4%
2020	1T	139,6	1,0%	137,2	1,8%	132,9	-2,4%	129,6	0,6%	140,6	0,1%	142,1	1,4%
	2T	142,3	1,5%	139,9	2,8%	130,8	-1,7%	130,2	0,5%	139,3	0,8%	144,3	2,2%
	3T	144,2	0,9%	144,8	4,4%	134,1	1,7%	132,0	0,0%	135,7	-2,1%	142,6	-0,6%
	4T	140,6	-1,1%	144,2	2,0%	134,0	0,9%	127,3	-1,9%	138,6	2,7%	142,9	-0,3%
2021	1T	139,2	-0,3%	141,2	2,9%	137,1	3,1%	126,5	-2,4%	138,3	-1,6%	143,1	0,7%
	2T	140,3	-1,4%	138,9	-0,7%	130,5	-0,2%	130,3	0,1%	134,5	-3,5%	144,1	-0,1%
	3T	142,6	-1,1%	140,6	-2,9%	133,8	-0,2%	129,1	-2,2%	138,8	2,3%	143,8	0,8%
	4T	144,2	2,5%	141,3	-2,0%	139,6	4,1%	132,3	3,9%	140,6	1,5%	145,8	2,0%
2022	1T	147,3	5,9%	147,1	4,1%	141,6	3,3%	138,9	9,8%	145,1	4,9%	148,7	4,0%
	2T	159,8	13,9%	154,5	11,2%	149,5	14,5%	146,6	12,6%	161,1	19,8%	164,1	13,9%
	3T	167,4	17,5%	162,5	15,6%	160,4	19,8%	152,3	18,0%	160,5	15,6%	169,1	17,6%
	4T	167,5	16,2%	166,2	17,6%	161,2	15,5%	161,2	21,8%	163,6	16,3%	168,6	15,6%
2023	1T	161,6	9,7%	164,9	12,1%	155,2	9,6%	154,5	11,2%	155,4	7,1%	165,7	11,5%
	2T	165,7	3,7%	174,1	12,7%	161,9	8,3%	153,4	4,6%	158,7	-1,5%	167,3	1,9%
	3T	168,1	0,3%	170,7	5,1%	158,5	-1,2%	160,0	5,0%	164,7	2,6%	168,0	-0,6%
	4T	170,4	1,8%	173,6	4,4%	165,3	2,5%	157,0	-2,6%	166,9	2,1%	168,9	0,2%
2024	1T	163,9	1,4%	166,2	0,8%	162,1	4,4%	150,9	-2,4%	159,6	2,7%	167,5	1,0%
	2T	167,0	0,8%	164,4	-5,6%	159,2	-1,7%	155,8	1,6%	160,4	1,1%	168,0	0,4%
	3T	171,6	2,1%	171,9	0,7%	160,7	1,4%	158,1	-1,2%	159,7	-3,0%	168,8	0,5%
	4T	169,2	-0,7%	174,8	0,8%	164,5	-0,5%	156,0	-0,6%	158,5	-5,0%	169,0	0,1%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

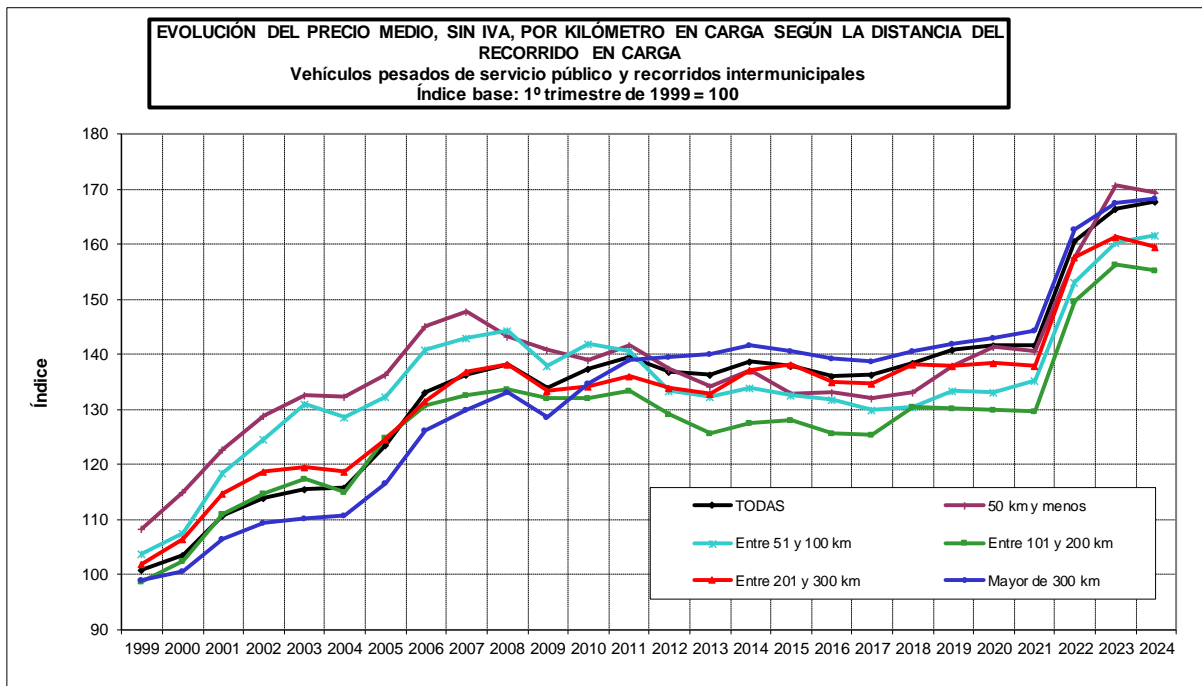


EVOLUCIÓN DEL PRECIO MEDIO, SIN IVA, POR KILÓMETRO EN CARGA SEGÚN LA DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA.**Vehículos pesados de servicio público y recorridos intermunicipales.**

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

Año	DISTANCIA DEL RECORRIDO EN CARGA											
	TODAS		50 km y menos		Entre 51 y 100 km		Entre 101 y 200 km		Entre 201 y 300 km		Mayor de 300 km	
	Precio medio del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Precio medio del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Precio medio del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Precio medio del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Precio medio del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Precio medio del año (Índice)	Variación sobre el año anterior
1999	100,8		108,2		103,8		98,8		102,0		98,9	
2000	103,6	2,8%	115,1	6,4%	107,4	3,5%	102,3	3,5%	106,5	4,4%	100,6	1,7%
2001	110,6	6,8%	122,8	6,7%	118,4	10,2%	111,1	8,6%	114,6	7,6%	106,3	5,7%
2002	114,0	3,1%	128,9	5,0%	124,5	5,2%	114,7	3,3%	118,6	3,5%	109,4	2,9%
2003	115,6	1,4%	132,6	2,9%	131,1	5,3%	117,4	2,3%	119,5	0,8%	110,3	0,8%
2004	115,7	0,1%	132,3	-0,2%	128,5	-2,0%	115,0	-2,0%	118,6	-0,8%	110,7	0,4%
2005	123,4	6,7%	136,4	3,1%	132,3	3,0%	124,8	8,5%	124,6	5,1%	116,6	5,3%
2006	133,1	7,9%	145,0	6,3%	140,8	6,4%	130,7	4,7%	131,4	5,5%	126,3	8,3%
2007	136,4	2,5%	147,9	2,0%	142,9	1,5%	132,5	1,4%	136,9	4,2%	130,0	2,9%
2008	138,3	1,4%	143,2	-3,2%	144,2	0,9%	133,7	0,9%	138,1	0,9%	133,0	2,3%
2009	133,8	-3,3%	140,8	-1,7%	138,0	-4,3%	132,1	-1,2%	133,5	-3,3%	128,5	-3,4%
2010	137,3	2,6%	139,1	-1,2%	141,9	2,8%	132,1	0,0%	134,2	0,5%	134,8	4,9%
2011	139,5	1,6%	141,6	1,8%	140,6	-0,9%	133,4	1,0%	136,1	1,4%	139,0	3,1%
2012	136,8	-1,9%	137,3	-3,0%	133,4	-5,1%	129,0	-3,3%	133,8	-1,7%	139,4	0,3%
2013	136,4	-0,3%	134,3	-2,2%	132,4	-0,7%	125,7	-2,6%	132,9	-0,7%	140,0	0,4%
2014	138,7	1,8%	137,2	2,2%	134,0	1,2%	127,4	1,4%	137,0	3,1%	141,6	1,2%
2015	137,8	-0,7%	132,8	-3,3%	132,6	-1,1%	128,1	0,5%	138,3	1,0%	140,7	-0,6%
2016	136,1	-1,2%	133,0	0,2%	131,7	-0,7%	125,7	-1,9%	135,1	-2,3%	139,2	-1,1%
2017	136,3	0,1%	132,1	-0,7%	130,0	-1,3%	125,3	-0,3%	134,6	-0,4%	138,6	-0,4%
2018	138,5	1,6%	133,0	0,7%	130,5	0,4%	130,4	4,1%	138,2	2,6%	140,5	1,3%
2019	140,9	1,7%	137,8	3,6%	133,4	2,3%	130,1	-0,3%	137,9	-0,2%	142,0	1,1%
2020	141,6	0,5%	141,5	2,7%	133,0	-0,3%	129,8	-0,2%	138,5	0,5%	143,0	0,7%
2021	141,6	0,0%	140,5	-0,7%	135,3	1,7%	129,6	-0,2%	138,1	-0,3%	144,2	0,8%
2022	160,5	13,4%	157,6	12,2%	153,2	13,3%	149,8	15,6%	157,6	14,1%	162,6	12,8%
2023	166,5	3,7%	170,8	8,4%	160,2	4,6%	156,2	4,3%	161,4	2,4%	167,5	3,0%
2024	167,9	0,9%	169,3	-0,9%	161,6	0,9%	155,2	-0,7%	159,6	-1,2%	168,3	0,5%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



6.2. Comparación de la evolución de los precios sin IVA y de los costes del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.

En este apartado se compara la evolución de los precios medios, sin IVA, por kilómetro en carga del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados y la de los costes por kilómetro del vehículo articulado de carga general del “Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera”. Se toman los costes de esta tipología de vehículo por ser la más habitual. Los costes no incluyen el IVA por resultar neutro.

Se presenta esta evolución tomando como índice base 100 a 1 de enero del año 2000. Asimismo, se adjunta un gráfico con la evolución de los índices de los costes y de los índices de los precios en los intervalos de la distancia de transporte en que son comparables (larga distancia). Se observa que las variaciones en los costes del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados se trasladan a los precios con cierto retraso en el tiempo. Además, esto se ve alterado por las crisis económicas y también cuando las variaciones de los costes son muy bruscas.

Desde el año 2000, se observa una subida continua de precios y costes, que se acentúa, en el caso de los costes, en los momentos de mayor actividad económica (años 2006 y 2007).

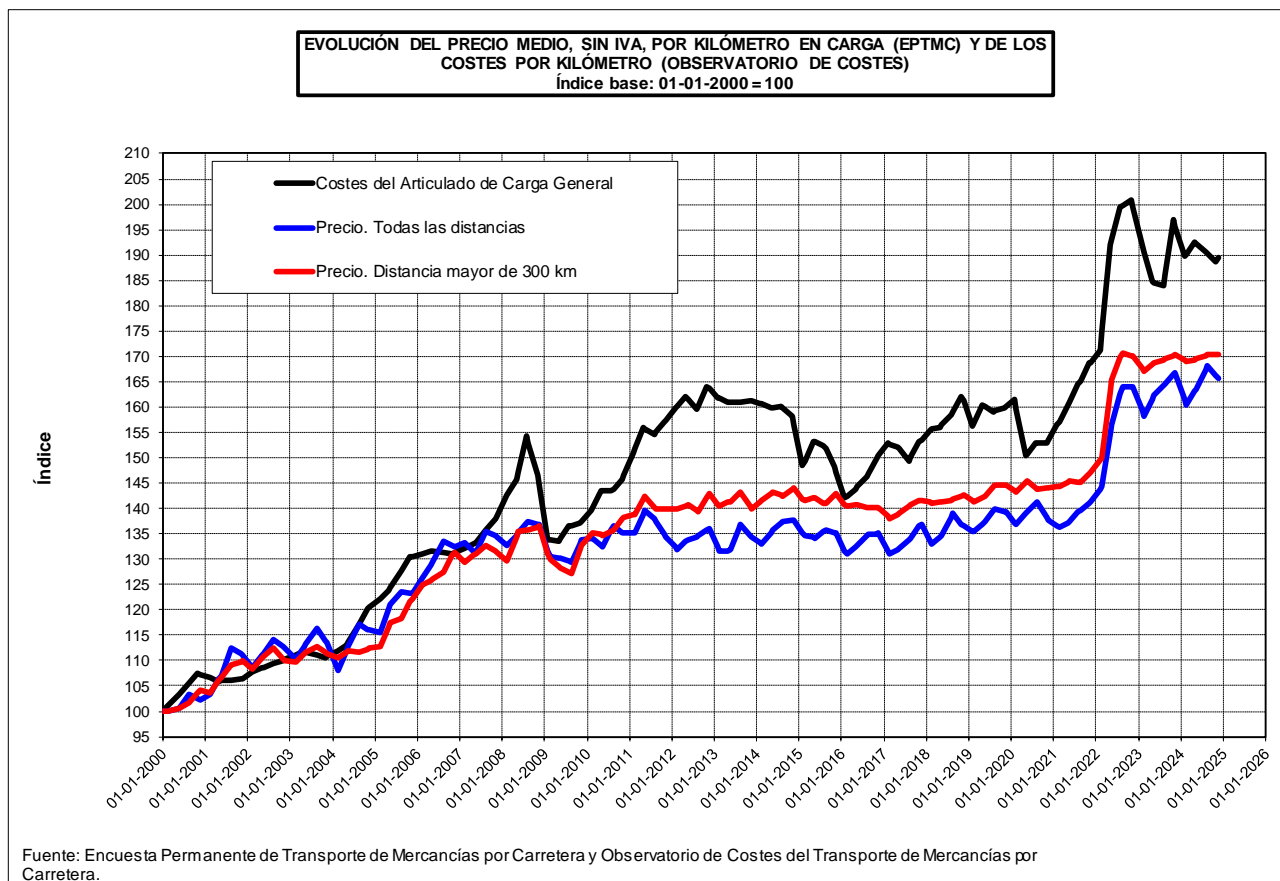
Igualmente, con la crisis de 2008, se produce una corrección de los costes, recuperando niveles acordes a los de precios. Sin embargo, desde 2009 vuelve a retomarse una senda alcista en los costes, que se traslada en mucha menor medida a los precios, hasta el año 2012.

Desde el año 2012 hasta 2015, se aprecia una nueva corrección de los costes, más paulatina, acompañada de una estabilidad de los precios.

Desde 2016 hasta 2020 se observa de nuevo como los costes vuelven a aumentar significativamente, frente a una estabilidad de precios.

Ya en el año 2020 se empieza a apreciar una nueva fase de aumento de costes de forma muy marcada, que se trasladan con algo de decalaje a los precios. Desde finales de 2022 hasta la actualidad, se observa una reducción clara de los costes, frente a un leve aumento de los precios.

El año **2024** comenzó con un aumento de costes y precios en todos los tipos de trayectos, siendo más leve para los trayectos superiores a 300 kms. Sin embargo, a lo largo de los trimestres segundo y tercero, los costes se han reducido ligeramente mientras que los precios han continuado aumentando. Finalmente, el total de 2024 se cierra con una clara reducción de costes frente a un leve aumento de precios, aunque variado en función de la distancia recorrida. En cualquier caso, parece apreciarse un contexto general de más estabilidad que la registrada en los tres años previos.



6.3. Precio del transporte.

La **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del **Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías** indica lo siguiente:

“Artículo 38. Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

1. En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura de manera desglosada, salvo que expresamente se hubiera recogido en el contrato otra forma de reflejar este ajuste.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.

2. La previsión del apartado anterior estará condicionada a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

En los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor.

3. El pacto en contrario a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo.

Artículo 39. Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.

1. Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario.

2. En caso de ejecución parcial del transporte, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio y los gastos en proporción a la parte ejecutada, siempre que ésta reporte algún beneficio para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la inexecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

3. En los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago

periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido.

4. En defecto de pacto entre las partes sobre la fijación del precio del transporte, el precio del transporte será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en el momento y lugar en el que el porteador haya de recibir las mercancías. En ningún caso se presumirá que el transporte es gratuito.

Artículo 40. Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.

1. Si llegadas las mercancías a destino, el obligado no pagase el precio u otros gastos ocasionados por el transporte, el porteador podrá negarse a entregar las mercancías a no ser que se le garantice el pago mediante caución suficiente.
2. Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.”

La **Orden FOM/1882/2012**, de 1 de agosto, por la que se aprueban las **condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera** indica lo siguiente:

“3. Precio y gastos del transporte

3.1 Determinación del precio de los servicios de transporte:

El precio de los servicios de transporte y, en su caso, el de otros complementarios incluidos en el contrato se determinará en éste de forma diferenciada, teniendo en cuenta las circunstancias y características particulares de explotación de cada uno de dichos servicios.

Cuando nada se haya pactado, el precio será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir el envío. En ningún caso se presumirá que el transporte incluido en el contrato es gratuito.

Tampoco se presumirá la gratuidad de aquellas actuaciones preparatorias o complementarias del transporte cuya ejecución se incluya en el correspondiente contrato.

Salvo prueba en contrario, se presumirá que el referido precio usual coincide con los costes medios que atribuya al tipo de transporte de que se trate el Observatorio de Costes que, en su caso, haya hecho público el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Cuando el porteador tenga publicitados para conocimiento general de sus posibles clientes unos determinados precios, serán éstos los que se apliquen, salvo pacto expreso en otro sentido.

Lo dispuesto en el segundo párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.2 Pesaje del envío a efectos de determinar el precio del transporte:

Si, para determinar el precio del transporte, una de las partes contratantes solicita el pesaje del envío, esta operación deberá ser realizada por una sola vez, bien en el lugar de carga o bien en el de descarga. Si para ello es necesario el desplazamiento del vehículo o del envío, el coste de dicho desplazamiento, así como, en todo caso, el del pesaje, serán soportados por quien los solicitó.

3.3 Seguro de daños:

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, siempre que se contrate con un consumidor, el porteador deberá informarle, en el momento de contratar, acerca de la posibilidad de incluir en el contrato una declaración del valor de las mercancías o de un interés especial en su entrega, en los términos contenidos en la condición 7.16, así como de suscribir un seguro que cubra los daños que las mercancías puedan sufrir hasta el límite de su valor.

El coste del seguro de daños que, en su caso, se suscriba tendrá la consideración de gasto de explotación y será repercutible en el precio del transporte.

3.4 Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

Salvo que otra cosa se hubiera pactado expresamente por escrito, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda de entre las siguientes:

a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,3}{100};$$

b) Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

c) Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,2}{100};$$

d) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0,1}{100};$$

En todas las fórmulas anteriores:

ΔP = cantidad en que el porteador podrá incrementar el precio contratado en su

factura;

G = índice de variación del precio medio del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente;

P = precio del transporte establecido al contratar.

De la misma manera, el obligado al pago del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

Las fórmulas anteriormente señaladas serán de aplicación automática siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al cinco por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Según el **Real Decreto-ley 20/2022**, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad, se aplicaron, temporalmente, fórmulas que tenían en cuenta el aumento de la importancia del coste del combustible con respecto al total de los costes anuales. Dichas fórmulas, dejaron de usarse el 1 de julio de 2023.

3.5 Descuentos aplicables:

Únicamente se aplicarán descuentos sobre el precio acordado, ya sea por razón de volumen de negocio, densidad de la carga, transporte en circuito cerrado o cualquier otra circunstancia, cuando se hubiesen pactado expresamente indicando claramente sus características y forma de cálculo, así como su ámbito de aplicación y condiciones de cumplimentación y liquidación.

3.6 Obligado al pago:

Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

Cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar el envío.

No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 37 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.7 Exigibilidad del pago del precio y gastos de transporte:

Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puesto el envío a disposición del destinatario.

El pago del precio del transporte únicamente se entenderá diferido cuando se hubiese pactado expresamente en el contrato el período de tiempo preciso en que dicho pago quedará aplazado, o bien la fecha concreta en que dicho pago habrá de producirse.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.8 Depósito y enajenación por impago:

Salvo que se haya pactado expresamente un aplazamiento del pago de conformidad con lo dispuesto en la condición anterior, si el obligado a ello se niega a pagar el precio u otros gastos ocasionados por el transporte cuando el envío llegue a destino, el porteador podrá negarse a entregarlo al destinatario, a no ser que se le garantice dicho pago mediante caución suficiente.

Cuando el porteador retenga el envío, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación forzosa de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.

Lo anteriormente dispuesto será de aplicación sin perjuicio de que, a su vez, se aplique lo señalado en la condición 3.11 por demora en el pago cuando así corresponda.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 40 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.9 Exigibilidad del pago en caso de ejecución parcial:

En caso de ejecución parcial del transporte, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio y los gastos en proporción a la parte ejecutada, siempre que ésta reporte algún beneficio para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la inejecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.10 Forma de pago:

Cuando nada se hubiese pactado expresamente, el pago del precio del transporte podrá realizarse con dinero o a través de cualquier otro instrumento con poder liberatorio.”

6.4. Indemnización por paralización del vehículo.

La **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del **Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías** indica lo siguiente:

“Artículo 22. Paralizaciones.

1. 1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.
2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.
3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.

6.5. Pago del precio del transporte. Plazo e interés de demora.

6.5.1. Normativa.

La **Ley 3/2004**, de 29 de diciembre, por la que se establecen **medidas de lucha contra la morosidad** en las operaciones comerciales, modificada por la Ley 15/2010, de 5 de julio, y el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, indica lo siguiente:

“Artículo 1. Objeto.

Esta Ley tiene por objeto combatir la morosidad en el pago de deudas dinerarias y el abuso, en perjuicio del acreedor, en la fijación de los plazos de pago en las operaciones comerciales que den lugar a la entrega de bienes o a la prestación de servicios realizadas entre empresas o entre empresas y la Administración.

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos regulados en esta Ley, se considerará como:

- a) Empresa, a cualquier persona física o jurídica que actúe en el ejercicio de su actividad independiente económica o profesional.
- b) Administración, a los entes, organismos y entidades que forman parte del sector público, de acuerdo con el artículo 3.3 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.
- c) Morosidad, el incumplimiento de los plazos contractuales o legales de pago.
- d) Plazo de pago, se referirá a todos los días naturales del año, y serán nulos y se tendrán por no puestos los pactos que excluyan del cómputo los periodos considerados vacacionales.

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

1. Esta Ley será de aplicación a todos los pagos efectuados como contraprestación en las operaciones comerciales realizadas entre empresas, o entre empresas y la Administración, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, así como las realizadas entre los contratistas principales y sus proveedores y subcontratistas.
2. Quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley:
 - a) Los pagos efectuados en las operaciones comerciales en las que intervengan consumidores.
 - b) Los intereses relacionados con la legislación en materia de cheques, pagarés y letras de

cambio y los pagos de indemnizaciones por daños, incluidos los pagos por entidades aseguradoras.

- c) Las deudas sometidas a procedimientos concursales incoados contra el deudor, que se registrarán por lo establecido en su legislación especial.

Artículo 4. Determinación del plazo de pago.

1. El plazo de pago que debe cumplir el deudor, si no hubiera fijado fecha o plazo de pago en el contrato, será de treinta días naturales después de la fecha de recepción de las mercancías o prestación de los servicios, incluso cuando hubiera recibido la factura o solicitud de pago equivalente con anterioridad.

Los proveedores deberán hacer llegar la factura o solicitud de pago equivalente a sus clientes antes de que se cumplan quince días naturales a contar desde la fecha de recepción efectiva de las mercancías o de la prestación de los servicios.

Cuando en el contrato se hubiera fijado un plazo de pago, la recepción de la factura por medios electrónicos producirá los efectos de inicio del cómputo de plazo de pago, siempre que se encuentre garantizada la identidad y autenticidad del firmante, la integridad de la factura, y la recepción por el interesado.

2. Si legalmente o en el contrato se ha dispuesto un procedimiento de aceptación o de comprobación mediante el cual deba verificarse la conformidad de los bienes o los servicios con lo dispuesto en el contrato, su duración no podrá exceder de treinta días naturales a contar desde la fecha de recepción de los bienes o de la prestación de los servicios. En este caso, el plazo de pago será de treinta días después de la fecha en que tiene lugar la aceptación o verificación de los bienes o servicios, incluso aunque la factura o solicitud de pago se hubiera recibido con anterioridad a la aceptación o verificación.
3. Los plazos de pago indicados en los apartados anteriores podrán ser ampliados mediante pacto de las partes sin que, en ningún caso, se pueda acordar un plazo superior a 60 días naturales.
4. Podrán agruparse facturas a lo largo de un período determinado no superior a quince días, mediante una factura comprensiva de todas las entregas realizadas en dicho período, factura resumen periódica, o agrupándolas en un único documento a efectos de facilitar la gestión de su pago, agrupación periódica de facturas, y siempre que se tome como fecha de inicio del cómputo del plazo, la fecha correspondiente a la mitad del período de la factura resumen periódica o de la agrupación periódica de facturas de que se trate, según el caso, y el plazo de pago no supere los sesenta días naturales desde esa fecha.

Artículo 5. Devengo de intereses de demora.

El obligado al pago de la deuda dineraria surgida como contraprestación en operaciones comerciales incurrirá en mora y deberá pagar el interés pactado en el contrato o el fijado por esta Ley automáticamente por el mero incumplimiento del pago en el plazo pactado o legalmente establecido, sin necesidad de aviso de vencimiento ni intimación alguna por parte del acreedor.

Artículo 6. Requisitos para que el acreedor pueda exigir los intereses de demora.

El acreedor tendrá derecho a intereses de demora cuando concurren simultáneamente los siguientes requisitos:

- a) Que haya cumplido sus obligaciones contractuales y legales.
- b) Que no haya recibido a tiempo la cantidad debida a menos que el deudor pueda probar que no es responsable del retraso.

En caso de que las partes hubieran pactado calendarios de pago para abonos a plazos, cuando alguno de los plazos no se abone en la fecha acordada, los intereses y la compensación previstas en esta ley se calcularán únicamente sobre la base de las cantidades vencidas.

Artículo 7. Interés de demora.

1. El interés de demora que deberá pagar el deudor será el que resulte del contrato y, en defecto de pacto, el tipo legal que se establece en el apartado siguiente.
2. El tipo legal de interés de demora que el deudor estará obligado a pagar será la suma del tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo a su más reciente operación principal de financiación efectuada antes del primer día del semestre natural de que se trate más ocho puntos porcentuales.

Por tipo de interés aplicado por el Banco Central Europeo a sus operaciones principales de financiación se entenderá el tipo de interés aplicado a tales operaciones en caso de subastas a tipo fijo. En el caso de que se efectuara una operación principal de financiación con arreglo a un procedimiento de subasta a tipo variable, este tipo de interés se referirá al tipo de interés marginal resultante de esa subasta.

El tipo legal de interés de demora, determinado conforme a lo dispuesto en este apartado, se aplicará durante los seis meses siguientes a su fijación.

3. El Ministerio de Economía y Hacienda publicará semestralmente en el «Boletín Oficial del Estado» el tipo de interés resultante por la aplicación de la norma contenida en el apartado anterior.

Artículo 8. Indemnización por costes de cobro.

1. Cuando el deudor incurra en mora, el acreedor tendrá derecho a cobrar del deudor una cantidad fija de 40 euros, que se añadirá en todo caso y sin necesidad de petición expresa a la deuda principal.

Además, el acreedor tendrá derecho a reclamar al deudor una indemnización por todos los costes de cobro debidamente acreditados que haya sufrido a causa de la mora de éste y que superen la cantidad indicada en el párrafo anterior.

2. El deudor no estará obligado a pagar la indemnización establecida en el apartado anterior cuando no sea responsable del retraso en el pago.

Artículo 9. Cláusulas y prácticas abusivas.

1. 1. Será nula una cláusula contractual o una práctica relacionada con la fecha o el plazo de pago, el tipo de interés de demora o la compensación por costes de cobro cuando resulte manifiestamente abusiva en perjuicio del acreedor teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso, incluidas:

- a) Cualquier desviación grave de las buenas prácticas comerciales, contraria a la buena fe y actuación leal.
- b) La naturaleza del bien o del servicio.
- c) Y cuando el deudor tenga alguna razón objetiva para apartarse del tipo de interés legal de demora del apartado 2 del artículo 7, o de la cantidad fija a la que se refiere el apartado 1 del artículo 8.

Asimismo, para determinar si una cláusula o práctica es abusiva para el acreedor se tendrá en cuenta, considerando todas las circunstancias del caso, si sirve principalmente para proporcionar al deudor una liquidez adicional a expensas del acreedor, o si el contratista principal impone a sus proveedores o subcontratistas unas condiciones de pago que no estén justificadas por razón de las condiciones de que él mismo sea beneficiario o por otras razones objetivas.

En todo caso, son nulas las cláusulas pactadas entre las partes o las prácticas que resulten contrarias a los requisitos para exigir los intereses de demora del artículo 6, o aquellas que excluyan el cobro de dicho interés de demora o el de la indemnización por costes de cobro prevista en el artículo 8. También son nulas las cláusulas y prácticas pactadas por las partes o las prácticas que excluyan el interés de demora, o cualquier otra sobre el tipo legal de interés de demora establecido con carácter subsidiario en el apartado 2 del artículo 7, cuando tenga un contenido abusivo en perjuicio del acreedor, entendiéndose que será abusivo cuando el interés pactado sea un 70 por ciento inferior al interés legal de demora, salvo que atendiendo a las circunstancias previstas en este artículo, pueda probarse que el interés aplicado no resulta abusivo. Esta posible modificación del interés de demora, de

acuerdo con lo previsto en esta Ley, no será de aplicación a las operaciones comerciales realizadas con la Administración.

2. El juez que declare la invalidez de dichas cláusulas abusivas integrará el contrato con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.258 del Código Civil y dispondrá de facultades moderadoras respecto de los derechos y obligaciones de las partes y de las consecuencias de su ineficacia.
3. Serán igualmente nulas las cláusulas abusivas contenidas en las condiciones generales de la contratación según lo dispuesto en el apartado 1.
4. Las acciones de cesación y de retracción en la utilización de las condiciones generales a que se refiere el apartado anterior podrán ser ejercitadas, conforme a la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación, por las siguientes entidades:
 - a) Las asociaciones, federaciones de asociaciones y corporaciones de empresarios, de profesionales, de trabajadores autónomos y de agricultores que estatutariamente tengan encomendada la defensa de los intereses de sus miembros.
 - b) Las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.
 - c) Los colegios profesionales legalmente constituidos.

Estas entidades podrán personarse, en nombre de sus asociados, en los órganos jurisdiccionales o en los órganos administrativos competentes para solicitar la no aplicación de tales cláusulas o prácticas, en los términos y con los efectos dispuestos por la legislación comercial y mercantil de carácter nacional. Las denuncias presentadas por estas entidades ante las autoridades de competencia tendrán carácter confidencial en los términos de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las entidades mencionadas en dicho apartado también podrán personarse en los órganos jurisdiccionales o en los órganos administrativos competentes y asumir el ejercicio de acciones colectivas de cesación y de retracción en defensa de los intereses de sus asociados frente a empresas incumplidoras con carácter habitual de los períodos de pago previstos en esta Ley, en los contratos que no están incluidos en el ámbito de la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación.

Artículo 10. Cláusula de reserva de dominio.

En las relaciones internas entre vendedor y comprador, aquél conservará la propiedad de los bienes vendidos hasta el pago total del precio, siempre que se haya convenido expresamente una cláusula de reserva de dominio entre comprador y vendedor antes de la entrega de los bienes.

Sin perjuicio de la aplicación del artículo 1.112 del Código Civil, el vendedor podrá subrogar en su derecho a la persona que, mediante la realización de anticipos, financiación o asunción de la obligación, realiza la contraprestación por cuenta del deudor o permite a este último adquirir derecho sobre el objeto de la reserva de dominio o utilizarlo cuando dicha contraprestación se destina, efectivamente, a ese fin.

Entre las medidas de conservación de su derecho, el vendedor o el tercero que haya financiado la operación podrá retener la documentación acreditativa de la titularidad de los bienes sobre los que se haya pactado la reserva de dominio.

Artículo 11. Transparencia en las buenas prácticas comerciales.

Con el fin de velar por la plena transparencia en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente Ley, las Administraciones Públicas promoverán la elaboración de Códigos de buenas prácticas comerciales, así como la adopción de sistemas de resolución de conflictos a través de la mediación y el arbitraje, siendo de adscripción voluntaria por parte de los agentes económicos.”

La **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del **contrato de transporte terrestre de mercancías** indica lo siguiente:

“Artículo 41. Demora en el pago del precio.

1. En todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días, en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.
2. Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.
3. El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la Ley 3/2004.
Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo puede mostrar su aceptación o rechazo global.”

La **Orden FOM/1882/2012**, de 1 de agosto, por la que se aprueban las **condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera** indica lo siguiente:

“3.11 Demora en el pago del precio y gastos del transporte:

El obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días contados desde la fecha en que haya recibido la factura o una solicitud de pago equivalente, y deberá pagar el interés previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega del envío en destino.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la Ley 3/2004.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 41 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.”

6.5.2. Tipo legal del interés de demora.

A continuación, se presenta la evolución del tipo legal del interés de demora, publicado por el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 3/2004.

Tipo legal del interés de demora en operaciones comerciales.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Primer semestre	8,00	8,00	8,00	01-01 a 23-02: 7,75 24-02 a 30-06: 8,75	8,25	8,05	8,05	8,00	8,00	8,00	8,00
Segundo semestre	8,00	8,25	8,00	8,50	8,15	8,05	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00

Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Tipo legal del interés de demora en operaciones comerciales.

	2021	2022	2023	2024	2025						
Primer semestre	8,00	8,00	10,50	12,50	11,15						
Segundo semestre	8,00	8,00	12,00	12,25							

Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

6.6. Seguimiento de la evolución de la morosidad en el transporte de mercancías por carretera.

6.6.1. Normativa.

La **Ley 15/2010**, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen **medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales** indica lo siguiente:

“Artículo segundo. Seguimiento de la evolución de la morosidad y resultados de la eficacia de la Ley.

En el marco de los instrumentos técnicos, consultivos y de participación sectorial de que dispone el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para efectuar el análisis y la evolución de la actividad de los diferentes sectores económicos, se realizará un seguimiento específico de la evolución de los plazos de pago y de la morosidad en las transacciones comerciales así como de los resultados de la práctica y eficacia de la presente ley, con la participación de las asociaciones multisectoriales de ámbito nacional y autonómico así como la Plataforma Multisectorial contra la Morosidad. Con periodicidad anual el Observatorio Estatal de la Morosidad Privada, elaborará un informe sobre la situación de los plazos de pago y de la morosidad en las transacciones comerciales, que permita analizar los resultados y la eficacia de la presente ley. Dicho informe será presentado y analizado en el Consejo Estatal de la PYME. Posteriormente, el Gobierno lo remitirá a las Cortes Generales y será publicado en la página web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. El informe incluirá información relativa a la situación de los plazos de pago y morosidad de las administraciones públicas que será aportada por el Ministerio de Hacienda y Función Pública.

7. ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS.

Este apartado es un resumen del “Observatorio de la Actividad del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados” de esta Dirección General.

Los datos de actividad recogidos en este Observatorio han sido elaborados por la “Subdirección General de Estudios Económicos y Estadísticas” del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a partir de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). El diseño muestral se basa en un muestreo aleatorio estratificado con el vehículo-semana como unidad de muestreo. Los criterios de estratificación son los siguientes: tipo de servicio, ámbito de la autorización y capacidad de carga. El tamaño de la muestra teórica es de 1.000 vehículos semanales. El objetivo fundamental de la encuesta es investigar las operaciones de transporte realizadas por el vehículo seleccionado en la semana de referencia.

El ámbito de estudio de la actividad son las operaciones de transporte de mercancías con recorrido intermunicipal realizadas por los vehículos pesados españoles autorizados. Los datos de la EPTMC se tratan estadísticamente de la forma adecuada para obtener trimestralmente las toneladas transportadas, las toneladas-kilómetro producidas y los kilómetros recorridos en carga y en vacío.

La actividad anual en el transporte público intermunicipal de mercancías por carretera en vehículos pesados viene acompañando los diferentes ciclos económicos registrados. Desde 1999 a 2007 creció tanto en las **toneladas transportadas, en las toneladas-kilómetro producidas** y en los kilómetros recorridos en carga, alcanzando un +124,6% acumulado en 2007 al medirse en toneladas, un +96,3% en toneladas-km y un +93% en kilómetros recorridos en carga.

De 2008 a 2013 disminuyó la actividad durante siete años consecutivos, reduciéndose más de un 40% medido en toneladas transportadas, más de un 20% en toneladas-km y un 21,6% en kilómetros recorridos en carga.

De 2014 a 2019 la actividad entró de nuevo en un ciclo creciente alcanzando en ese año registros superiores a 2007 en su conjunto, impulsado especialmente por el transporte internacional.

En 2020, disminuyó, recuperándose con fuerza en 2021. En 2022 y 2023 se ha registrado una reducción acumulada de la actividad medida en toneladas-km del 2,5%.

A lo largo de 2024, y gracias a un gran crecimiento en el último trimestre, el nivel de actividad en el acumulado del año es claramente superior al mismo periodo del año anterior en tn (+3,6%), tn-km (+3,2%) y km recorridos en carga (+3,5%).

El aprovechamiento anual de la oferta en el transporte público intermunicipal de mercancías por carretera en vehículos pesados presenta un comportamiento ligeramente diferente al de la actividad.

Si bien de 1999 a 2007 tuvo un periodo de crecimiento (+27% en Tn/tn ofertada, 11% en tn-km/tn ofertada y +13,1% los km recorridos en carga por número de vehículos), los datos tras la crisis de 2008 son dispares.

El aprovechamiento medido en toneladas transportadas sobre toneladas ofertadas cayó desde 2007 hasta 2012, acumulando una reducción del 33%. Sin embargo, al analizar este aprovechamiento en toneladas kilómetro, se aprecia una reducción menor y más corta, del 21% entre 2007 y 2009. En el caso de los km recorridos en carga por número de vehículos, fue similar, siendo del 16,1% entre 2007 y 2009.

Estos indicadores crecieron de manera clara hasta 2015. Desde entonces, se aprecia una tendencia ligeramente decreciente en el aprovechamiento, con la excepción de la crisis del año 2020 y la posterior recuperación en 2021. Desde 2015 hasta 2023, se ha producido una caída acumulada del 5% en el aprovechamiento medido en toneladas, del 7,8% en toneladas-kilómetro y del 5% en los km recorridos por número de vehículos.

En 2024, el aprovechamiento ha mejorado en todos sus parámetros. En Toneladas transportadas / Toneladas ofertadas creció un +2,6%, en km recorridos por número de vehículos un +2,3% y un +1,5% en Toneladas-kilómetro producidas / Toneladas ofertadas.

7.1. Toneladas-kilómetro producidas.

7.1.1. Evolución anual según el tipo de servicio y desplazamiento.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.

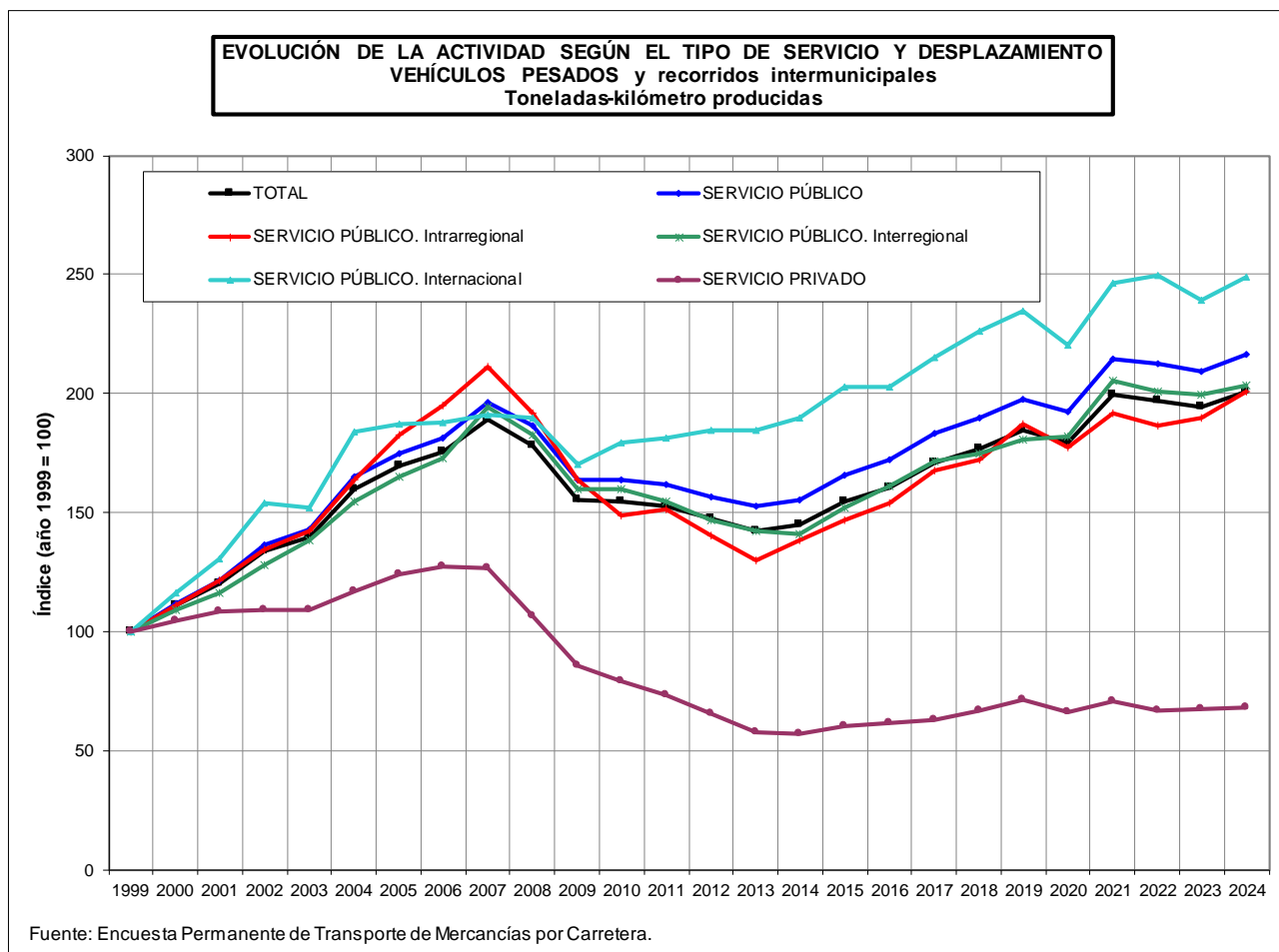
VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.

Toneladas-kilómetro producidas.

Índice base: año 1999 = 100

Año	SERVICIO PÚBLICO												SERVICIO PRIVADO	
	TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior		
	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior				
1999	100,0		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0	
2000	110,8	10,8%	111,5	11,5%	111,1	11,1%	109,2	9,2%	115,9	15,9%	104,3	4,3%	104,3	4,3%
2001	119,9	8,3%	121,3	8,8%	121,3	9,1%	116,0	6,2%	130,7	12,8%	108,5	4,0%	108,5	4,0%
2002	133,7	11,5%	136,6	12,6%	134,4	10,8%	127,7	10,1%	153,8	17,7%	108,9	0,4%	108,9	0,4%
2003	139,3	4,2%	142,9	4,6%	142,0	5,6%	138,2	8,2%	151,6	-1,4%	109,2	0,3%	109,2	0,3%
2004	159,9	14,8%	165,0	15,5%	163,8	15,4%	154,6	11,9%	184,0	21,3%	117,1	7,3%	117,1	7,3%
2005	169,4	5,9%	174,7	5,9%	182,6	11,4%	164,8	6,6%	187,2	1,7%	124,3	6,1%	124,3	6,1%
2006	175,6	3,7%	181,4	3,8%	194,6	6,6%	173,1	5,0%	187,8	0,3%	126,9	2,1%	126,9	2,1%
2007	189,0	7,6%	196,3	8,3%	211,4	8,7%	194,1	12,1%	191,0	1,7%	126,9	-0,1%	126,9	-0,1%
2008	177,8	-6,0%	186,2	-5,2%	191,6	-9,4%	182,3	-6,1%	189,8	-0,6%	106,2	-16,3%	106,2	-16,3%
2009	155,4	-12,6%	163,6	-12,1%	163,6	-14,6%	159,8	-12,3%	170,4	-10,2%	85,4	-19,5%	85,4	-19,5%
2010	154,5	-0,6%	163,4	-0,1%	148,6	-9,1%	159,8	0,0%	179,1	5,1%	79,1	-7,4%	79,1	-7,4%
2011	152,3	-1,4%	161,6	-1,1%	151,2	1,7%	154,3	-3,4%	181,1	1,1%	73,0	-7,6%	73,0	-7,6%
2012	147,1	-3,4%	156,8	-3,0%	140,0	-7,4%	147,0	-4,7%	184,4	1,9%	65,2	-10,8%	65,2	-10,8%
2013	142,4	-3,2%	152,4	-2,8%	129,7	-7,4%	142,4	-3,2%	184,3	-0,1%	57,4	-11,9%	57,4	-11,9%
2014	144,6	1,5%	154,9	1,6%	138,2	6,6%	141,1	-0,9%	189,8	3,0%	57,1	-0,6%	57,1	-0,6%
2015	154,8	7,0%	165,9	7,1%	147,0	6,3%	151,8	7,6%	202,7	6,8%	60,1	5,3%	60,1	5,3%
2016	160,4	3,6%	172,1	3,7%	153,8	4,6%	161,3	6,3%	202,4	-0,1%	61,5	2,3%	61,5	2,3%
2017	170,7	6,4%	183,4	6,6%	167,4	8,8%	171,2	6,1%	215,0	6,2%	62,8	2,2%	62,8	2,2%
2018	176,6	3,5%	189,5	3,3%	172,4	3,0%	174,9	2,2%	226,1	5,1%	66,6	6,1%	66,6	6,1%
2019	184,4	4,4%	197,7	4,3%	186,8	8,3%	180,7	3,3%	234,7	3,8%	70,9	6,4%	70,9	6,4%
2020	179,0	-2,9%	192,3	-2,7%	177,2	-5,1%	181,7	0,6%	220,4	-6,1%	66,2	-6,7%	66,2	-6,7%
2021	199,5	11,4%	214,7	11,6%	191,4	8,0%	205,0	12,8%	246,3	11,7%	70,7	6,8%	70,7	6,8%
2022	197,0	-1,2%	212,4	-1,1%	186,6	-2,5%	200,5	-2,2%	249,4	1,3%	66,8	-5,6%	66,8	-5,6%
2023	194,5	-1,3%	209,5	-1,4%	189,4	1,5%	199,7	-0,4%	239,1	-4,1%	67,4	1,0%	67,4	1,0%
2024	200,7	3,2%	216,4	3,3%	200,9	6,1%	203,4	1,8%	248,9	4,1%	67,8	0,5%	67,8	0,5%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



7.1.2. Evolución trimestral según el tipo de servicio y desplazamiento.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.

VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.

Toneladas-kilómetro producidas.

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

Año	Trimestre	SERVICIO PÚBLICO														SERVICIO PRIVADO	
		TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior				
		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior						
1999	1T	100,0		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0		100,0			
	2T	107,1		106,9		104,3		105,4		110,8		109,3		101,1			
	3T	91,1		90,0		106,0		93,7		74,5		101,1		101,1			
	4T	103,2		101,8		109,4		100,6		99,3		115,8		115,8			
2000	1T	111,3	11,3%	110,8	10,8%	116,5	16,5%	107,0	7,0%	113,9	13,9%	115,9	15,9%	115,9	15,9%		
	2T	118,7	10,8%	119,1	11,5%	122,2	17,1%	116,8	10,8%	121,4	9,5%	115,2	5,4%	115,2	5,4%		
	3T	99,9	9,8%	99,3	10,4%	111,0	4,7%	108,0	15,3%	77,9	4,7%	105,5	4,4%	105,5	4,4%		
	4T	114,6	11,1%	115,3	13,3%	116,9	6,8%	104,7	4,1%	132,5	33,3%	108,0	-6,7%	108,0	-6,7%		
2001	1T	123,5	11,0%	123,7	11,7%	123,9	6,4%	113,5	6,0%	140,9	23,8%	122,2	5,4%	122,2	5,4%		
	2T	127,8	7,6%	128,7	8,1%	127,9	4,7%	123,1	5,4%	138,9	14,4%	119,4	3,7%	119,4	3,7%		
	3T	108,5	8,5%	108,1	8,9%	125,2	12,8%	110,2	2,0%	94,9	21,8%	111,5	5,7%	111,5	5,7%		
	4T	121,6	6,1%	122,9	6,6%	132,2	13,1%	117,0	11,7%	127,8	-3,5%	109,2	1,1%	109,2	1,1%		
2002	1T	136,0	10,1%	137,9	11,5%	135,0	9,0%	125,4	10,5%	160,9	14,2%	118,9	-2,7%	118,9	-2,7%		
	2T	141,1	10,4%	143,7	11,6%	143,6	12,3%	135,2	9,9%	158,1	13,8%	117,2	-1,9%	117,2	-1,9%		
	3T	125,3	15,5%	127,0	17,5%	144,3	15,3%	124,4	12,8%	121,8	28,3%	109,9	-1,5%	109,9	-1,5%		
	4T	134,2	10,4%	136,0	10,6%	141,3	6,9%	125,5	7,2%	150,8	18,0%	118,1	8,1%	118,1	8,1%		
2003	1T	146,6	7,8%	149,2	8,2%	147,7	9,4%	139,2	11,0%	167,0	3,8%	123,2	3,7%	123,2	3,7%		
	2T	145,1	2,9%	147,6	2,7%	151,2	5,3%	142,6	5,5%	154,1	-2,6%	122,2	4,3%	122,2	4,3%		
	3T	125,8	0,3%	127,9	0,7%	143,6	-0,5%	127,5	2,5%	119,6	-1,8%	106,6	-2,9%	106,6	-2,9%		
	4T	141,7	5,5%	144,8	6,5%	153,6	8,7%	143,2	14,1%	142,5	-5,5%	113,2	-4,2%	113,2	-4,2%		
2004	1T	168,1	14,7%	173,1	16,0%	164,8	11,5%	155,1	11,4%	208,3	24,8%	123,2	0,0%	123,2	0,0%		
	2T	169,8	17,0%	173,3	17,4%	173,4	14,7%	161,1	12,9%	194,1	25,9%	137,6	12,7%	137,6	12,7%		
	3T	143,3	13,9%	146,3	14,4%	173,2	20,7%	141,5	10,9%	139,4	16,5%	115,7	8,5%	115,7	8,5%		
	4T	160,7	13,4%	164,9	13,9%	176,2	14,8%	160,6	12,1%	165,9	16,4%	122,5	8,2%	122,5	8,2%		
2005	1T	165,2	-1,7%	169,0	-2,3%	173,6	5,4%	153,4	-1,1%	192,9	-7,4%	130,6	6,0%	130,6	6,0%		
	2T	181,9	7,2%	185,9	7,3%	208,9	20,5%	170,4	5,8%	199,3	2,7%	145,8	5,9%	145,8	5,9%		
	3T	160,7	12,2%	163,9	12,0%	202,4	16,8%	161,4	14,1%	146,4	5,0%	131,4	13,6%	131,4	13,6%		
	4T	171,9	7,0%	177,4	7,6%	181,4	3,0%	173,7	8,2%	181,4	9,4%	121,8	-0,6%	121,8	-0,6%		
2006	1T	178,9	8,3%	183,9	8,8%	203,6	17,3%	174,8	13,9%	188,1	-2,5%	134,3	2,9%	134,3	2,9%		
	2T	188,4	3,6%	192,5	3,6%	212,9	1,9%	180,0	5,6%	202,3	1,5%	150,9	3,5%	150,9	3,5%		
	3T	159,7	-0,6%	163,6	-0,2%	197,8	-2,3%	163,1	1,0%	144,9	-1,0%	124,3	-5,4%	124,3	-5,4%		
	4T	177,8	3,5%	183,0	3,1%	202,5	11,6%	174,1	0,2%	187,0	3,1%	131,3	7,8%	131,3	7,8%		
2007	1T	189,8	6,1%	194,7	5,9%	225,6	10,8%	184,7	5,6%	194,2	3,3%	145,6	8,4%	145,6	8,4%		
	2T	200,2	6,3%	206,9	7,5%	222,0	4,3%	204,1	13,4%	203,3	0,5%	139,3	-7,7%	139,3	-7,7%		
	3T	180,6	13,1%	186,1	13,8%	223,3	12,9%	192,3	17,9%	154,5	6,6%	131,0	5,4%	131,0	5,4%		
	4T	187,9	5,7%	194,9	6,5%	216,7	7,0%	194,9	11,9%	182,5	-2,4%	124,6	-5,1%	124,6	-5,1%		

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.**VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.**

Toneladas-kilómetro producidas.

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

		SERVICIO PÚBLICO												SERVICIO PRIVADO	
Año	Trimestre	TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior		
		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior				
2008	1T	193,2	1,8%	201,4	3,4%	221,1	-2,0%	194,0	5,1%	202,7	4,4%	119,1	-18,2%		
	2T	184,5	-7,9%	192,0	-7,2%	202,3	-8,9%	188,3	-7,7%	192,5	-5,3%	116,5	-16,4%		
	3T	171,3	-5,2%	178,6	-4,0%	204,6	-8,4%	181,5	-5,6%	159,0	2,9%	104,5	-20,2%		
	4T	164,4	-12,5%	170,2	-12,7%	176,4	-18,6%	164,9	-15,4%	175,7	-3,7%	112,2	-10,0%		
2009	1T	154,0	-20,3%	160,6	-20,3%	162,2	-26,7%	153,5	-20,9%	171,7	-15,3%	94,3	-20,8%		
	2T	162,9	-11,7%	170,4	-11,2%	171,0	-15,5%	169,1	-10,2%	172,3	-10,5%	95,2	-18,3%		
	3T	149,4	-12,8%	155,9	-12,7%	177,4	-13,3%	162,1	-10,7%	133,2	-16,2%	89,9	-14,0%		
	4T	157,4	-4,3%	165,4	-2,8%	176,0	-0,2%	154,3	-6,4%	178,2	1,4%	84,6	-24,6%		
2010	1T	155,6	1,0%	163,8	2,0%	147,6	-9,0%	157,6	2,7%	183,5	6,8%	81,4	-13,7%		
	2T	164,7	1,1%	173,4	1,7%	160,7	-6,0%	166,1	-1,8%	193,1	12,0%	86,1	-9,5%		
	3T	144,2	-3,5%	150,8	-3,3%	158,5	-10,7%	153,6	-5,3%	141,9	6,5%	83,6	-7,0%		
	4T	155,7	-1,0%	163,4	-1,2%	157,2	-10,7%	161,5	4,7%	170,3	-4,4%	85,8	1,4%		
2011	1T	157,6	1,3%	165,5	1,1%	150,4	1,9%	156,3	-0,9%	189,9	3,5%	85,6	5,2%		
	2T	158,9	-3,5%	167,0	-3,7%	168,6	4,9%	156,3	-5,9%	184,3	-4,5%	85,5	-0,7%		
	3T	144,2	0,0%	152,4	1,0%	160,2	1,1%	152,1	-1,0%	148,4	4,6%	69,8	-16,5%		
	4T	150,6	-3,3%	159,4	-2,4%	155,6	-1,0%	152,3	-5,7%	173,8	2,1%	70,3	-18,1%		
2012	1T	160,8	2,0%	170,4	2,9%	155,8	3,5%	153,7	-1,6%	207,1	9,1%	74,1	-13,5%		
	2T	156,8	-1,3%	165,9	-0,6%	147,8	-12,3%	154,6	-1,1%	195,5	6,1%	74,1	-13,4%		
	3T	135,5	-6,0%	143,5	-5,8%	142,7	-11,0%	143,0	-6,0%	144,7	-2,5%	63,7	-8,8%		
	4T	137,3	-8,8%	145,2	-9,0%	141,6	-9,0%	136,5	-10,4%	162,0	-6,8%	65,9	-6,2%		
2013	1T	141,4	-12,1%	149,9	-12,0%	126,8	-18,6%	137,2	-10,7%	184,6	-10,9%	64,0	-13,7%		
	2T	149,4	-4,7%	159,4	-3,9%	131,1	-11,3%	149,3	-3,4%	192,7	-1,4%	58,6	-20,9%		
	3T	134,8	-0,5%	142,6	-0,6%	138,3	-3,0%	138,4	-3,2%	152,0	5,0%	64,5	1,3%		
	4T	146,0	6,3%	155,7	7,3%	148,2	4,7%	144,3	5,7%	179,5	10,8%	57,6	-12,7%		
2014	1T	151,6	7,2%	161,8	8,0%	131,4	3,6%	136,0	-0,9%	223,1	20,8%	58,3	-8,9%		
	2T	152,2	1,9%	162,1	1,7%	147,4	12,4%	148,6	-0,5%	193,5	0,4%	62,4	6,5%		
	3T	134,7	-0,1%	142,9	0,2%	148,8	7,6%	139,4	0,7%	145,4	-4,4%	60,5	-6,2%		
	4T	141,9	-2,8%	150,7	-3,2%	152,8	3,1%	139,9	-3,0%	168,0	-6,4%	62,1	7,9%		
2015	1T	151,6	0,0%	161,9	0,0%	144,0	9,6%	141,7	4,2%	206,4	-7,5%	58,3	0,0%		
	2T	164,6	8,1%	175,0	8,0%	156,8	6,4%	157,8	6,2%	214,8	11,0%	70,1	12,3%		
	3T	145,8	8,3%	154,9	8,4%	156,4	5,1%	147,8	6,0%	166,1	14,3%	63,6	5,1%		
	4T	159,1	12,1%	169,5	12,5%	159,9	4,7%	159,5	14,0%	192,1	14,3%	64,1	3,3%		
2016	1T	164,1	8,2%	174,9	8,0%	149,0	3,5%	157,0	10,8%	220,0	6,6%	66,1	13,4%		
	2T	170,9	3,8%	181,9	3,9%	163,6	4,4%	170,7	8,2%	211,4	-1,6%	70,3	0,3%		
	3T	149,8	2,7%	159,7	3,1%	168,1	7,5%	156,7	6,1%	160,0	-3,7%	59,9	-5,8%		
	4T	159,1	0,0%	169,4	-0,1%	165,0	3,2%	160,4	0,6%	187,1	-2,6%	65,7	2,4%		
2017	1T	170,7	4,0%	181,9	4,0%	168,7	13,2%	165,0	5,1%	218,0	-0,9%	68,9	4,3%		
	2T	176,9	3,6%	189,0	3,9%	173,0	5,7%	176,4	3,3%	219,6	3,9%	66,9	-4,9%		
	3T	162,1	8,2%	173,3	8,5%	172,7	2,8%	168,5	7,5%	181,6	13,5%	60,9	1,8%		
	4T	175,4	10,3%	186,9	10,3%	188,2	14,0%	174,3	8,7%	207,6	11,0%	71,0	8,1%		

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.

VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.

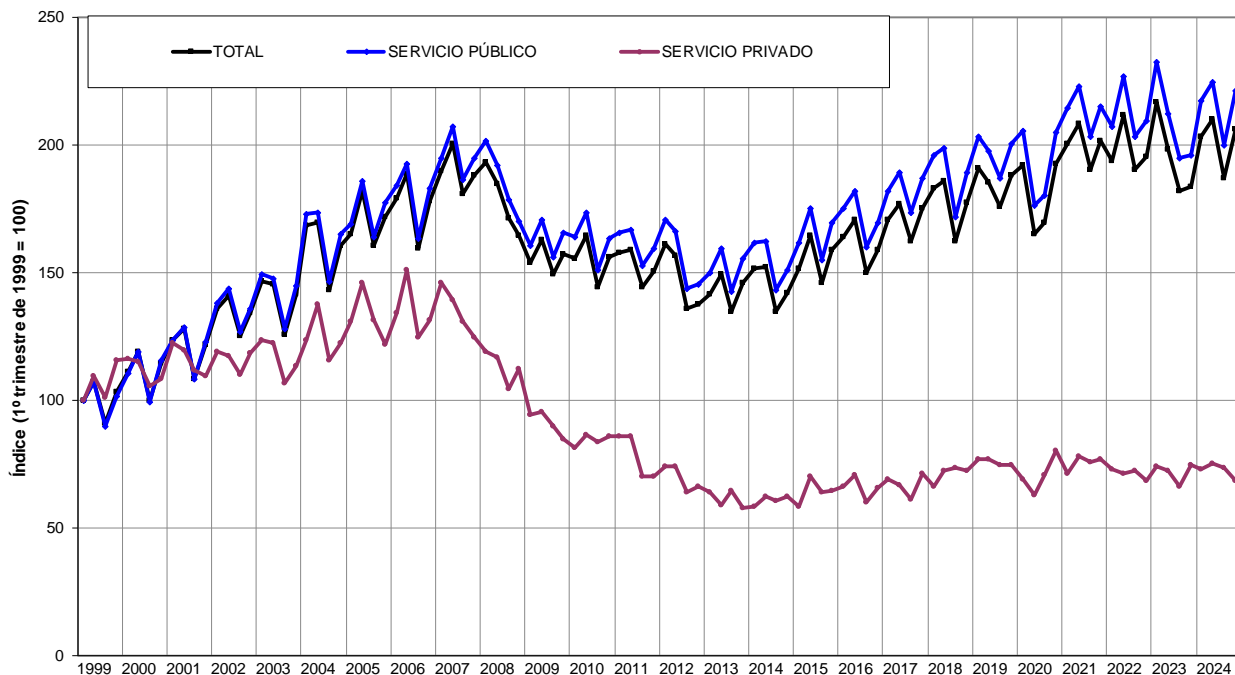
Toneladas-kilómetro producidas.

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

Año	Trimestre	SERVICIO PÚBLICO												SERVICIO PRIVADO	
		TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior		
		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior				
2018	1T	183,1	7,3%	196,0	7,8%	175,0	3,7%	173,2	5,0%	246,8	13,2%	65,8	-4,4%		
	2T	186,0	5,1%	198,5	5,0%	188,8	9,1%	182,8	3,6%	230,7	5,0%	72,5	8,4%		
	3T	162,1	0,0%	171,9	-0,8%	179,5	3,9%	167,3	-0,8%	175,5	-3,3%	73,5	20,6%		
	4T	177,5	1,2%	189,1	1,2%	180,4	-4,1%	176,0	1,0%	216,4	4,2%	72,2	1,7%		
2019	1T	190,8	4,2%	203,3	3,7%	194,0	10,8%	174,0	0,5%	258,5	4,7%	77,0	17,0%		
	2T	185,4	-0,3%	197,4	-0,6%	184,7	-2,2%	180,9	-1,0%	232,5	0,8%	76,8	5,9%		
	3T	175,7	8,4%	186,9	8,7%	203,0	13,1%	178,6	6,8%	191,8	9,3%	74,2	1,1%		
	4T	188,1	5,9%	200,6	6,1%	202,3	12,1%	188,7	7,2%	219,9	1,6%	74,3	2,8%		
2020	1T	192,0	0,6%	205,5	1,1%	184,0	-5,1%	195,6	12,4%	234,7	-9,2%	68,8	-10,7%		
	2T	164,8	-11,1%	176,0	-10,8%	165,1	-10,6%	167,6	-7,3%	196,5	-15,5%	62,8	-18,1%		
	3T	169,4	-3,6%	180,3	-3,5%	190,9	-6,0%	174,2	-2,5%	184,6	-3,8%	70,4	-5,2%		
	4T	192,4	2,3%	204,8	2,1%	203,6	0,7%	189,2	0,3%	232,0	5,5%	79,9	7,6%		
2021	1T	200,3	4,3%	214,5	4,4%	192,0	4,3%	201,5	3,0%	249,4	6,2%	71,4	3,8%		
	2T	208,4	26,5%	222,8	26,6%	216,3	31,0%	210,4	25,5%	247,5	26,0%	77,8	23,8%		
	3T	190,5	12,5%	203,2	12,7%	199,5	4,5%	204,4	17,4%	203,1	10,1%	75,5	7,3%		
	4T	201,5	4,7%	215,3	5,1%	195,6	-3,9%	203,2	7,4%	247,1	6,5%	76,6	-4,2%		
2022	1T	193,6	-3,3%	206,9	-3,5%	185,6	-3,3%	188,3	-6,5%	250,7	0,5%	72,6	1,8%		
	2T	211,6	1,5%	227,1	1,9%	207,0	-4,3%	225,6	7,2%	241,1	-2,6%	71,2	-8,5%		
	3T	190,1	-0,2%	203,1	0,0%	199,4	-0,1%	196,5	-3,9%	216,5	6,6%	72,3	-4,3%		
	4T	195,4	-3,1%	209,4	-2,8%	191,5	-2,1%	191,0	-6,0%	250,8	1,5%	68,4	-10,6%		
2023	1T	216,5	11,8%	232,2	12,2%	210,3	13,3%	216,5	15,0%	271,3	8,2%	74,1	2,0%		
	2T	198,2	-6,4%	212,1	-6,6%	196,7	-5,0%	197,5	-12,4%	245,5	1,8%	72,3	1,5%		
	3T	182,1	-4,2%	194,9	-4,0%	193,6	-2,9%	192,2	-2,2%	200,3	-7,5%	66,3	-8,2%		
	4T	183,7	-6,0%	195,7	-6,5%	194,3	1,5%	192,2	0,7%	202,4	-19,3%	74,7	9,2%		
2024	1T	203,0	-6,2%	217,4	-6,4%	194,3	-7,6%	197,1	-9,0%	264,9	-2,3%	72,7	-1,8%		
	2T	209,7	5,8%	224,6	5,9%	201,2	2,3%	212,1	7,4%	259,0	5,5%	74,9	3,6%		
	3T	187,0	2,7%	199,6	2,4%	215,5	11,3%	197,8	2,9%	193,6	-3,4%	73,1	10,2%		
	4T	205,8	12,0%	220,9	12,9%	232,4	19,6%	206,0	7,2%	239,9	18,5%	68,1	-8,9%		

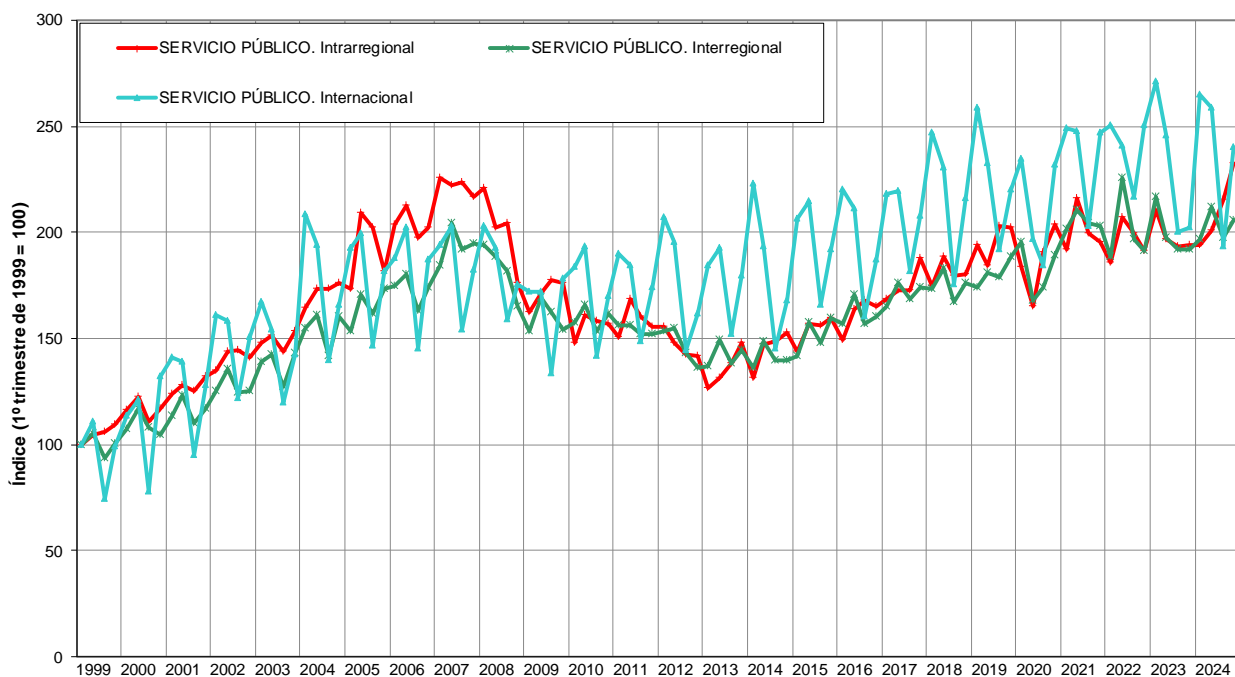
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

**EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO
VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales
Toneladas-kilómetro producidas**



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

**EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD - SERVICIO PÚBLICO
VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales
Toneladas-kilómetro producidas**



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

7.2. Toneladas-kilómetro producidas por tonelada ofertada.

7.2.1. Evolución anual según el tipo de servicio y desplazamiento.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.

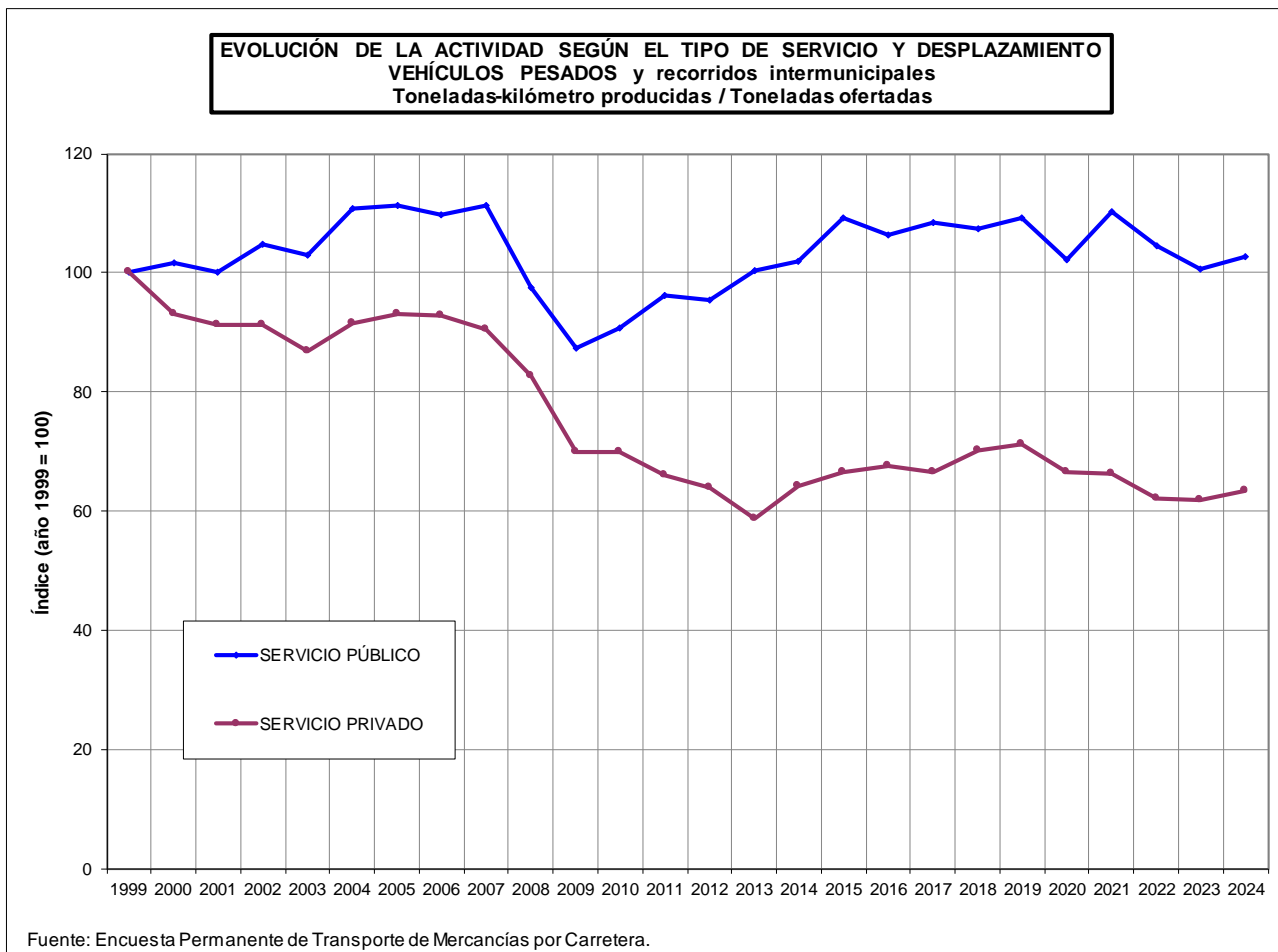
VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.

Toneladas-kilómetro producidas / Toneladas ofertadas.

Índice base: año 1999 = 100

Año	SERVICIO PÚBLICO		SERVICIO PRIVADO	
	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior	Actividad del año (Índice)	Variación sobre el año anterior
1999	100,0		100,0	
2000	101,5	1,5%	93,1	-6,9%
2001	100,1	-1,4%	91,3	-1,9%
2002	104,7	4,6%	91,1	-0,1%
2003	102,8	-1,8%	86,7	-4,9%
2004	110,8	7,7%	91,4	5,4%
2005	111,2	0,3%	93,0	1,7%
2006	109,6	-1,4%	92,7	-0,3%
2007	111,2	1,5%	90,4	-2,6%
2008	97,6	-12,3%	82,5	-8,6%
2009	87,4	-10,5%	69,9	-15,4%
2010	90,8	4,0%	69,9	0,0%
2011	96,1	5,9%	66,1	-5,4%
2012	95,4	-0,8%	63,8	-3,4%
2013	100,3	5,1%	58,6	-8,2%
2014	101,9	1,6%	64,1	9,5%
2015	109,2	7,2%	66,4	3,5%
2016	106,3	-2,6%	67,6	1,8%
2017	108,5	2,1%	66,6	-1,4%
2018	107,4	-1,0%	70,3	5,5%
2019	109,2	1,6%	71,2	1,4%
2020	102,2	-6,4%	66,6	-6,5%
2021	110,2	7,8%	66,3	-0,4%
2022	104,5	-5,2%	62,1	-6,3%
2023	100,7	-3,6%	61,8	-0,5%
2024	102,6	1,9%	63,3	2,3%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



7.2.2. Evolución trimestral según el tipo de servicio y desplazamiento.**EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.**

VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.

Toneladas-kilómetro producidas / Toneladas ofertadas.

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

Año	Trimestre	SERVICIO PÚBLICO		SERVICIO PRIVADO	
		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior
1999	1T	100,0		100,0	
	2T	104,0		109,0	
	3T	85,7		100,4	
	4T	95,3		108,5	
2000	1T	100,3	0,3%	105,7	5,7%
	2T	105,6	1,5%	103,1	-5,5%
	3T	86,4	0,8%	90,6	-9,7%
	4T	98,6	3,5%	90,7	-16,4%
2001	1T	102,9	2,6%	100,5	-5,0%
	2T	103,8	-1,7%	96,9	-6,0%
	3T	84,7	-2,0%	92,3	1,8%
	4T	94,3	-4,4%	91,8	1,3%
2002	1T	103,2	0,4%	100,7	0,2%
	2T	106,0	2,1%	98,3	1,4%
	3T	93,8	10,8%	88,9	-3,6%
	4T	99,5	5,5%	93,6	1,9%
2003	1T	107,1	3,7%	95,7	-4,9%
	2T	103,7	-2,1%	93,8	-4,6%
	3T	87,6	-6,6%	83,1	-6,6%
	4T	97,5	-2,0%	89,8	-4,1%
2004	1T	113,7	6,2%	97,5	1,9%
	2T	112,8	8,8%	107,4	14,6%
	3T	94,1	7,3%	87,3	5,1%
	4T	105,7	8,4%	90,5	0,8%
2005	1T	106,6	-6,3%	94,7	-2,9%
	2T	115,4	2,3%	106,0	-1,4%
	3T	99,5	5,8%	97,5	11,7%
	4T	106,2	0,5%	90,4	0,0%
2006	1T	108,0	1,3%	99,4	5,0%
	2T	112,3	-2,7%	110,0	3,8%
	3T	95,4	-4,1%	87,9	-9,8%
	4T	105,9	-0,3%	90,9	0,6%
2007	1T	110,6	2,4%	99,4	0,0%
	2T	115,3	2,6%	94,1	-14,4%
	3T	100,2	5,0%	92,4	5,1%
	4T	102,3	-3,4%	91,5	0,6%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.**VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.****Toneladas-kilómetro producidas / Toneladas ofertadas.**

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

Año	Trimestre	SERVICIO PÚBLICO		SERVICIO PRIVADO	
		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior
2008	1T	102,8	-7,0%	89,3	-10,2%
	2T	96,3	-16,4%	89,0	-5,5%
	3T	89,7	-10,5%	80,4	-13,0%
	4T	86,5	-15,4%	86,4	-5,6%
2009	1T	82,2	-20,1%	73,0	-18,2%
	2T	88,0	-8,7%	74,3	-16,5%
	3T	80,5	-10,3%	73,3	-8,8%
	4T	85,4	-1,3%	71,4	-17,3%
2010	1T	84,3	2,6%	70,5	-3,5%
	2T	90,5	2,9%	75,4	1,6%
	3T	82,4	2,4%	72,5	-1,1%
	4T	92,4	8,2%	73,8	3,3%
2011	1T	95,5	13,3%	73,4	4,2%
	2T	96,3	6,5%	73,8	-2,1%
	3T	87,1	5,7%	62,9	-13,3%
	4T	91,0	-1,5%	65,6	-11,1%
2012	1T	96,1	0,7%	71,0	-3,4%
	2T	94,9	-1,5%	71,9	-2,7%
	3T	85,5	-1,8%	61,1	-2,7%
	4T	90,0	-1,1%	62,9	-4,1%
2013	1T	95,2	-0,9%	60,8	-14,3%
	2T	102,0	7,4%	56,4	-21,6%
	3T	90,3	5,6%	66,5	8,8%
	4T	98,3	9,2%	61,5	-2,3%
2014	1T	100,5	5,6%	64,0	5,1%
	2T	101,0	-0,9%	69,7	23,6%
	3T	91,6	1,4%	66,6	0,1%
	4T	98,5	0,3%	67,9	10,3%
2015	1T	105,3	4,7%	62,9	-1,7%
	2T	112,7	11,5%	74,7	7,2%
	3T	97,4	6,4%	69,2	3,8%
	4T	104,9	6,5%	70,8	4,2%
2016	1T	104,9	-0,3%	73,1	16,2%
	2T	108,1	-4,1%	77,2	3,3%
	3T	95,1	-2,4%	63,8	-7,7%
	4T	100,9	-3,8%	68,7	-2,9%
2017	1T	106,3	1,3%	70,7	-3,2%
	2T	108,9	0,7%	68,2	-11,6%
	3T	98,0	3,1%	64,4	0,9%
	4T	104,4	3,5%	75,2	9,5%

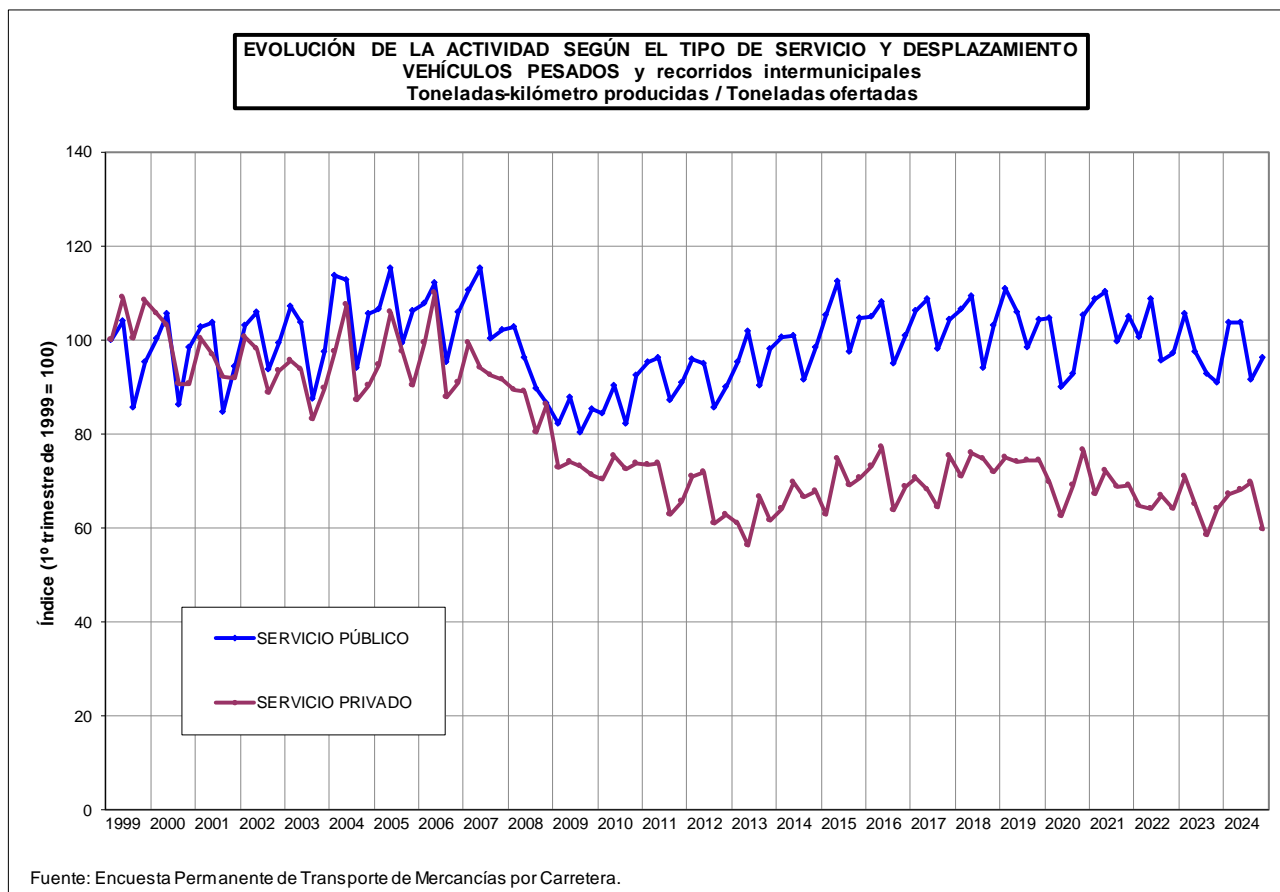
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD SEGÚN EL TIPO DE SERVICIO Y DESPLAZAMIENTO.**VEHÍCULOS PESADOS y recorridos intermunicipales.****Toneladas-kilómetro producidas / Toneladas ofertadas.**

Índice base: 1º trimestre de 1999 = 100

Año	Trimestre	SERVICIO PÚBLICO		SERVICIO PRIVADO	
		Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior	Actividad del trimestre (Índice)	Variación sobre el mismo trimestre del año anterior
2021	1T	108,6	3,7%	67,1	-3,6%
	2T	110,5	22,8%	72,2	15,2%
	3T	99,6	7,3%	68,9	-0,2%
	4T	105,1	-0,3%	69,0	-10,1%
2022	1T	100,6	-7,4%	64,6	-3,8%
	2T	108,7	-1,6%	64,0	-11,3%
	3T	95,6	-4,1%	66,9	-2,8%
	4T	97,2	-7,5%	64,2	-6,9%
2023	1T	105,8	5,2%	71,0	10,0%
	2T	97,7	-10,1%	65,2	1,8%
	3T	92,7	-3,0%	58,5	-12,6%
	4T	90,9	-6,5%	64,2	0,0%
2024	1T	103,8	-1,9%	67,3	-5,2%
	2T	103,7	6,2%	68,0	4,4%
	3T	91,5	-1,3%	69,6	18,9%
	4T	96,2	5,8%	59,9	-6,8%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



8. FUENTES CONSULTADAS.

- ✚ Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Observatorio de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados. Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Observatorio de la Actividad del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados. Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. Oferta y demanda. Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Evolución de los Indicadores Económicos y Sociales del Transporte Terrestre. Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Observatorio Social de Transporte por Carretera. Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- ✚ Precios de Carburantes y Combustibles. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- ✚ Instituto Nacional de Estadística.
- ✚ Banco de España.
- ✚ EUROSTAT.
- ✚ Ideauto.