

Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera

Nº 22

Marzo 2013

bor carretera
de mercancías
mercado del transporte
Observatorio de



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTE
TERRESTRE

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



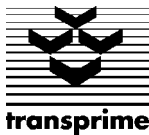
Comité Nacional del Transporte por Carretera



Asociación Española de Codificación Comercial



Asociación Española de Usuarios del Transporte de Mercancías



Asociación Española de Empresas con Transporte Privado de Mercancías y Grandes Usuarios del Servicio Público

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

En la citada página Web siempre se encuentra disponible el último Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera.

ÍNDICE

1. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.	3
2. INDICADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.	9
3. OBSERVATORIO DE COSTES.	13
3.1. Introducción.	13
3.2. Costes Directos del Transporte de Mercancías por Carretera.	16
Metodología de cálculo.	17
3.2.1. Vehículo articulado de carga general.	20
3.2.2. Vehículo de 3 ejes de carga general.	21
3.2.3. Vehículo de 2 ejes de carga general.	22
3.2.4. Vehículo frigorífico articulado.	23
3.2.5. Vehículo frigorífico de 2 ejes.	24
3.2.6. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos).	25
3.2.7. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases).	26
3.2.8. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación.	27
3.2.9. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos.	28
3.2.10. Portavehículos (tren de carretera).	29
3.2.11. Tren de carretera.	30
3.2.12. Vehículo articulado portacontenedores.	31
3.2.13. Volquete articulado de graneles.	32
3.2.14. Volquete articulado de obra.	33
3.2.15. Furgoneta.	34
3.3. Evolución de los Costes Directos del transporte de mercancías por carretera.	35
3.4. Índices para la actualización de la estructura de costes tipo.	39
3.5. Otros conceptos.	41
3.6. Precio del transporte.	42
3.7. Indemnización por paralización del vehículo.	48
3.8. Pago del precio del transporte. Plazo e interés de demora.	49
3.8.1. Normativa.	49
3.8.2. Tipo legal del interés de demora.	56
3.9. Seguimiento de la evolución de la morosidad en el transporte de mercancías por carretera.	57
3.9.1. Normativa.	57
3.10. Criterios de eficiencia mediante los que la empresa podría mejorar sus costes.	58
4. OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.	63
4.1. Autorizaciones de transporte de mercancías.	63
4.1.1. Evolución del número de vehículos autorizados de servicio público.	63
4.1.2. Evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.	70
4.2. Estructura empresarial.	71

4.2.1. Evolución del número de empresas con vehículos autorizados de servicio público.	71
4.2.2. Evolución de la media de vehículos autorizados de servicio público por empresa.....	73
4.2.3. Distribución de empresas según el número de vehículos autorizados de servicio público.	75
4.2.4. Evolución de la distribución de empresas según el número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional.	78
4.3. Edad media de los vehículos autorizados.	83
4.4. Evolución de la oferta.....	85
5. DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.	87
5.1. Características de la demanda en vehículos pesados.	87
5.2. Kilómetros recorridos por los vehículos pesados de servicio público.	89
5.3. Análisis comparativo del transporte público y privado.....	90
6. PRECIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS.....	91
6.1. Evolución de los precios sin IVA del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.....	92
6.1.1. Evolución trimestral según la distancia del recorrido en carga.	93
6.1.2. Evolución anual según la distancia del recorrido en carga.	96
6.2. Comparación de la evolución de los precios sin IVA y de los costes directos del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.	98
7. ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS.....	101
7.1. Toneladas-kilómetro producidas.....	104
7.1.1. Evolución anual según el tipo de servicio y desplazamiento.	104
7.1.2. Evolución trimestral según el tipo de servicio y desplazamiento.	106
7.2. Toneladas-kilómetro producidas por tonelada ofertada.	109
7.2.1. Evolución anual según el tipo de servicio y desplazamiento.	109
7.2.2. Evolución trimestral según el tipo de servicio y desplazamiento.	111
FUENTES CONSULTADAS.	115

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: oferta, demanda, costes directos, precios y actividad del transporte de mercancías por carretera. Los dos primeros se han elaborado en esta Dirección General partiendo de los estudios realizados por diferentes instituciones, sobre todo el propio Ministerio de Fomento y, de manera especial, de la explotación de los datos contenidos en el Registro General de Transportistas y de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte por Carretera. Los datos de precios y de la actividad han sido elaborados por la Subdirección General de Estadísticas del Ministerio de Fomento a partir de la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC). 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, AEUTRANSMER y TRANSPRIME) han debatido en profundidad cada uno de los aspectos que se contienen en las estructuras de costes que se publican.

El sector del “transporte y almacenamiento” tiene un carácter estratégico y tiene una incidencia importante en la economía nacional. Este sector aportó en el año 2009 el 4,2% del VAB_{pb} nacional, el 56,8% de esta aportación corresponde al “transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por tubería”. En el año 2011 este sector ocupó al 4,3% de la población ocupada nacional, el 64,9% de estos ocupados son del “transporte terrestre sin incluir el ferrocarril”.

El transporte de mercancías por carretera es el modo más utilizado en el transporte interior interurbano de mercancías, realizando en el año 2011 el 81,0% de las toneladas-kilómetro producidas. El 94,8% de las toneladas-kilómetro producidas en el año 2011 por los vehículos pesados españoles se realizaron en vehículos de servicio público. Por otra parte, el 72,7% de las toneladas transportadas en el año 2011 por los vehículos pesados de servicio público se desplazaron intrarregionalmente (incluye el transporte intramunicipal). En el transporte interior interurbano en vehículos pesados de servicio público el 74,6% de las toneladas transportadas en el año 2011 se desplazaron menos de 150 kilómetros y el 51,1% menos de 50 kilómetros.

El número de vehículos pesados autorizados, con tracción propia y de servicio público 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, además el incremento porcentual aumentó año tras año; hasta la entrada en vigor de esta orden este incremento se debe al de los vehículos autorizados de ámbito local y a partir de entonces, especialmente, al de los de ámbito nacional. El total de vehículos rígidos autorizados de servicio público rompió en 1999 la tendencia decreciente de los años anteriores. De 2001 a 2006 los incrementos del número de vehículos pesados autorizados fueron muy altos, siendo superior al 5 % y en 2001 superior al 8 %. 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, no fue tan alto como en los años siguientes, en parte a causa del efecto de la Orden mencionada y comentado para 2007. Esta Orden propició que durante un período posterior al 16 de abril de 2007 se produjera un crecimiento importante de los vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional (sin limitación) al canjearse los ámbitos comarcales y locales por el nacional. Debido a la crisis económica de 2009 a 2012 se produjeron decrementos superiores, en general, al -5 %. En 2010 y 2012 se produjo un fuerte descenso del número de vehículos autorizados, esto agravado por no visarse muchas autorizaciones. En 2011 aumenta ligeramente el número de vehículos autorizados debido a las rehabilitaciones de autorizaciones no visadas el año anterior.

El número de empresas con vehículos pesados autorizados de servicio público aumentó del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2008 de 71.020 a 75.965. A partir de esa fecha, y por efecto de la crisis económica, disminuyeron hasta 64.228 a 1 de enero de 2013.

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 2013 la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional ha crecido de 1,93 a 3,40. De 2008 a 2012 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.

Asimismo, 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, representando, tan solo, el 51,1% a 1 de enero de 2013, no obstante, estas empresas únicamente disponen del 15,1% de este tipo de vehículos. De 2008 a 2012 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.

Para el mismo tipo de vehículo autorizado de servicio público la edad media es menor en el ámbito nacional que en otros ámbitos. En los vehículos pesados la edad media de los camiones rígidos es mayor que la de los tractores. 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 (sin limitación) al pasar a nacional los ámbitos comarcal y local, esto trajo consigo 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 2012 la edad media aumentó mucho por efecto de la crisis económica.

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.

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 2011, con una variación media anual de 2007 a 2011 del -4,9%. En 2011 la demanda de transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados fue satisfecha por el servicio público en un 94,8% de las toneladas-kilómetro producidas, siendo la productividad y la eficiencia mucho mayores en el servicio público que en el servicio privado.

El “Observatorio de Costes” incluye las estructuras de costes directos de quince tipos de vehículos definidos por sus características técnicas, pero también por el tipo de actividad a la que están dedicados. Su finalidad es servir de orientación a las empresas relacionadas

con el transporte de mercancías por carretera, 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. Está a disposición de los interesados, en la página Web del Ministerio de Fomento (www.fomento.gob.es), el programa informático de simulación de costes **ACOTRAM**, desarrollado por la Dirección General de Transporte Terrestre, con el cual se puede calcular la estructura de costes de un vehículo a partir de los datos reales de cada empresa.

Los costes directos 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 bastante. En 2009, 2010 y 2011 se incrementaron bastante. En 2012 el incremento de los mismos ha sido moderado. La variación del precio del gasóleo es la principal causa de las fuertes variaciones de los costes.

En 1999 el incremento relativo del precio medio por kilómetro en carga fue mucho mayor en las operaciones de corta distancia. Esta diferencia se ha reducido desde 2005, especialmente desde 2009. En el año 2001 se produjeron fuertes incrementos de los precios. En los años siguientes estos incrementos fueron disminuyendo hasta hacerse prácticamente nulos en el año 2004. En 2005 y 2006 los precios se incrementaron bastante y en 2007 estos incrementos fueron disminuyendo hasta hacerse prácticamente nulos a principios de 2008. En los tres últimos trimestres de 2008 estos incrementos de los precios pasaron a ser positivos, salvo en los transportes a corta distancia. Los precios disminuyeron en los tres primeros trimestres de 2009, aumentaron desde el cuarto trimestre de 2009 al segundo trimestre de 2011, aunque con oscilaciones; y disminuyeron en los dos últimos trimestres de 2011 y en el primero de 2012. En el segundo trimestre de 2012 los precios se incrementaron respecto al trimestre anterior. En el tercer trimestre de 2012 los precios aumentaron respecto al trimestre anterior salvo en las “distancias en carga mayores de 300 kilómetros” y en las “distancias en carga menores de 100 kilómetros”. En el cuarto trimestre de 2012 los precios se incrementaron respecto al trimestre anterior en las “distancias en carga mayores de 300 kilómetros” y en las “distancias en carga entre 51 y 100 kilómetros”, y disminuyeron en el resto de distancias. Desde el tercer trimestre de 2009 hasta el cuarto de 2012 los precios crecieron más en los “transportes a distancias en carga mayores de 300 kilómetros” que en el resto de distancias. La variación del precio medio sin IVA en el cuarto trimestre de 2012, sobre el del mismo trimestre de 2011, fue del 1,2% para “todas las distancias” y del 2,2% para “las distancias en carga de más de 300 km”. Estos incrementos se produjeron a pesar de la fuerte disminución del precio en el primer trimestre de 2012. En

el resto de distancias se produjeron decrementos por efecto de la disminución del precio en el último trimestre de 2012 y en mayor medida a la disminución del mismo en el primer trimestre de 2012.

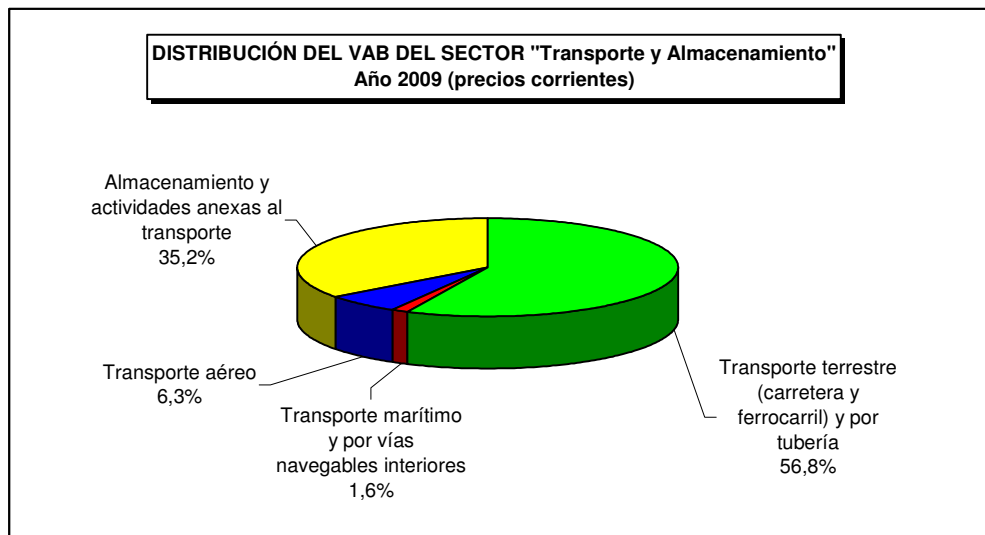
Las toneladas-kilómetro producidas por los vehículos pesados de servicio público crecieron un 56,8% del año 1999 al 2012. Hasta el año 2007 habían crecido un 96,3% con crecimientos anuales grandes, variando del 3,8% en 2006 al 15,5% en 2004. En 2008 decrecieron un -5,2% respecto a 2007, esto se notó especialmente en el transporte intrarregional con una disminución del -9,4%, en el transporte interregional decrecieron un -6,1% y en el transporte internacional bajaron un -0,6%. La caída fue especialmente grande en el cuarto trimestre con un descenso del -12,7% respecto al mismo trimestre del año 2007. En 2009 disminuyeron un -12,1% respecto a 2008, siendo en el transporte intrarregional de un -14,6%, en el transporte interregional de un -12,3% y en el transporte internacional de un -10,2%. No obstante, en el segundo trimestre se interrumpió la caída continua del año anterior. En 2010 disminuyeron un -0,1% respecto a 2009, en el transporte intrarregional descendieron un -9,1%, en el transporte interregional se incrementaron un 0,0% y en el transporte internacional subieron un 5,1%. En 2011 disminuyeron un -1,1% respecto a 2010, en el transporte intrarregional crecieron un 1,7%, en el transporte interregional bajaron un -3,4% y en el transporte internacional subieron un 1,1%. En 2012 disminuyeron un -3,0% respecto a 2011, en el transporte intrarregional descendieron un -7,4%, en el transporte interregional bajaron un -4,7% y en el transporte internacional subieron un 1,9%. En el cuarto trimestre de 2012, salvo en el transporte internacional, disminuyeron respecto al trimestre anterior y con un comportamiento peor al estacional normal ya que suele haber crecimiento en el cuarto trimestre. La variación en este trimestre respecto al mismo trimestre del año anterior fue en el transporte público del -9,0%, en el transporte intrarregional del -9,0%, en el transporte interregional del -10,4% y en el transporte internacional del -6,8%.

El aprovechamiento de la oferta en los vehículos pesados de servicio público, en cuanto a toneladas-kilómetro producidas por tonelada ofertada, decreció un -4,6% del año 1999 al 2012. Hasta el año 2007 había crecido un 11,2% con variaciones anuales entre el -1,8% de 2003 y el 7,7% de 2004. En 2008 decreció un -12,3% respecto a 2007, esto se notó especialmente en el transporte intrarregional con una disminución del -16,2%, en el transporte interregional decreció un -13,1% y en el transporte internacional bajó un -8,1%. La caída fue especialmente grande en el cuarto trimestre con un descenso del -15,4% respecto al mismo trimestre del año 2007. En 2009 disminuyó un -10,5% respecto a 2008, siendo en el transporte intrarregional de un -13,1%, en el transporte interregional de un -10,7% y en el transporte internacional de un -8,5%. No obstante, en el segundo trimestre se

interrumpió la caída continua del año anterior. En 2010 aumentó un 4,0% respecto a 2009, en el transporte intrarregional descendió un -5,4%, en el transporte interregional se incrementó un 4,1% y en el transporte internacional subió un 9,4%. En 2011 aumentó un 5,9% respecto a 2010, en el transporte intrarregional creció un 8,9%, en el transporte interregional varió un 3,4% y en el transporte internacional subió un 8,2%. En 2012 disminuyó un -0,8% respecto a 2011, en el transporte intrarregional descendió un -5,3%, en el transporte interregional bajó un -2,5% y en el transporte internacional subió un 4,2%. En el cuarto trimestre de 2012, salvo en el transporte interregional, aumentó respecto al trimestre anterior y con un comportamiento peor al estacional normal, salvo en el transporte internacional, ya que suele haber mayor crecimiento en el cuarto trimestre. La variación en este trimestre respecto al mismo trimestre del año anterior fue en el transporte público del -1,1%, en el transporte intrarregional del -1,1%, en el transporte interregional del -2,7% y en el transporte internacional del 1,3%.

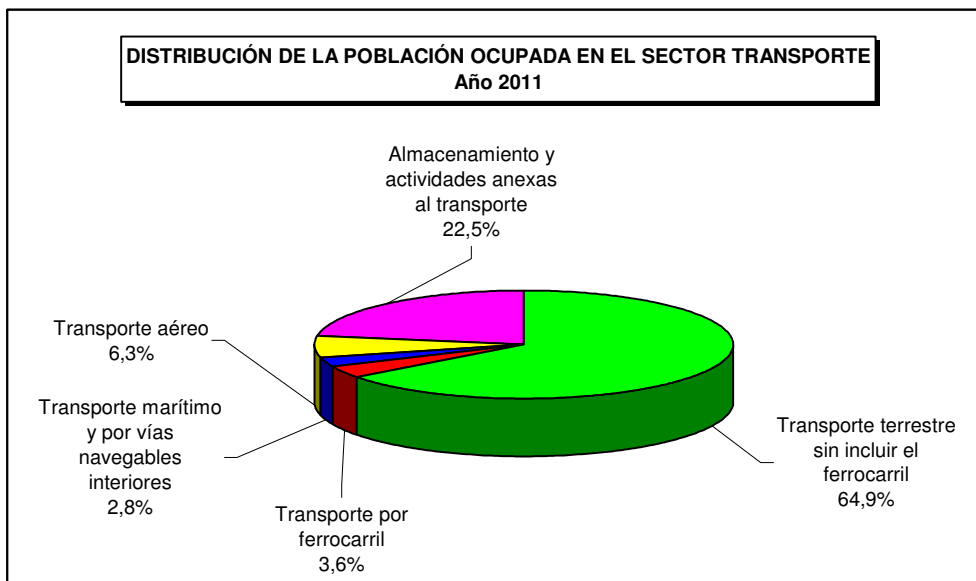
2. INDICADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

Según la Contabilidad Nacional de España, en 2009 el sector del “transporte y almacenamiento” aportó el 4,2% 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 56,8%. En la “Encuesta Anual de Servicios” del INE se pone de manifiesto que en 2007 la participación en el “transporte terrestre (carretera y ferrocarril)” del “transporte por carretera” (transporte de mercancías por carretera, transporte urbano e interurbano por autobús y transporte por taxi), respecto al VAB al coste de los factores (precios corrientes), fue del 91,3% y la del “transporte público de mercancías por carretera” del 67,3%.



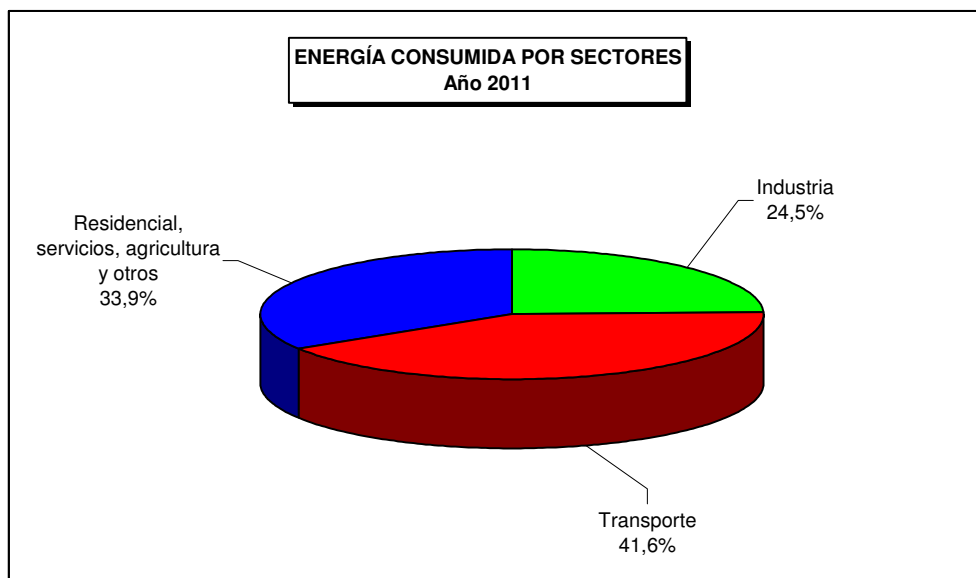
Fuente: INE (Contabilidad Nacional de España).

Según la Encuesta de Población Activa, en el año 2011 el sector del “transporte y almacenamiento” ocupó una media de 771.700 personas en España, lo que representó el 4,3% de la población ocupada nacional. El “transporte terrestre sin incluir el ferrocarril” ocupó a 500.500 personas, lo cual representó el 64,9% de los ocupados del sector “transporte y almacenamiento”. Los resultados de la “Encuesta Anual de Servicios” reflejan que en 2007 los ocupados en el “transporte público de mercancías por carretera” representaron el 67,5% de los del “transporte terrestre (carretera y ferrocarril)”.



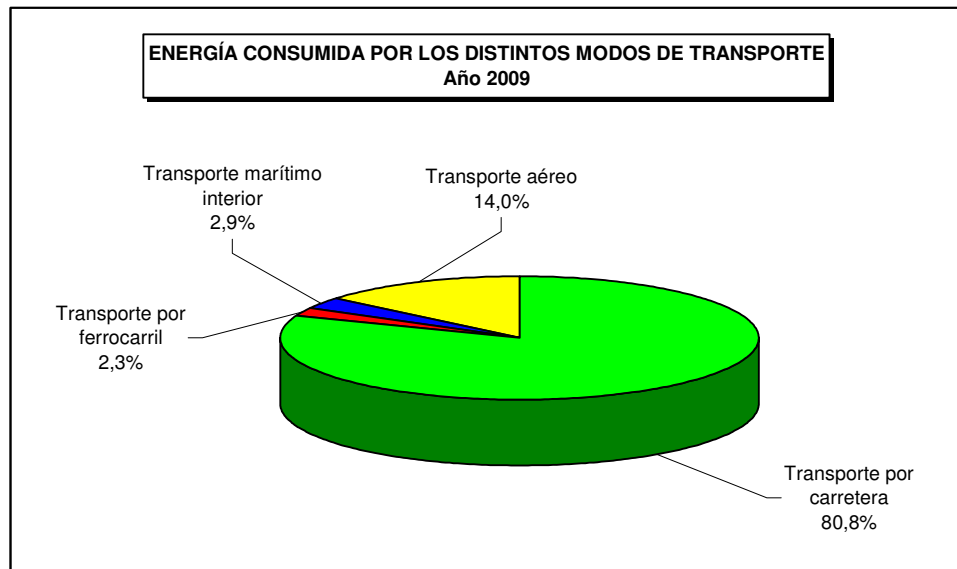
Fuente: INE (Encuesta de Población Activa)

El consumo energético del sector “transporte” en España, según datos de EUROSTAT, representó en el año 2011 el 41,6% del consumo total nacional.



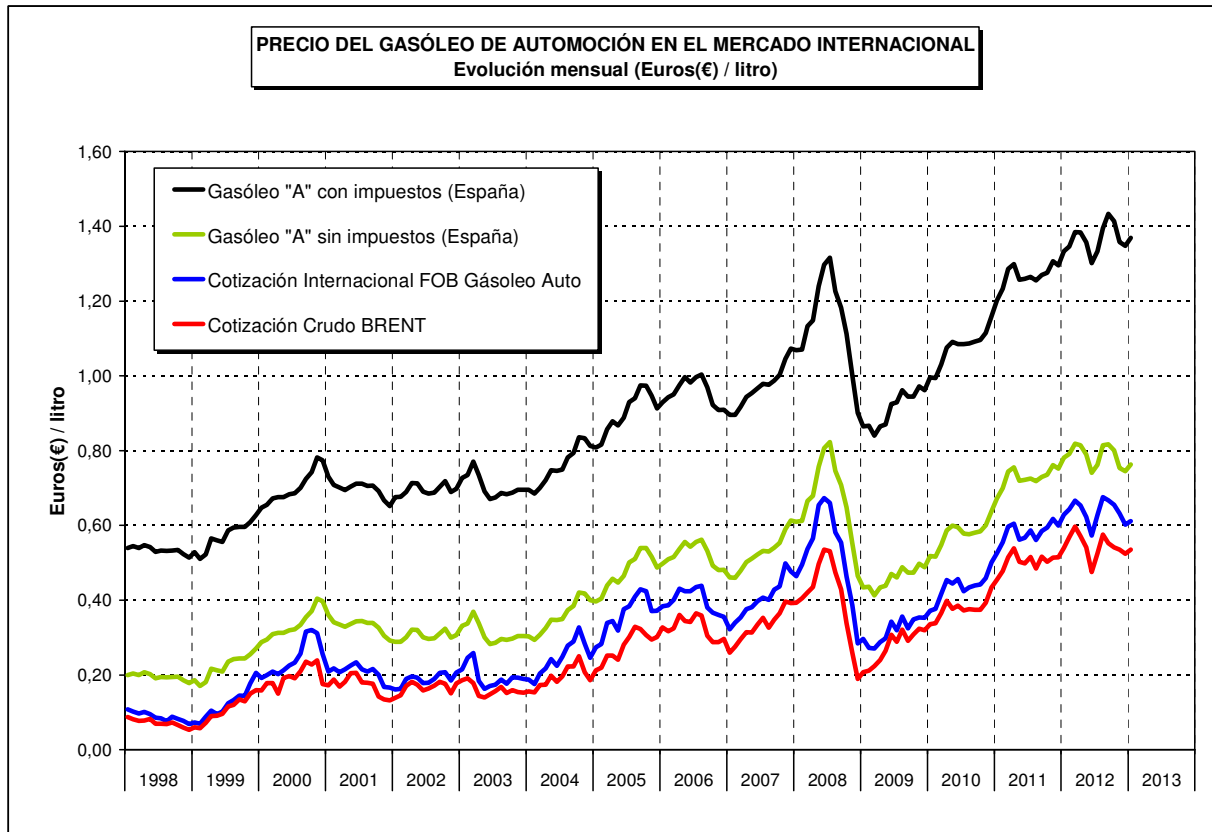
Fuente: EUROSTAT

Por lo que respecta al consumo de energía por modos de transporte, el transporte por carretera consumió en el año 2009, incluido el transporte personal, el 80,8% del total de la energía consumida en España en la actividad de transporte. Según estimaciones del IDAE, en el año 2000 el 46% del consumo total de energía del “transporte por carretera” correspondió al vehículo privado, el 51% al transporte de mercancías y el 3% al transporte colectivo de viajeros.



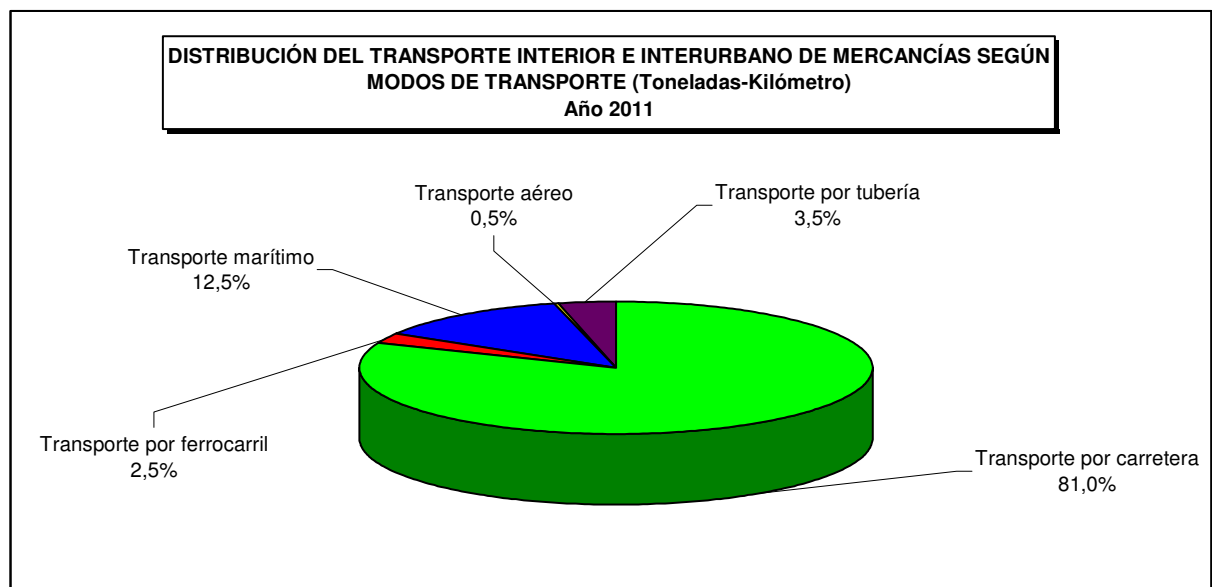
Fuente: EUROSTAT

El precio de los carburantes de automoción, tanto en España como en el mercado internacional, sufrió un fuerte incremento durante los años 1999 y 2000, motivado a la fuerte subida del precio del petróleo y a la revalorización del dólar frente al Euro. En 2004, 2005, 2007 y primer semestre de 2008 los precios volvieron a tener un importante incremento debido a la subida del precio del crudo. En el segundo semestre de 2008 los precios descendieron a niveles de 2005 por la fuerte caída del precio del crudo. En 2009, 2010 y 2011 los precios se incrementaron de forma importante. En 2012 el incremento de los precios fue moderado, pero con fuertes oscilaciones.



Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo

En cuanto al reparto modal del transporte interior e interurbano de mercancías, el transporte de mercancías por carretera realizó en el año 2011 el 81,0% de las toneladas-kilómetro producidas. Esta participación ha crecido en los últimos años, pues en 1985 representaba, tan solo, el 69,6%.



Fuente: Ministerio de Fomento

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, AEUTRANSMER y TRANSPRIME), bajo el patrocinio de la Dirección General de Transporte Terrestre, 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.

En el RD 1225/2006, de 27 de octubre, 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.”

En un mercado, como es el del transporte de mercancías por carretera, de grandes dimensiones, con un elevadísimo volumen de transacciones anuales y en constante estado de evolución, pero caracterizado por una acusada atomización de la oferta y la demanda y, consecuentemente, falto del nivel de transparencia que sería deseable, este Observatorio de Costes pretende constituirse en punto de referencia para todas aquellas empresas que, ya sea por su reducido tamaño o por su insuficiente posicionamiento estratégico, encuentran dificultades para establecer los criterios de gestión a seguir para asegurarse una adecuada política comercial.

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

Tres han sido los criterios tenidos en cuenta al elaborar el presente Observatorio de Costes, como requisitos imprescindibles para su eficacia: credibilidad, veracidad y coherencia.

Los dos primeros criterios van ineludiblemente unidos. Sólo si los datos del Observatorio responden verdaderamente a los costes reales de una empresa de transporte podrá aquél alcanzar la credibilidad suficiente como para que las empresas que operan en el mercado le otorguen su confianza en la elaboración de sus respectivas estrategias comerciales.

Para garantizar el logro de estos dos objetivos, se ha partido de 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, sobre la base de un minucioso estudio de los costes reales que genera la explotación de un vehículo de transporte por carretera, sin que en ningún caso se haya dado cabida a valoraciones subjetivas de uno u otro de los sectores a quienes el Observatorio va destinado.

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, entendiendo como tal aquélla que se atiene a unos criterios mínimos de gestión suficientemente adecuados como para permitirle mantener una situación equilibrada en sus relaciones mercantiles. Los costes directos que presenta este Observatorio corresponden a la media nacional, obtenida al ponderar los costes de cada provincia por el peso de ésta en el transporte de mercancías por carretera. Las diferencias de los costes provinciales resultan en algunos casos significativas, siendo originadas principalmente por los costes de personal.

Dada la dificultad de cuantificar los costes indirectos que puede soportar una empresa transportista, los cuales no guardan una relación directa con el volumen del transporte realizado por ésta, los costes medios tenidos en cuenta son únicamente los directos, debiendo añadirseles los indirectos de gestión, comercialización, etc., que, en su caso, soporte la empresa transportista de que se trate en cada caso concreto.

El tercer elemento tenido en cuenta al elaborar el Observatorio de Costes, la coherencia, aconseja que la información que con él se pretende transmitir resulte fácilmente accesible para sus destinatarios y lo más completa posible.

Desde esa óptica se ha pretendido, primero, que la presentación de los datos resulte directamente comprensible, aún para quién no tenga preparación financiera o contable previa; segundo, que el destinatario tenga información acerca de la metodología de cálculo,

se incorpora una pequeña descripción de las fórmulas de cálculo de los costes directos, y de los puntos de partida utilizados para la elaboración de la estructura de costes tipo, para lo cual se incluyen las hipótesis de partida, y, tercero, que el destinatario del Observatorio encuentre unas indicaciones mínimas acerca de cómo podría modificar determinados aspectos de su gestión para obtener una mayor eficiencia productiva y de costes, o, lo que es lo mismo, un mejor posicionamiento en el mercado.

En relación con el último de los aspectos señalados, 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, ya sea a través de la aportación externa del cargador que posibilite dicha reducción de costes mediante las ventajas obtenidas a través de un adecuado proceso de organización y planificación y/o a través del aseguramiento de un nivel de contratación alto y sostenido en el tiempo.

Por último, y a fin de completar la transparencia del Observatorio, se incluye un apartado en el que se señalan los índices objetivos que serán tenidos en cuenta en el futuro para la actualización automática de la estructura de costes inicialmente establecida, la cual tendrá lugar trimestralmente. Hasta abril de 2008 se actualizaba semestralmente.

3.2. Costes Directos del Transporte de Mercancías por Carretera.

En este apartado se presentan los costes directos, actualizados a 31 de enero de 2013, de los tipos de vehículos estudiados en el Observatorio de Costes.

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

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 Fomento (www.fomento.gob.es), el programa informático de simulación de costes **ACOTRAM**, desarrollado por la Dirección General de Transporte Terrestre, 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 directos 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:

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

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.
- ✓ **Dietas del conductor.**- Es el coste total anual para la empresa de las dietas del personal de conducción del vehículo.
- ✓ **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 (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)

- ✓ **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)

3.2.1. Vehículo articulado de carga general.**VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	134.646,56	100,0
Costes por tiempo	69.938,49	51,9
Amortización del vehículo	14.070,59	10,5
Financiación del vehículo	1.057,74	0,8
Personal de conducción	31.317,81	23,3
Seguros	7.074,31	5,3
Costes fiscales	1.012,04	0,8
Dietas	15.406,00	11,4
Costes kilométricos	64.708,07	48,1
Combustible	51.163,64	38,0
Neumáticos	7.280,43	5,4
Mantenimiento	2.256,00	1,7
Reparaciones	4.008,00	3,0
kilometraje anual (km / año)	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,122	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,320	

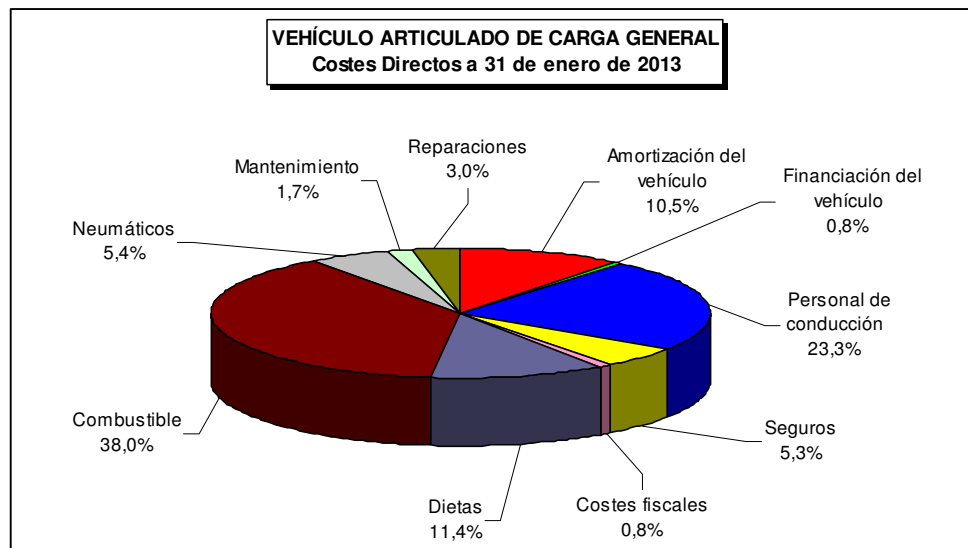
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo articulado de carga general
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 25.000 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km



3.2.2. Vehículo de 3 ejes de carga general.**VEHÍCULO DE 3 EJES DE CARGA GENERAL**

Costes directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	98.334,17	100,0
Costes por tiempo	58.692,74	59,7
Amortización del vehículo	6.414,28	6,5
Financiación del vehículo	430,60	0,4
Personal de conducción	31.317,81	31,8
Seguros	5.547,69	5,6
Costes fiscales	971,36	1,0
Dietas	14.011,00	14,2
Costes kilométricos	39.641,43	40,3
Combustible	31.561,98	32,1
Neumáticos	3.842,45	3,9
Mantenimiento	1.795,50	1,8
Reparaciones	2.441,50	2,5
kilometraje anual (km / año)	95.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	80.750	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,035	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,218	

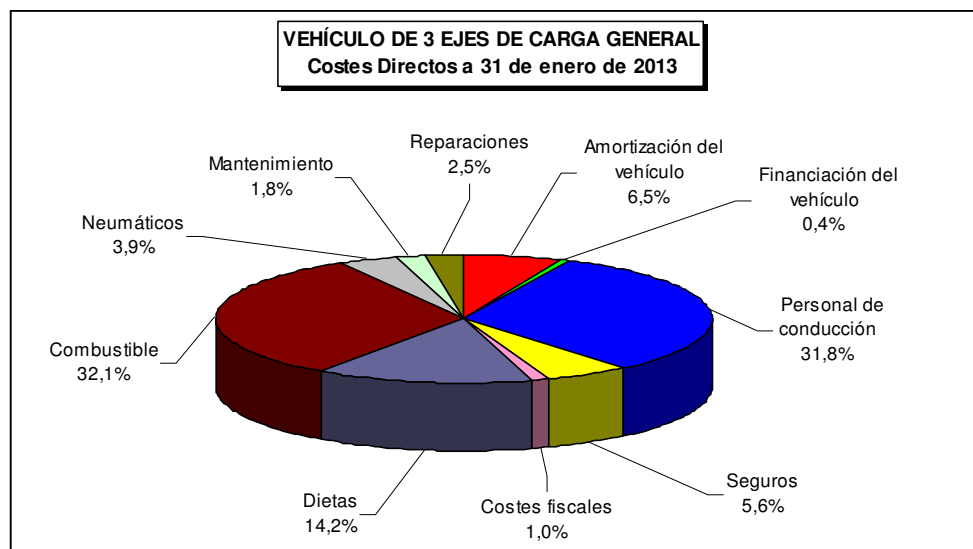
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo de 3 ejes de carga general
 Potencia: 325 CV
 Masa Máxima Autorizada: 26.000 kg
 Carga útil: 16.000 kg
 Número de ejes: 3
 Número de neumáticos: 8

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
 Kilómetros recorridos anualmente: 95.000 km
 Recorrido anual en carga: 85 %
 Consumo medio: 30,0 litros / 100 km



3.2.3. Vehículo de 2 ejes de carga general.

VEHÍCULO DE 2 EJES DE CARGA GENERAL Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	84.258,54	100,0
Costes por tiempo	52.593,35	62,4
Amortización del vehículo	4.685,42	5,6
Financiación del vehículo	315,20	0,4
Personal de conducción	31.317,81	37,2
Seguros	4.489,41	5,3
Costes fiscales	971,36	1,2
Dietas	10.814,15	12,8
Costes kilométricos	31.665,19	37,6
Combustible	25.914,05	30,8
Neumáticos	2.457,14	2,9
Mantenimiento	1.440,00	1,7
Reparaciones	1.854,00	2,2
kilometraje anual (km / año)	90.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	76.500	
Costes Directos (euros / km recorrido)	0,936	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,101	

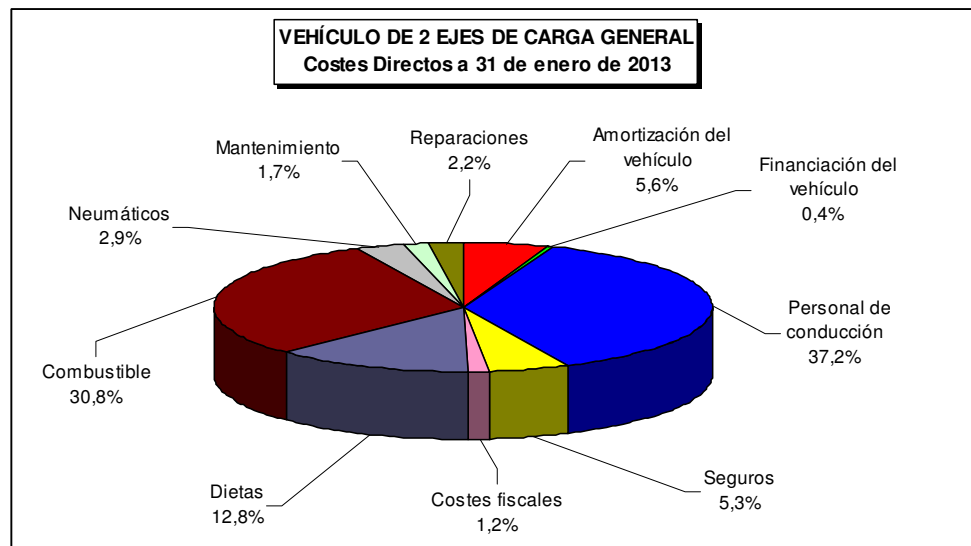
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo de 2 ejes de carga general
Potencia: 250 CV
Masa Máxima Autorizada: 18.000 kg
Carga útil: 9.500 kg
Número de ejes: 2
Número de neumáticos: 6

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 90.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 26,0 litros / 100 km



3.2.4. Vehículo frigorífico articulado.**VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	144.652,81	100,0
Costes por tiempo	72.619,16	50,2
Amortización del vehículo	15.806,47	10,9
Financiación del vehículo	1.170,17	0,8
Personal de conducción	31.317,81	21,7
Seguros	7.880,42	5,4
Costes fiscales	1.038,29	0,7
Dietas	15.406,00	10,7
Costes kilométricos	72.033,65	49,8
Combustible	57.253,22	39,6
Neumáticos	7.280,43	5,0
Mantenimiento	2.568,00	1,8
Reparaciones	4.932,00	3,4
kilometraje anual (km / año)	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,205	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,418	

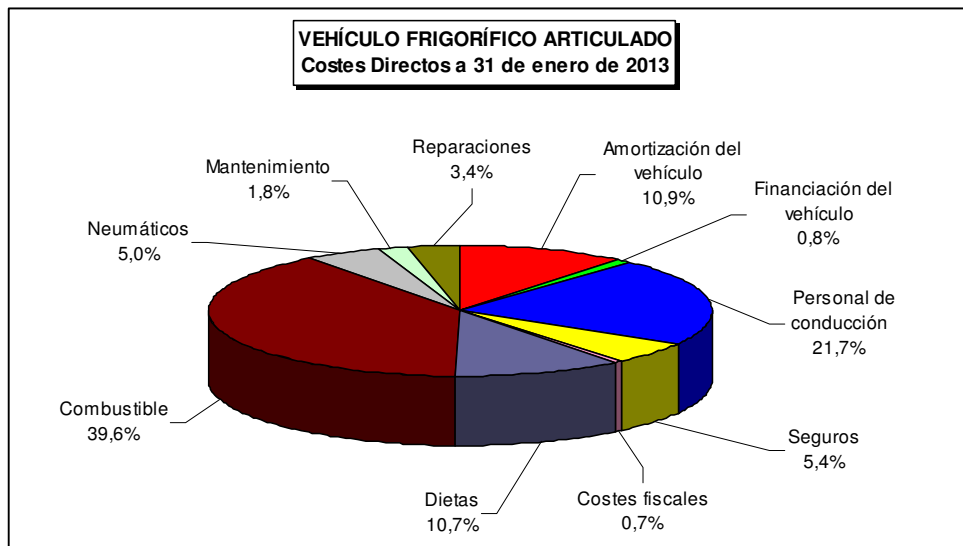
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo frigorífico articulado
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 24.000 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km
Consumo del equipo de frío: 4,0 litros / hora
Funcionamiento del equipo de frío: 2.000 horas



3.2.5. Vehículo frigorífico de 2 ejes.**VEHÍCULO FRIGORÍFICO DE 2 EJES**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	81.055,73	100,0
Costes por tiempo	50.539,71	62,4
Amortización del vehículo	6.376,78	7,9
Financiación del vehículo	447,82	0,6
Personal de conducción	31.317,81	38,6
Seguros	5.316,19	6,6
Costes fiscales	997,61	1,2
Dietas	6.083,50	7,5
Costes kilométricos	30.516,02	37,6
Combustible	24.390,91	30,1
Neumáticos	1.911,11	2,4
Mantenimiento	2.058,00	2,5
Reparaciones	2.156,00	2,7
kilometraje anual (km / año)	70.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	52.500	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,158	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,544	

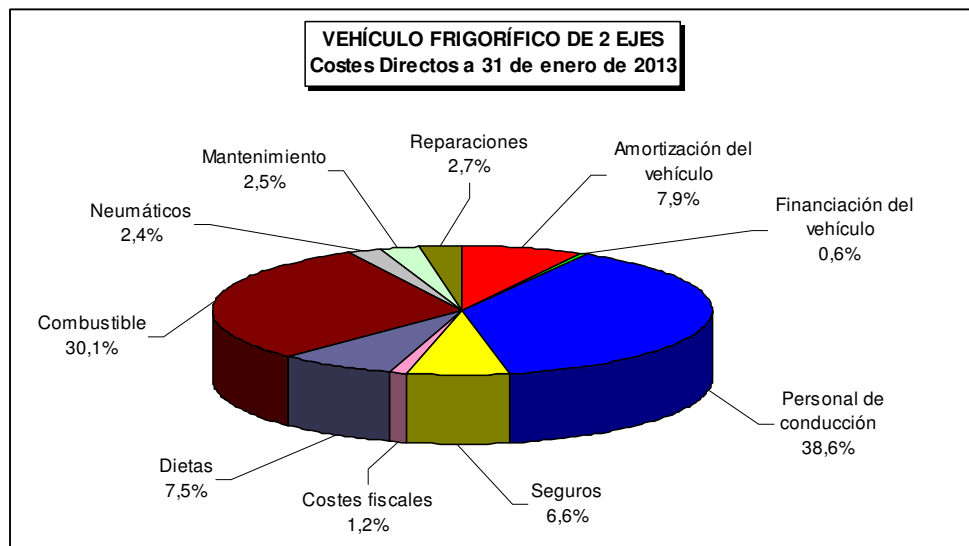
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo frigorífico de 2 ejes
 Potencia: 250 CV
 Masa Máxima Autorizada: 18.000 kg
 Carga útil: 9.000 kg
 Número de ejes: 2
 Número de neumáticos: 6

Características de explotación:

Distribución
 Kilómetros recorridos anualmente: 70.000 km
 Recorrido anual en carga: 75 %
 Consumo medio: 26,0 litros / 100 km
 Consumo del equipo de frío: 2,5 litros / hora
 Funcionamiento del equipo de frío: 2.000 horas



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

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (químicos)
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	134.492,39	100,0
Costes por tiempo	77.209,43	57,4
Amortización del vehículo	16.499,85	12,3
Financiación del vehículo	747,55	0,6
Personal de conducción	34.416,04	25,6
Seguros	7.772,94	5,8
Costes fiscales	1.537,05	1,1
Dietas	16.236,00	12,1
Costes kilométricos	57.282,96	42,6
Combustible	43.560,00	32,4
Neumáticos	4.966,96	3,7
Mantenimiento	4.125,00	3,1
Reparaciones	4.631,00	3,4
kilometraje anual (km / año)	110.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	77.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,223	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,747	

Nota: estos costes directos 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.fomento.es).

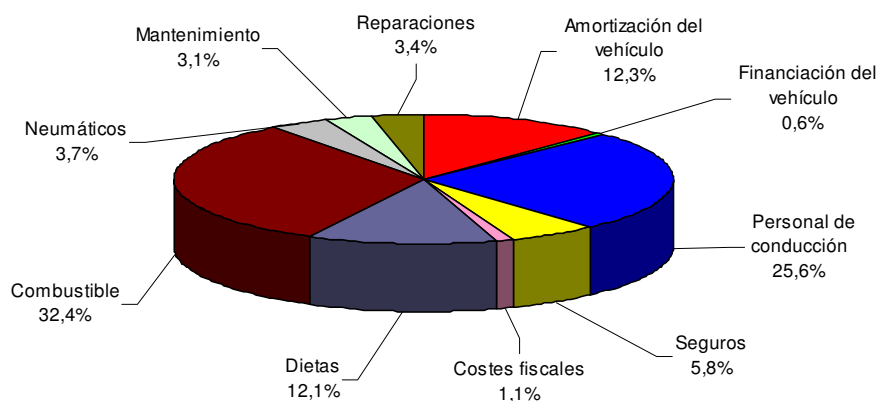
Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (químicos)
 Potencia: 400 CV
 Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
 Número de ejes: 5
 Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
 Kilómetros recorridos anualmente: 110.000 km
 Recorrido anual en carga: 70 %
 Consumo medio: 36,0 litros / 100 km

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (químicos)
Costes Directos a 31 de enero de 2013



3.2.7. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases).**VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (gases)**

Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	136.082,42	100,0
Costes por tiempo	78.799,46	57,9
Amortización del vehículo	17.300,29	12,7
Financiación del vehículo	780,99	0,6
Personal de conducción	34.416,04	25,3
Seguros	8.310,34	6,1
Costes fiscales	1.755,80	1,3
Dietas	16.236,00	11,9
Costes kilométricos	57.282,96	42,1
Combustible	43.560,00	32,0
Neumáticos	4.966,96	3,6
Mantenimiento	4.125,00	3,0
Reparaciones	4.631,00	3,4
kilometraje anual (km / año)	110.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	55.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,237	
Costes Directos (euros / km cargado)	2,474	

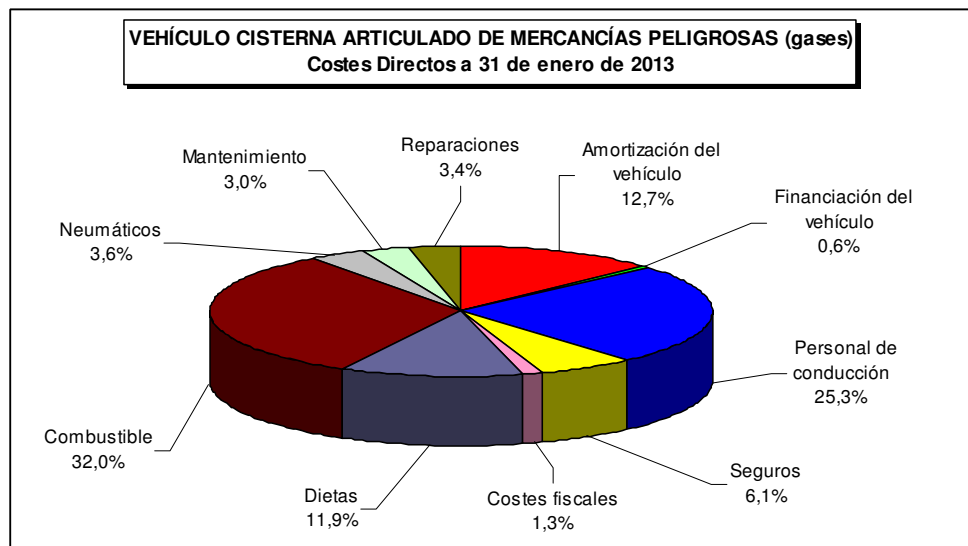
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (gases)
 Potencia: 400 CV
 Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
 Número de ejes: 5
 Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
 Kilómetros recorridos anualmente: 110.000 km
 Recorrido anual en carga: 50 %
 Consumo medio: 36,0 litros / 100 km



3.2.8. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación.**VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE PRODUCTOS DE ALIMENTACIÓN**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	138.398,21	100,0
Costes por tiempo	73.303,94	53,0
Amortización del vehículo	15.386,20	11,1
Financiación del vehículo	700,74	0,5
Personal de conducción	31.317,81	22,6
Seguros	7.524,90	5,4
Costes fiscales	1.230,79	0,9
Dietas	17.143,50	12,4
Costes kilométricos	65.094,27	47,0
Combustible	49.500,00	35,8
Neumáticos	5.644,27	4,1
Mantenimiento	4.687,50	3,4
Reparaciones	5.262,50	3,8
kilometraje anual (km / año)	125.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	83.750	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,107	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,653	

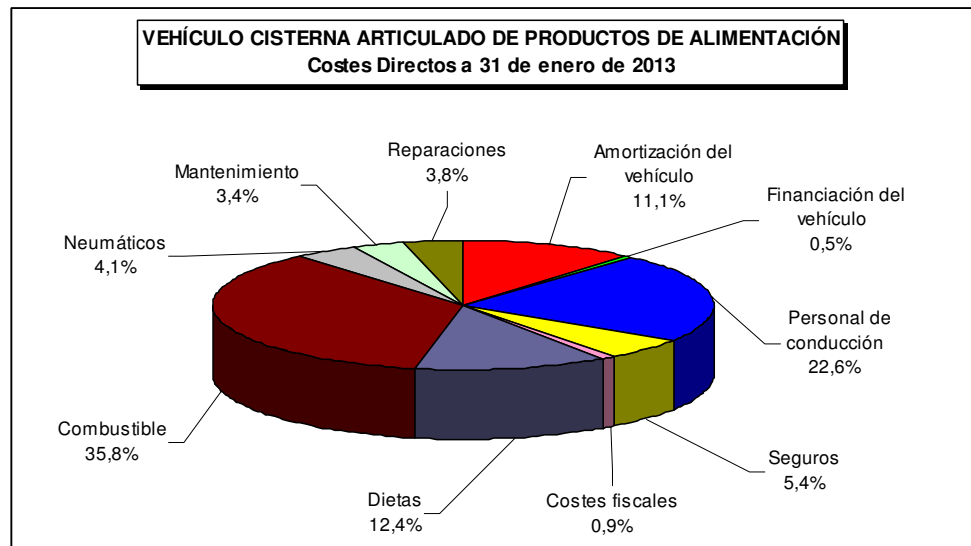
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (alimentación)
Potencia: 400 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 125.000 km
Recorrido anual en carga: 67 %
Consumo medio: 36,0 litros / 100 km



3.2.9. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos.**VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE PRODUCTOS PULVERULENTOS**

Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	140.186,84	100,0
Costes por tiempo	75.056,34	53,5
Amortización del vehículo	17.567,10	12,5
Financiación del vehículo	793,49	0,6
Personal de conducción	31.317,81	22,3
Seguros	7.524,90	5,4
Costes fiscales	1.012,04	0,7
Dietas	16.841,00	12,0
Costes kilométricos	65.130,50	46,5
Combustible	50.160,00	35,8
Neumáticos	5.418,50	3,9
Mantenimiento	4.500,00	3,2
Reparaciones	5.052,00	3,6
kilometraje anual (km / año)	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	86.400	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,168	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,623	

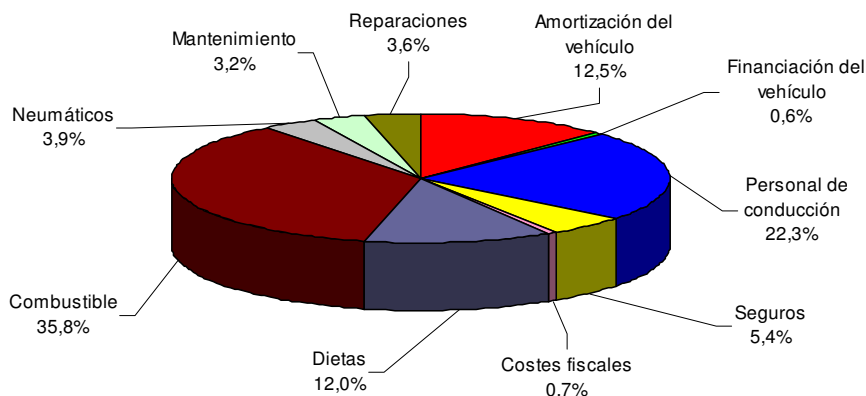
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (polverulentos)
 Potencia: 400 CV
 Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
 Número de ejes: 5
 Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
 Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
 Recorrido anual en carga: 72 %
 Consumo medio: 38,0 litros / 100 km

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE PRODUCTOS PULVERULENTOS
 Costes Directos a 31 de enero de 2013


3.2.10. Portavehículos (tren de carretera).**PORTAVEHÍCULOS (tren de carretera)**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	149.103,69	100,0
Costes por tiempo	73.449,75	49,3
Amortización del vehículo	15.674,13	10,5
Financiación del vehículo	1.090,85	0,7
Personal de conducción	31.317,81	21,0
Seguros	8.111,92	5,4
Costes fiscales	1.012,04	0,7
Dietas	16.243,00	10,9
Costes kilométricos	75.653,94	50,7
Combustible	59.400,00	39,8
Neumáticos	7.195,44	4,8
Mantenimiento	3.861,00	2,6
Reparaciones	5.197,50	3,5
kilometraje anual (km / año)	135.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	109.350	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,104	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,364	

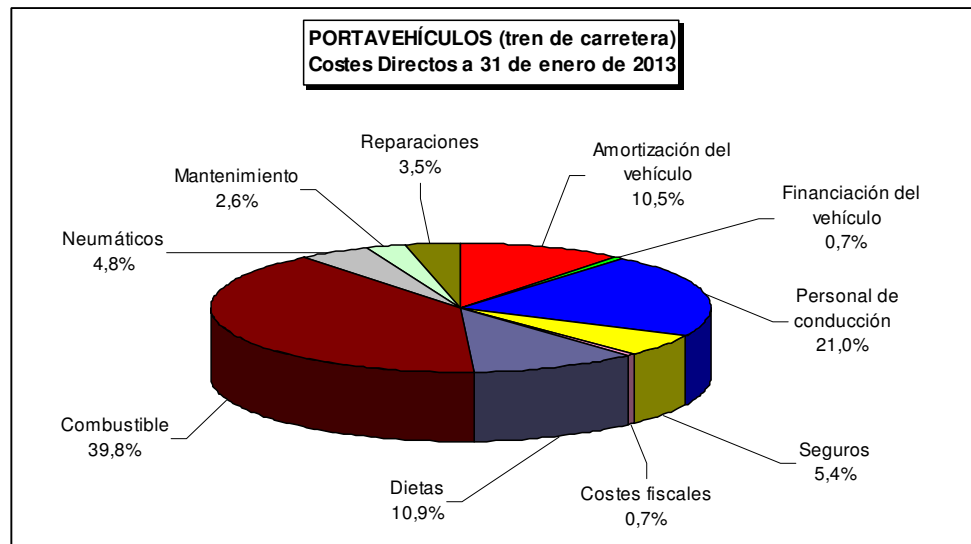
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Portavehículos (tren de carretera)
Potencia: 385 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Número de ejes: 4
Número de neumáticos: 14

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 135.000 km
Recorrido anual en carga: 81 %
Consumo medio: 40,0 litros / 100 km



3.2.11. Tren de carretera.**TREN DE CARRETERA****Costes Directos a 31 de enero de 2013**

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	130.755,73	100,0
Costes por tiempo	64.558,28	49,4
Amortización del vehículo	9.606,03	7,3
Financiación del vehículo	658,82	0,5
Personal de conducción	31.317,81	24,0
Seguros	6.557,58	5,0
Costes fiscales	1.012,04	0,8
Dietas	15.406,00	11,8
Costes kilométricos	66.197,45	50,6
Combustible	53.157,02	40,7
Neumáticos	7.280,43	5,6
Mantenimiento	2.064,00	1,6
Reparaciones	3.696,00	2,8
kilometraje anual (km / año)	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,090	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,282	

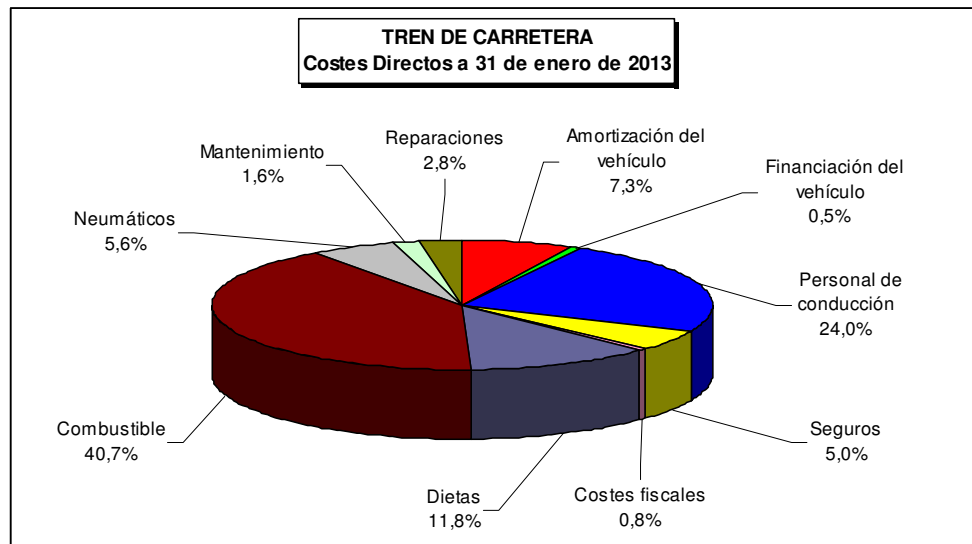
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Tren de carretera (2 ejes + 3 ejes)
 Potencia: 385 CV
 Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
 Carga útil: 23.500 kg
 Número de ejes: 5
 Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
 Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
 Recorrido anual en carga: 85 %
 Consumo medio: 40,0 litros / 100 km



3.2.12. Vehículo articulado portacontenedores.**VEHÍCULO ARTICULADO PORTACONTENEDORES**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	116.978,64	100,0
Costes por tiempo	62.124,09	53,1
Amortización del vehículo	9.841,76	8,4
Financiación del vehículo	765,67	0,7
Personal de conducción	31.317,81	26,8
Seguros	7.074,31	6,0
Costes fiscales	1.012,04	0,9
Dietas	12.112,50	10,4
Costes kilométricos	54.854,55	46,9
Combustible	42.636,36	36,4
Neumáticos	7.078,19	6,1
Mantenimiento	2.060,00	1,8
Reparaciones	3.080,00	2,6
kilometraje anual (km / año)	100.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	85.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,170	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,376	

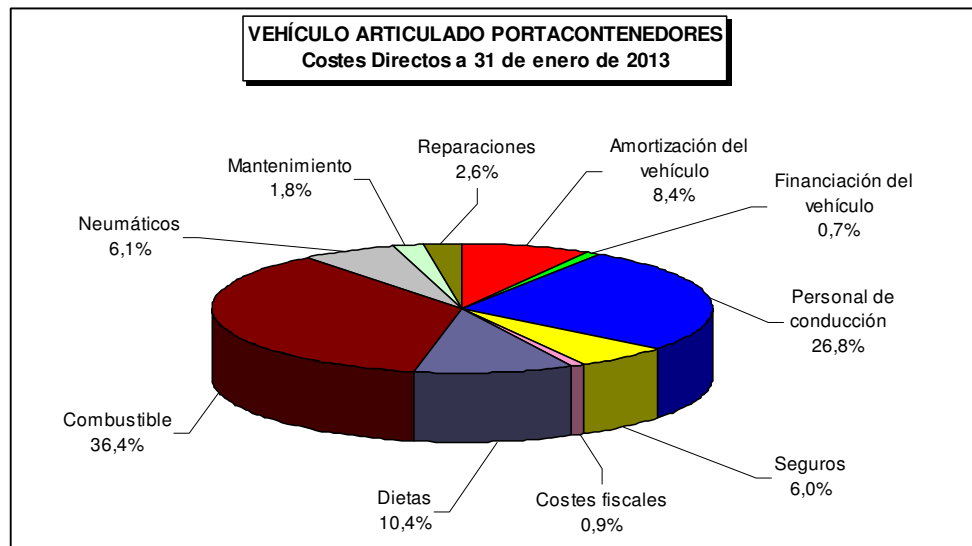
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Vehículo articulado portacontenedores
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 44.000 kg
Carga útil: 26.250 kg
Número de ejes: 6
Número de neumáticos: 14

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 100.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km



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

Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	133.292,86	100,0
Costes por tiempo	68.272,79	51,2
Amortización del vehículo	14.551,29	10,9
Financiación del vehículo	1.088,84	0,8
Personal de conducción	31.317,81	23,5
Seguros	7.074,31	5,3
Costes fiscales	1.012,04	0,8
Dietas	13.228,50	9,9
Costes kilométricos	65.020,07	48,8
Combustible	51.163,64	38,4
Neumáticos	7.280,43	5,5
Mantenimiento	2.568,00	1,9
Reparaciones	4.008,00	3,0
kilometraje anual (km / año)	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	96.000	
Costes Directos (euros / km recorrido)	1,111	
Costes Directos (euros / km cargado)	1,388	

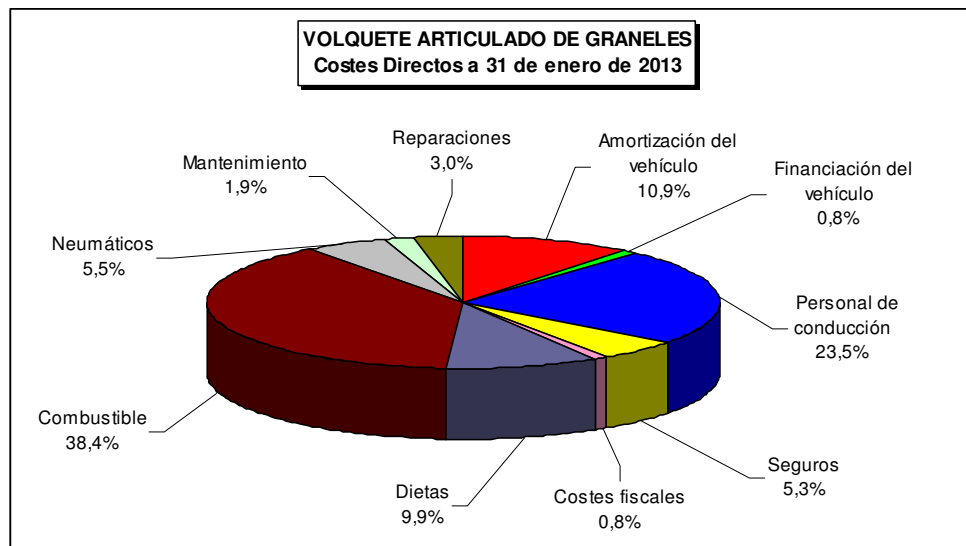
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Volquete articulado de graneles
 Potencia: 420 CV
 Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
 Carga útil: 24.000 kg
 Número de ejes: 5
 Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
 Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
 Recorrido anual en carga: 80 %
 Consumo medio: 38,5 litros / 100 km



3.2.14. Volquete articulado de obra.**VOLQUETE ARTICULADO DE OBRA**
Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	92.625,79	100,0
Costes por tiempo	53.687,75	58,0
Amortización del vehículo	9.100,56	9,8
Financiación del vehículo	686,79	0,7
Personal de conducción	31.317,81	33,8
Seguros	6.603,05	7,1
Costes fiscales	1.012,04	1,1
Dietas	4.967,50	5,4
Costes kilométricos	38.938,04	42,0
Combustible	22.702,48	24,5
Neumáticos	9.555,56	10,3
Mantenimiento	4.110,00	4,4
Reparaciones	2.570,00	2,8

No se calcula el coste por kilómetro por no ser la unidad en la que se abona este tipo de transporte.

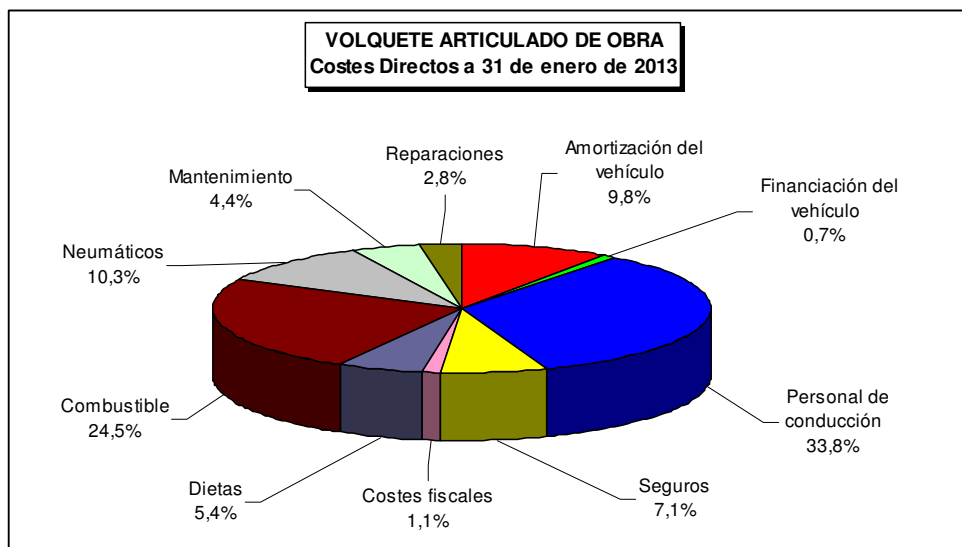
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Volquete articulado de obra
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 38.000 kg
Carga útil: 23.000 kg
Número de ejes: 4
Número de neumáticos: 14

Características de explotación:

Recorridos en obra
Kilómetros recorridos anualmente: 50.000 km
Recorrido anual en carga: 65 %
Consumo medio: 41,0 litros / 100 km



3.2.15. Furgoneta.**FURGONETA**

Costes Directos a 31 de enero de 2013

	COSTES DIRECTOS ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
Costes directos	49.750,45	100,0
Costes por tiempo	40.791,85	82,0
Amortización del vehículo	2.043,62	4,1
Financiación del vehículo	199,92	0,4
Personal de conducción	31.317,81	62,9
Seguros	3.937,03	7,9
Costes fiscales	595,47	1,2
Dietas	2.698,00	5,4
Costes kilométricos	8.958,60	18,0
Combustible	6.644,63	13,4
Neumáticos	513,97	1,0
Mantenimiento	770,00	1,5
Reparaciones	1.030,00	2,1

No se calcula el coste por kilómetro por no ser la unidad en la que se abona este tipo de transporte.

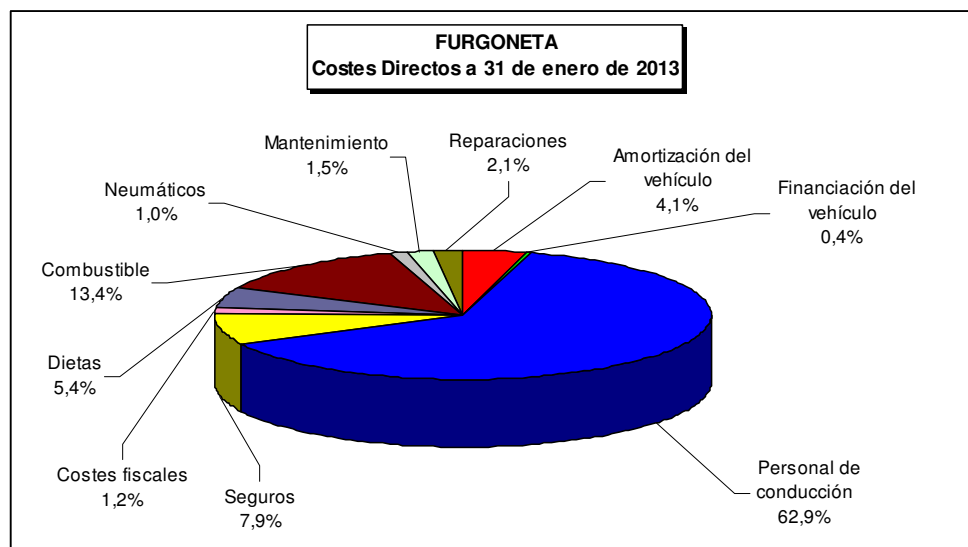
Nota: estos costes directos corresponden a la media nacional en las condiciones indicadas de explotación de este tipo de vehículo. La personalización de estos costes para cada caso particular se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAM (www.fomento.es).

Características técnicas:

Furgoneta
Masa Máxima Autorizada: 3.500 kg
Carga útil: 1.500 kg
Número de ejes: 2
Número de neumáticos: 4

Características de explotación:

Kilómetros recorridos anualmente: 50.000 km
Consumo medio: 12,0 litros / 100 km



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

Los costes directos 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 bastante. En 2009, 2010 y 2011 se incrementaron bastante. En 2012 el incremento de los mismos ha sido moderado. La variación del precio del gasóleo es la principal causa de las fuertes variaciones de los costes.

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DIRECTOS POR TIPO DE VEHÍCULO

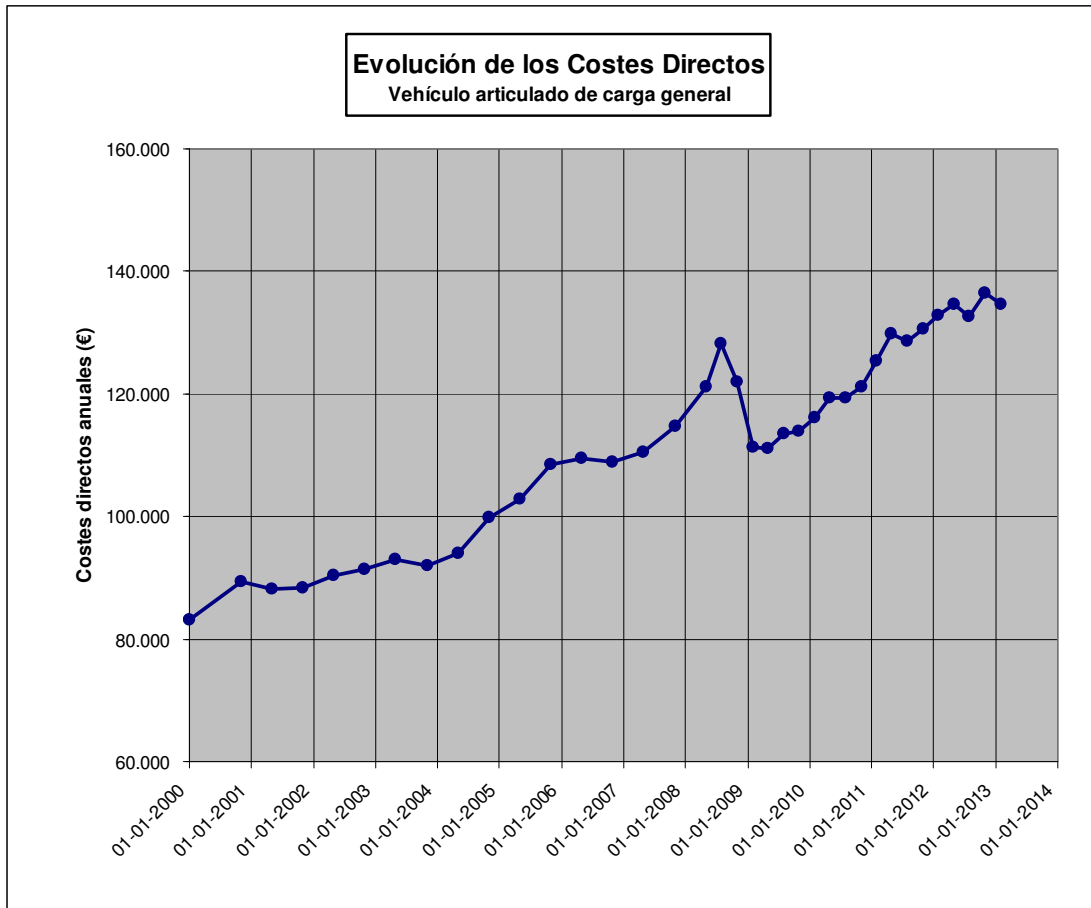
		FECHA DE ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES DIRECTOS								
	Costes directos	1 de enero de 2000	31 de octubre de 2009	31 de octubre de 2010	31 de octubre de 2011	31 de enero de 2012	30 de abril de 2012	31 de julio de 2012	31 de octubre de 2012	31 de enero de 2013
Vehículo articulado de carga general	Euros (€)	83.172,02	113.990,40	121.175,64	130.580,65	132.894,42	134.686,31	132.680,62	136.411,96	134.646,56
	€/ km recorrido	0,693	0,950	1,010	1,088	1,107	1,122	1,106	1,137	1,122
	€/ km cargado	0,816	1,118	1,188	1,280	1,303	1,320	1,301	1,337	1,320
Vehículo de 3 ejes de carga general	Euros (€)	60.447,99	83.959,04	88.781,24	95.076,54	96.508,60	97.663,75	96.431,65	99.400,98	98.334,17
	€/ km recorrido	0,636	0,884	0,935	1,001	1,016	1,028	1,015	1,046	1,035
	€/ km cargado	0,749	1,040	1,099	1,177	1,195	1,209	1,194	1,231	1,218
Vehículo de 2 ejes de carga general	Euros (€)	51.767,44	72.059,85	76.112,40	81.396,65	82.578,95	83.526,65	82.515,30	85.120,99	84.258,54
	€/ km recorrido	0,575	0,801	0,846	0,904	0,918	0,928	0,917	0,946	0,936
	€/ km cargado	0,677	0,942	0,995	1,064	1,079	1,092	1,079	1,113	1,101
Vehículo frigorífico articulado	Euros (€)	88.413,15	121.495,52	129.649,99	140.352,65	143.057,29	145.091,36	142.669,31	146.736,08	144.652,81
	€/ km recorrido	0,737	1,012	1,080	1,170	1,192	1,209	1,189	1,223	1,205
	€/ km cargado	0,867	1,191	1,271	1,376	1,403	1,422	1,399	1,439	1,418
Vehículo frigorífico de 2 ejes	Euros (€)	50.349,17	69.453,01	73.384,50	78.567,64	79.722,23	80.589,80	79.531,00	81.947,88	81.055,73
	€/ km recorrido	0,719	0,992	1,048	1,122	1,139	1,151	1,136	1,171	1,158
	€/ km cargado	0,959	1,323	1,398	1,497	1,519	1,535	1,515	1,561	1,544
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos)	Euros (€)	84.845,00	115.470,32	122.055,65	130.656,73	132.664,95	134.143,26	132.419,34	136.042,04	134.492,39
	€/ km recorrido	0,771	1,050	1,110	1,188	1,206	1,219	1,204	1,237	1,223
	€/ km cargado	1,102	1,500	1,585	1,697	1,723	1,742	1,720	1,767	1,747
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases)	Euros (€)	86.169,76	117.017,47	123.624,72	132.269,73	134.278,00	135.745,24	134.016,96	137.638,68	136.082,42
	€/ km recorrido	0,783	1,064	1,124	1,202	1,221	1,234	1,218	1,251	1,237
	€/ km cargado	1,567	2,128	2,248	2,405	2,441	2,468	2,437	2,503	2,474
Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación	Euros (€)	85.873,16	117.722,83	124.921,29	134.258,25	136.541,10	138.271,18	136.330,03	140.129,88	138.398,21
	€/ km recorrido	0,687	0,942	0,999	1,074	1,092	1,106	1,091	1,121	1,107
	€/ km cargado	1,025	1,406	1,492	1,603	1,630	1,651	1,628	1,673	1,653
Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos	Euros (€)	87.617,53	119.423,16	126.677,23	136.142,69	138.451,85	140.172,16	138.194,17	141.958,19	140.186,84
	€/ km recorrido	0,730	0,995	1,056	1,135	1,154	1,168	1,152	1,183	1,168
	€/ km cargado	1,014	1,382	1,466	1,576	1,602	1,622	1,599	1,643	1,623
Portavehículos (tren de carretera)	Euros (€)	91.136,39	125.530,14	133.771,22	144.475,61	147.221,59	149.337,60	147.002,65	151.141,32	149.103,69
	€/ km recorrido	0,675	0,930	0,991	1,070	1,091	1,106	1,089	1,120	1,104
	€/ km cargado	0,834	1,148	1,223	1,321	1,346	1,366	1,344	1,382	1,364
Tren de carretera	Euros (€)	78.709,82	109.554,11	116.872,71	126.374,90	128.796,85	130.733,59	128.681,45	132.530,17	130.755,73
	€/ km recorrido	0,656	0,913	0,974	1,053	1,073	1,089	1,072	1,104	1,090
	€/ km cargado	0,772	1,074	1,146	1,239	1,263	1,282	1,262	1,299	1,282
Vehículo articulado portacontenedores	Euros (€)	71.400,78	99.205,19	105.334,40	113.307,24	115.248,74	116.771,84	115.107,20	118.424,10	116.978,64
	€/ km recorrido	0,714	0,992	1,053	1,133	1,152	1,168	1,151	1,184	1,170
	€/ km cargado	0,840	1,167	1,239	1,333	1,356	1,374	1,354	1,393	1,376
Volquete articulado de graneles	Euros (€)	82.423,77	112.816,21	119.952,04	129.301,36	131.627,41	133.412,93	131.405,50	135.062,25	133.292,86
	€/ km recorrido	0,687	0,940	1,000	1,078	1,097	1,112	1,095	1,126	1,111
	€/ km cargado	0,859	1,175	1,250	1,347	1,371	1,390	1,369	1,407	1,388
Volquete articulado de obra	Euros (€)	58.840,70	80.906,82	84.912,93	89.936,04	91.021,77	91.836,50	90.958,71	93.425,37	92.625,79
	€/ km recorrido	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	€/ km cargado	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Furgoneta	Euros (€)	31.987,76	44.223,46	45.935,41	48.167,65	48.469,69	48.696,82	48.420,88	49.978,13	49.750,45
	€/ km recorrido	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	€/ km cargado	-	-	-	-	-	-	-	-	-

En abril de 2005 se cambió ligeramente la tipología del vehículo articulado portacontenedores. Esta modificación supuso un incremento de costes del 0,7% que, evidentemente, no es un incremento real de costes de esta tipología.

INCREMENTO DE LOS COSTES DIRECTOS POR TIPO DE VEHÍCULO DESDE EL 01-01-2000

	FECHA DE ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES DIRECTOS							
	31 de octubre de 2009	31 de octubre de 2010	31 de octubre de 2011	31 de enero de 2012	30 de abril de 2012	31 de julio de 2012	31 de octubre de 2012	31 de enero de 2013
Vehículo articulado de carga general	37,1%	45,7%	57,0%	59,8%	61,9%	59,5%	64,0%	61,9%
Vehículo de 3 ejes de carga general	38,9%	46,9%	57,3%	59,7%	61,6%	59,5%	64,4%	62,7%
Vehículo de 2 ejes de carga general	39,2%	47,0%	57,2%	59,5%	61,3%	59,4%	64,4%	62,8%
Vehículo frigorífico articulado	37,4%	46,6%	58,7%	61,8%	64,1%	61,4%	66,0%	63,6%
Vehículo frigorífico de 2 ejes	37,9%	45,8%	56,0%	58,3%	60,1%	58,0%	62,8%	61,0%
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos)	36,1%	43,9%	54,0%	56,4%	58,1%	56,1%	60,3%	58,5%
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases)	35,8%	43,5%	53,5%	55,8%	57,5%	55,5%	59,7%	57,9%
Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación	37,1%	45,5%	56,3%	59,0%	61,0%	58,8%	63,2%	61,2%
Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos	36,3%	44,6%	55,4%	58,0%	60,0%	57,7%	62,0%	60,0%
Portavehículos (tren de carretera)	37,7%	46,8%	58,5%	61,5%	63,9%	61,3%	65,8%	63,6%
Tren de carretera	39,2%	48,5%	60,6%	63,6%	66,1%	63,5%	68,4%	66,1%
Vehículo articulado portacontenedores	38,9%	47,5%	58,7%	61,4%	63,5%	61,2%	65,9%	63,8%
Volquete articulado de graneles	36,9%	45,5%	56,9%	59,7%	61,9%	59,4%	63,9%	61,7%
Volquete articulado de obra	37,5%	44,3%	52,8%	54,7%	56,1%	54,6%	58,8%	57,4%
Furgoneta	38,3%	43,6%	50,6%	51,5%	52,2%	51,4%	56,2%	55,5%
IPC General Nacional	32,8%	35,9%	40,0%	39,2%	42,2%	41,4%	44,8%	42,9%

En abril de 2005 se cambió ligeramente la tipología del vehículo articulado portacontenedores. Esta modificación supuso un incremento de costes del 0,7% que, evidentemente, no es un incremento real de costes de esta tipología.



INCREMENTO INTERANUAL, SEMESTRAL Y TRIMESTRAL DE LOS COSTES DIRECTOS POR TIPO DE VEHÍCULO

	COSTES DIRECTOS (€)					INCREMENTO		
	31 de enero de 2012	30 de abril de 2012	31 de julio de 2012	31 de octubre de 2012	31 de enero de 2013	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	132.894,42	134.686,31	132.680,62	136.411,96	134.646,56	-1,3%	1,5%	1,3%
Vehículo de 3 ejes de carga general	96.508,60	97.663,75	96.431,65	99.400,98	98.334,17	-1,1%	2,0%	1,9%
Vehículo de 2 ejes de carga general	82.578,95	83.526,65	82.515,30	85.120,99	84.258,54	-1,0%	2,1%	2,0%
Vehículo frigorífico articulado	143.057,29	145.091,36	142.669,31	146.736,08	144.652,81	-1,4%	1,4%	1,1%
Vehículo frigorífico de 2 ejes	79.722,23	80.589,80	79.531,00	81.947,88	81.055,73	-1,1%	1,9%	1,7%
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos)	132.664,95	134.143,26	132.419,34	136.042,04	134.492,39	-1,1%	1,6%	1,4%
Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases)	134.278,00	135.745,24	134.016,96	137.638,68	136.082,42	-1,1%	1,5%	1,3%
Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación	136.541,10	138.271,18	136.330,03	140.129,88	138.398,21	-1,2%	1,5%	1,4%
Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos	138.451,85	140.172,16	138.194,17	141.958,19	140.186,84	-1,2%	1,4%	1,3%
Portavehículos (tren de carretera)	147.221,59	149.337,60	147.002,65	151.141,32	149.103,69	-1,3%	1,4%	1,3%
Tren de carretera	128.796,85	130.733,59	128.681,45	132.530,17	130.755,73	-1,3%	1,6%	1,5%
Vehículo articulado portacontenedores	115.248,74	116.771,84	115.107,20	118.424,10	116.978,64	-1,2%	1,6%	1,5%
Volquete articulado de graneles	131.627,41	133.412,93	131.405,50	135.062,25	133.292,86	-1,3%	1,4%	1,3%
Volquete articulado de obra	91.021,77	91.836,50	90.958,71	93.425,37	92.625,79	-0,9%	1,8%	1,8%
Furgoneta	48.469,69	48.696,82	48.420,88	49.978,13	49.750,45	-0,5%	2,7%	2,6%

3.4. Índices para la actualización de la estructura de costes tipo.

Con carácter general, la actualización de las estructuras de costes se realizará utilizando criterios objetivos y claros.

- **Amortización.**

Se propone como criterio de actualización del precio de los vehículos el incremento, desde la última actualización, del índice de precios industriales (IPRI) del INE de la división "fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques". Este índice se utiliza desde enero de 2003, empleándose hasta esa fecha el índice de precios industriales (IPRI) del INE de "material de transporte, excepto turismos y motos, con destino a bienes de equipo (camiones, autobuses y otros)".

- **Costes financieros.**

Se propone el recálculo de los intereses teniendo en cuenta la variación de la cantidad a financiar, según el punto anterior, y el "EURIBOR a un año" medio del mes a actualizar.

- **Costes de personal.**

Se propone como criterio de actualización del coste de personal para cada año, a realizar en el último observatorio del año anterior, el incremento interanual, en el mes que se realice la actualización, del índice "general" de precios de consumo (IPC) más un diferencial del 0,4%. Este criterio se utiliza desde 2005 y es equiparable al incremento de los convenios colectivos de trabajo de la rama de actividad "transporte terrestre y por tubería" publicado por el Ministerio de Trabajo e Inmigración y que era el criterio empleado hasta entonces.

- **Seguros.**

Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase "seguros de automóvil" del subgrupo "seguros" del grupo "otros bienes y servicios". Este índice se utiliza desde enero de 2002, empleándose hasta esa fecha el índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase "otros gastos relacionados con el automóvil" de la rúbrica "transporte personal".

- **Costes fiscales.**

Se propone como criterio de actualización de los costes fiscales para cada año, a realizar en el último observatorio del año anterior, el incremento interanual, en el mes que se realice la actualización, del índice "general" de precios de consumo (IPC). Este criterio se empieza a utilizar en 2005, empleándose hasta entonces el incremento acumulado del año

del mismo índice.

- **Dietas.**

El mismo criterio que en los costes de personal.

- **Combustible.**

Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del precio medio mensual y nacional del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

- **Neumáticos.**

Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase “servicios de mantenimiento y reparaciones” del subgrupo “bienes y servicios relativos a los vehículos” del grupo “transporte”. Este índice se utiliza desde enero de 2002, empleándose hasta esa fecha el índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase “neumáticos, piezas de recambio, accesorios y reparaciones” de la rúbrica “transporte personal”.

- **Mantenimiento.**

El mismo criterio que en los costes de neumáticos.

- **Reparaciones.**

El mismo criterio que en los costes de neumáticos.

3.5. Otros conceptos.

En el cálculo de los costes totales se debe tener en cuenta, además de los costes directos recogidos en este Observatorio, el resto de los costes en los que incurra la empresa transportista, que por la dificultad de su cuantificación no están contemplados en el mismo. Entre estos costes se encuentran los costes indirectos: costes de estructura (gestión, administración,...), comercialización, etc.

Junto a los costes anteriormente enumerados también deberán tenerse en cuenta otras cargas soportadas por la empresa transportista tales como peajes, tasas por el uso de las infraestructuras, coste de lavado interior de cisternas, etc.

3.6. 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, 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 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.

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

2. 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.

3. Los criterios o fórmulas señalados serán de aplicación automática siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

Salvo pacto en contrario, 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, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo.

4. 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.

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 inejecución 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 Fomento.

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.

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 inexecución 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.”

3.7. 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. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba o desestiba y 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 tengan en cuenta las dos primeras horas 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.”

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

3.8.1. 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, 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 regirán por lo establecido en su legislación especial.

Artículo 4. Determinación del plazo de pago.

1. El plazo de pago que debe cumplir el deudor será el siguiente:
 - a) Sesenta días después de la fecha de recepción de las mercancías o prestación de los servicios. Este plazo de pago no podrá ser ampliado por acuerdo entre las partes.
 - b) Si el deudor recibe la factura o la solicitud de pago equivalente antes que los bienes o servicios, sesenta días después de la entrega de los bienes o de la prestación de los servicios.
 - c) 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 y si el deudor recibe la factura antes de finalizar el período para realizar dicha aceptación, el plazo de pago que debe cumplir el deudor se computará a partir del día de recepción de los bienes o servicios adquiridos y no podrá prolongarse más allá de los sesenta días contados desde la fecha de entrega de la mercancía.
2. Los proveedores deberán hacer llegar la factura o solicitud de pago equivalente a sus clientes antes de que se cumplan treinta días desde la fecha de recepción efectiva de las mercancías o prestación de los servicios.
3. 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.
4. Podrán agruparse facturas a lo largo de un período determinado no superior a 15 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 60 días 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.

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 siete 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 reclamar al deudor una indemnización por todos los costes de cobro debidamente acreditados que haya sufrido a causa de la mora de éste. En la determinación de estos costes de cobro se aplicarán los principios de transparencia y proporcionalidad respecto a la deuda principal. La indemnización no podrá superar, en ningún caso, el 15 por ciento de la cuantía de la deuda, excepto en los casos en que la deuda no supere los 30.000 euros en los que el límite de la indemnización estará constituido por el importe de la deuda de que se trate.
- 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 abusivas.

- 1. Serán nulas las cláusulas pactadas entre las partes sobre la fecha de pago o las consecuencias de la demora que difieran en cuanto al plazo de pago y al tipo legal de interés de demora establecidos con carácter subsidiario en el apartado 1 del artículo 4 y en el apartado 2 del artículo 7 respectivamente, así como las cláusulas que resulten contrarias a los requisitos para exigir los intereses de demora del artículo 6, cuando

tengan un contenido abusivo en perjuicio del acreedor, consideradas todas las circunstancias del caso, entre ellas, la naturaleza del producto o servicio, la prestación por parte del deudor de garantías adicionales y los usos habituales del comercio. No podrá considerarse uso habitual del comercio la práctica repetida de plazos abusivos. Para determinar si una cláusula es abusiva para el acreedor, se tendrá en cuenta, entre otros factores, si el deudor tiene alguna razón objetiva para apartarse del plazo de pago y del tipo legal del interés de demora dispuesto en el artículo 4.1 y en el artículo 7.2 respectivamente. Asimismo, para determinar si una cláusula es abusiva se tendrá en cuenta, considerando todas las circunstancias del caso, si dicha cláusula 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.

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.”

3.8.2. Tipo legal del interés de demora.

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

Tipo legal del interés de demora en operaciones comerciales.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Primer semestre		9,850	9,020	9,090	9,250	10,580	11,200	9,500	8,000	8,000	8,000	7,750
Segundo semestre	10,350	9,100	9,010	9,050	9,830	11,070	11,070	8,000	8,000	8,250	8,000	

Fuente: Ministerio de Economía y Competitividad.

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

3.9.1. 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, Turismo y Comercio 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 Gobierno remitirá un informe a las Cortes Generales sobre la situación de los plazos de pago que permita analizar la eficacia de la presente Ley. Este informe será igualmente publicado en la página web del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.”

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

Las cifras que se han recogido en el apartado anterior 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 algunas de los aspectos en los que la introducción de mejores prácticas en la gestión pudiera redundar en una reducción de las cuantías señaladas.

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

- ✓ Aquellas empresas con acuerdos estables con sus clientes o que contraten circuitos cerrados, pudieran conseguir reducir la realización de kilómetros en vacío, con la consiguiente disminución del coste total por kilómetro en carga. En el vehículo articulado de carga general se toma un recorrido en vacío del 15% de los kilómetros totales, considerando que se puede reducir hasta un 12%.

De igual manera, en aquellos casos en que se superen los kilómetros anuales en carga adoptados, bien porque se haya reducido el porcentaje de circulación en vacío, tal y como se ha indicado en el párrafo anterior, bien porque, aun manteniéndose dicho porcentaje, la empresa sea capaz de incrementar la actividad de sus vehículos por encima de los kilómetros anuales previstos, el coste final por kilómetro habría de adaptarse en la medida que corresponda.

- ✓ Por otro lado, la colaboración de la empresa cargadora con el transportista a través de la planificación de las operaciones de carga y descarga elimina los tiempos muertos 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.

- ✓ Asimismo, los muelles de carga deberían ser adecuados para la correcta realización de las operaciones de carga y descarga, así como para reducir el número de maniobras a realizar con el vehículo.
- ✓ La paletización de la mercancía trae consigo ahorros importantes de tiempo en la carga y descarga.

- **Precio de adquisición del vehículo**

En la elaboración del estudio de costes se ha considerado un descuento máximo sobre el precio de tarifa de los vehículos del 10%.

No obstante, ya sea 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 una reducción de hasta el 25% del precio de tarifa mencionado.

En estos casos, los costes de amortización y financiación disminuyen en función del precio de adquisición finalmente obtenido.

- **Financiación**

Para el cálculo del coste de financiación se ha considerado un interés referenciado al "Euribor a 1 año" más un diferencial de 2 puntos, por considerarse el normalmente utilizado en este tipo de operaciones. En algunos tipos de vehículos se ha adoptado un diferencial de 1 punto por ser mayor el tamaño empresarial.

No obstante, en determinados supuestos, algunas entidades financieras, en función de la estabilidad alcanzada en sus relaciones con las empresas, del volumen de las operaciones a financiar y de otras circunstancias del mercado, podrían llegar a conceder préstamos a un tipo de interés del Euribor más 1 punto.

- **Pólizas de seguro**

- ✓ La cantidad fijada como coste de los seguros puede llegar a reducirse hasta un 15% mediante la contratación de pólizas globales.
- ✓ La coordinación entre el transportista y el cargador puede evitar que se produzca una duplicidad de seguro para cubrir un mismo riesgo, con el consiguiente abaratamiento de costes para el conjunto de la operación.

- **Combustible**

- ✓ El precio del combustible que se ha empleado para el cálculo del coste por este concepto, es el resultante de aplicar un descuento de 0,03 euros (5 pesetas) por litro sobre el precio medio en surtidor, descuento al cual se ha considerado que pueden acceder la práctica totalidad de empresas de transporte público. En algunos tipos de vehículos se ha adoptado un descuento más alto debido al mayor tamaño empresarial. Sin embargo, dicho descuento puede incrementarse hasta 0,048 euros

(8 pesetas) por litro en los supuestos de autoconsumo por parte de empresas.

- ✓ De igual manera, una conducción adecuada del vehículo permite una reducción significativa de los consumos. 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 carburante.

- **Neumáticos**

Los costes calculados pudieran rebajarse hasta un 10% si la empresa optase por el recauchutado de aquellos susceptibles de someterse a dicho procedimiento.

- **Creación de centrales de compra**

La agrupación de los transportistas en centrales de compra permite la obtención de importantes descuentos en la adquisición de bienes y servicios:

- ✓ Adquisición de software
- ✓ Telefonía
- ✓ Seguros
- ✓ Neumáticos
- ✓ Lubricantes
- ✓ Mantenimiento y reparaciones
- ✓ Carburantes
- ✓ Vehículos

- **Creación de centrales de comercialización**

- ✓ La constitución de centrales de comercialización permitiría incrementar en algunos casos el número de kilómetros recorridos anualmente hasta un 10% (por ejemplo sobre los 120.000 kilómetros estimados para los vehículos articulados de carga general).

- ✓ De igual manera, se estima que permitiría reducir en algunos casos el porcentaje de recorridos en vacío en un 20% sobre los previstos para cada uno de los tipos de vehículo incluidos en el observatorio.

- **Pagos**

La reducción de los plazos de pago (por ejemplo de 60 a 30 días) reduce los costes financieros de las empresas de transporte.

- **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, de la incorporación del GPS, 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.
- ✓ 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 ámbitos de las autorizaciones de los vehículos para el transporte de mercancías:

- ✓ 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. Las autorizaciones de ámbitos comarcal y local de servicio privado y de vehículos ligeros de

servicio público pasaron a ser de ámbito nacional.

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. 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 de 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. 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.

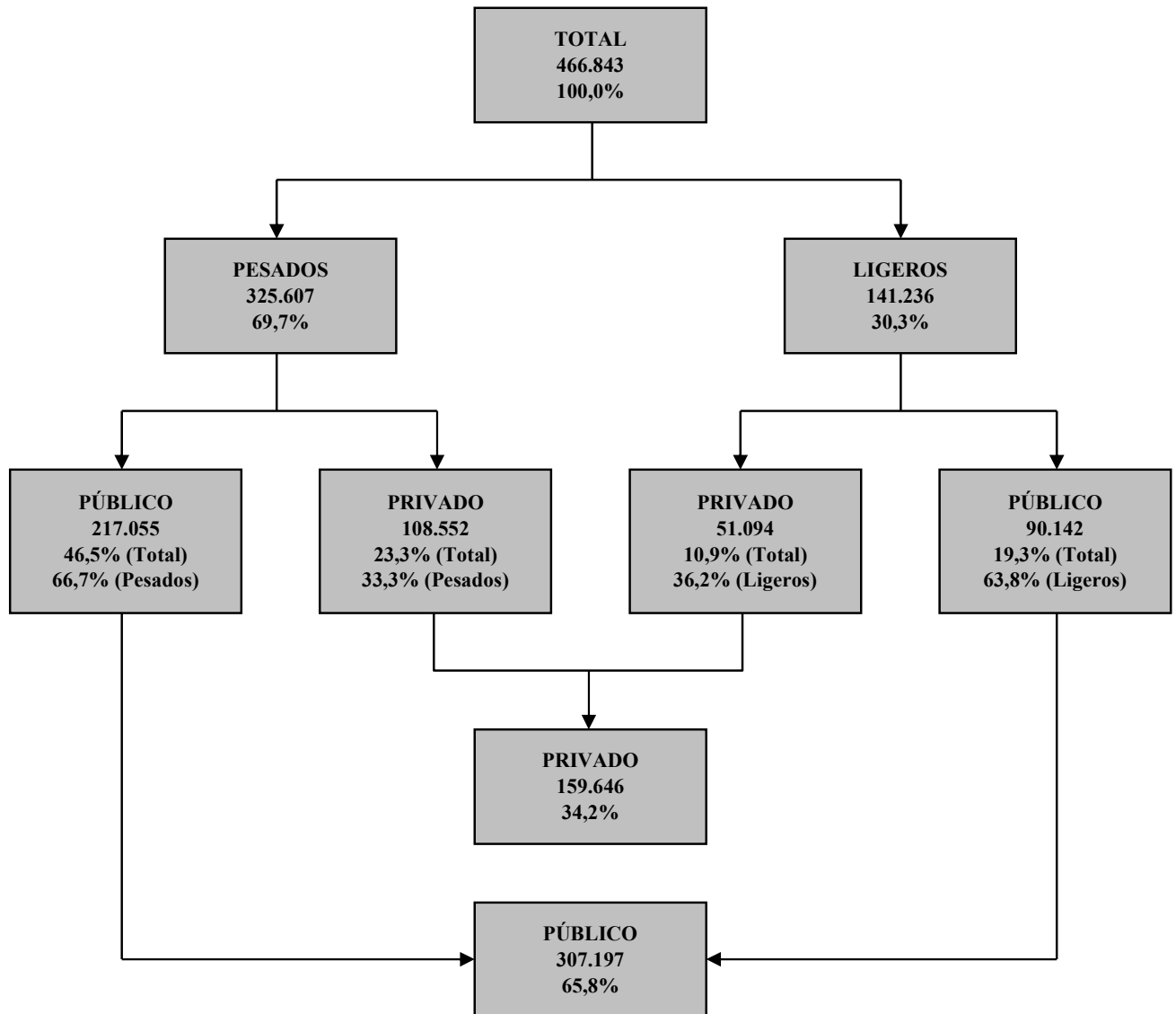
El 27 de diciembre de 2009 entró en vigor la “Ley 25/2009, de 22 de diciembre (BOE 23 de diciembre)”. Las autorizaciones de transporte público discrecional habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

El número de vehículos pesados autorizados, con tracción propia y de servicio público 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, además el incremento porcentual aumentó año tras año; hasta la entrada en vigor de esta orden este incremento se debe al de los vehículos autorizados de ámbito local y a partir de entonces, especialmente, al de los de ámbito nacional. El total de vehículos rígidos autorizados de servicio público rompió en 1999 la tendencia decreciente de los años anteriores. De 2001 a 2006 los incrementos del número de vehículos pesados autorizados fueron muy altos, siendo superior al 5 % y en 2001 superior al 8 %. 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, no fue tan alto como

en los años siguientes, en parte a causa del efecto de la Orden mencionada y comentado para 2007. Esta Orden propició que durante un período posterior al 16 de abril de 2007 se produjera un crecimiento importante de los vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional (sin limitación) al canjearse los ámbitos comarcales y locales por el nacional. Debido a la crisis económica de 2009 a 2012 se produjeron decrementos superiores, en general, al -5 %. En 2010 y 2012 se produjo un fuerte descenso del número de vehículos autorizados, esto agravado por no visarse muchas autorizaciones. En 2011 aumenta ligeramente el número de vehículos autorizados debido a las rehabilitaciones de autorizaciones no visadas el año anterior.

El número de vehículos ligeros autorizados de servicio público, después de unos años descendiendo pasa a aumentar 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. Por efecto de la crisis económica disminuye este número de vehículos autorizados de 2008 a 2012.

VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE MERCANCÍAS Y CON TRACCIÓN PROPIA (01-01-2013)



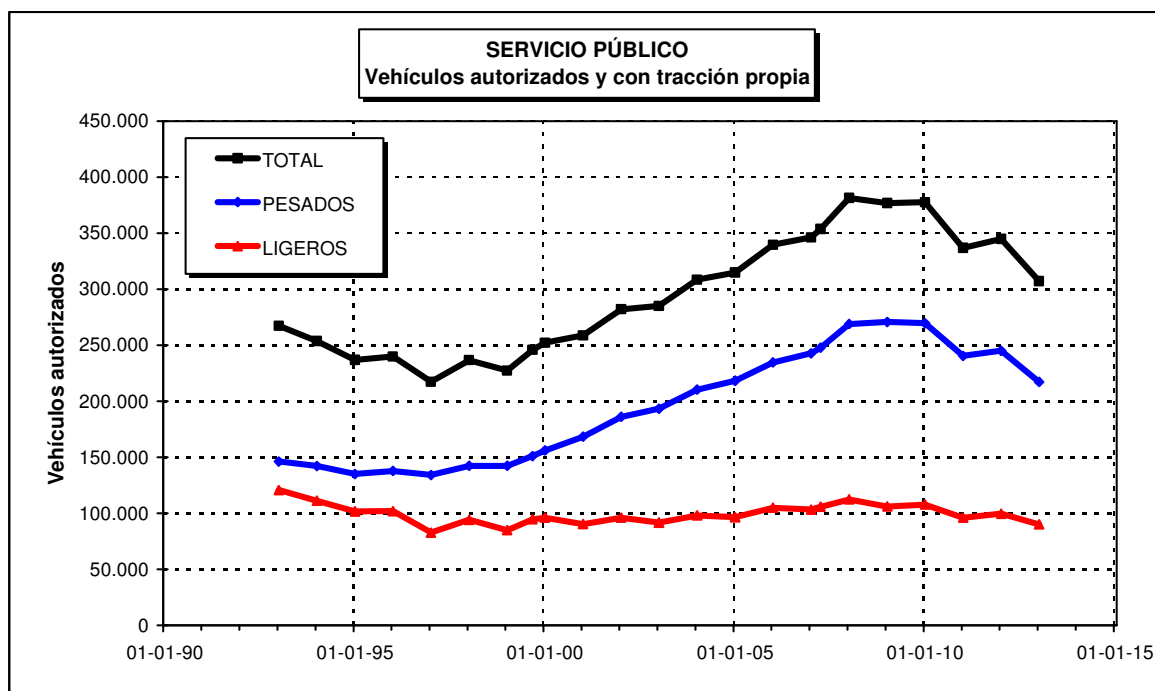
SERVICIO PÚBLICO**Vehículos autorizados y con tracción propia**

	TOTAL	VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS LIGEROS					
		TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial	TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial
01-01-1993	267.363	146.403	80.044	36.227	27.439	2.005	688	120.960	40.283	32.446	36.543	10.991	697
01-01-1994	253.706	142.294	77.664	34.475	27.214	2.250	691	111.412	39.677	25.845	35.238	9.962	690
01-01-1995	236.850	135.138	75.483	32.332	24.354	2.353	616	101.712	40.053	20.109	32.204	8.861	485
01-01-1996	239.983	137.882	75.961	32.748	25.924	2.591	658	102.101	42.059	17.298	32.851	9.417	476
01-01-1997	217.336	134.318	73.896	31.465	25.336	3.072	549	83.018	39.274	8.993	25.398	8.969	384
01-01-1998	236.761	142.485	76.129	32.895	29.099	3.752	610	94.276	43.564	8.693	30.938	10.617	464
01-01-1999	227.447	142.497	74.778	31.467	33.904	1.902	446	84.950	58.824	2.985	16.426	6.482	233
07-09-1999	245.864	151.149	76.905	32.735	38.929	2.152	428	94.715	72.899	2.972	16.404	2.227	213
01-01-2000	252.202	156.110	84.462	32.303	36.556	2.366	423	96.092	93.666	-	-	2.216	210
01-01-2001	258.675	168.352	98.526	30.741	35.670	3.383	32	90.323	88.325	-	-	1.922	76
01-01-2002	282.197	186.047	112.982	30.877	38.455	3.705	28	96.150	94.160	-	-	1.925	65
01-01-2003	285.182	193.297	121.232	29.144	39.085	3.827	9	91.885	90.022	-	-	1.814	49
01-01-2004	308.443	210.338	133.963	29.201	43.111	4.048	15	98.105	95.863	-	-	2.195	47
01-01-2005	314.855	218.221	142.107	27.577	44.026	4.503	8	96.634	93.340	-	-	3.253	41
01-01-2006	339.580	234.708	153.846	27.486	47.468	5.901	7	104.872	99.646	-	-	5.188	38
01-01-2007	346.125	242.842	160.674	25.741	48.471	7.952	4	103.283	95.818	-	-	7.433	32
15-04-2007	353.734	247.916	165.288	25.817	48.539	8.268	4	105.818	97.757	-	-	8.029	32
01-01-2008	381.327	268.883	233.215	9.906	17.533	8.226	3	112.444	103.174	-	-	9.241	29
01-01-2009	376.886	270.789	261.199	159	1.324	8.104	3	106.097	95.294	-	-	10.783	20
01-01-2010	377.511	269.565	260.514	5	907	8.137	2	107.946	96.031	-	-	11.895	20
01-01-2011	336.778	240.597	232.315	2	895	7.385	0	96.181	85.184	-	-	10.978	19
01-01-2012	344.896	245.200	236.867	2	870	7.461	0	99.696	87.650	-	-	12.027	19
01-01-2013	307.197	217.055	209.358	2	864	6.831	0	90.142	78.802	-	-	11.321	19

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

Nota: El 8 de septiembre de 1999 desaparecen las autorizaciones de ligeros de ámbitos comarcal y local

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



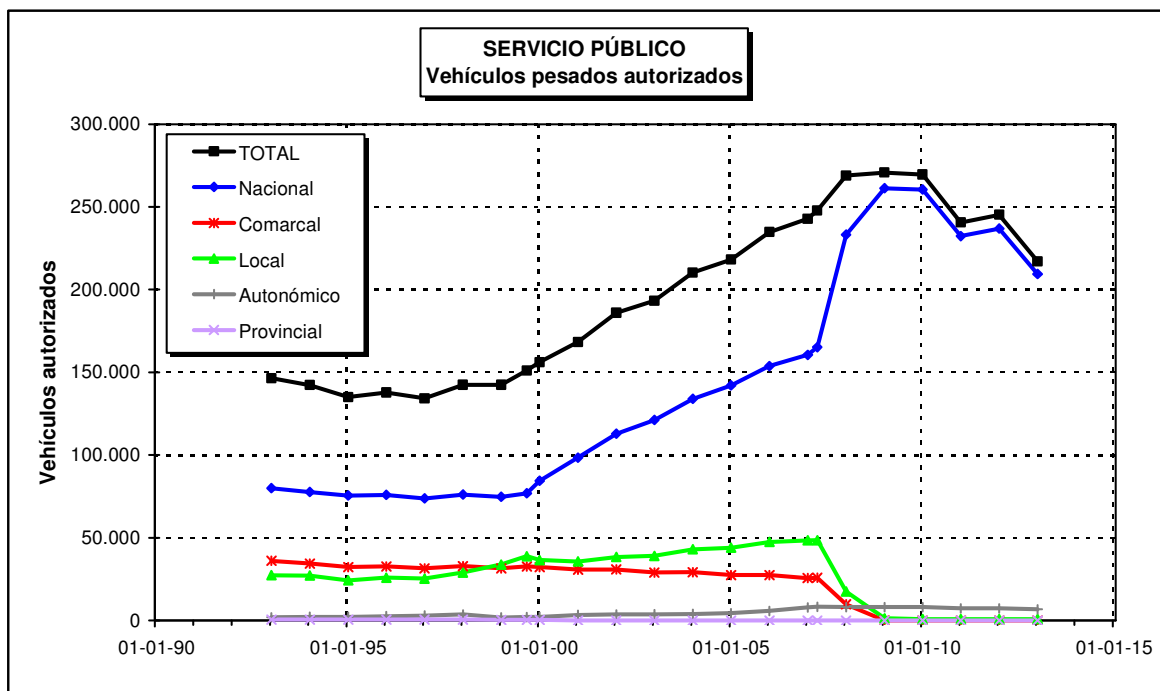
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

SERVICIO PÚBLICO**Vehículos pesados autorizados y con tracción propia**

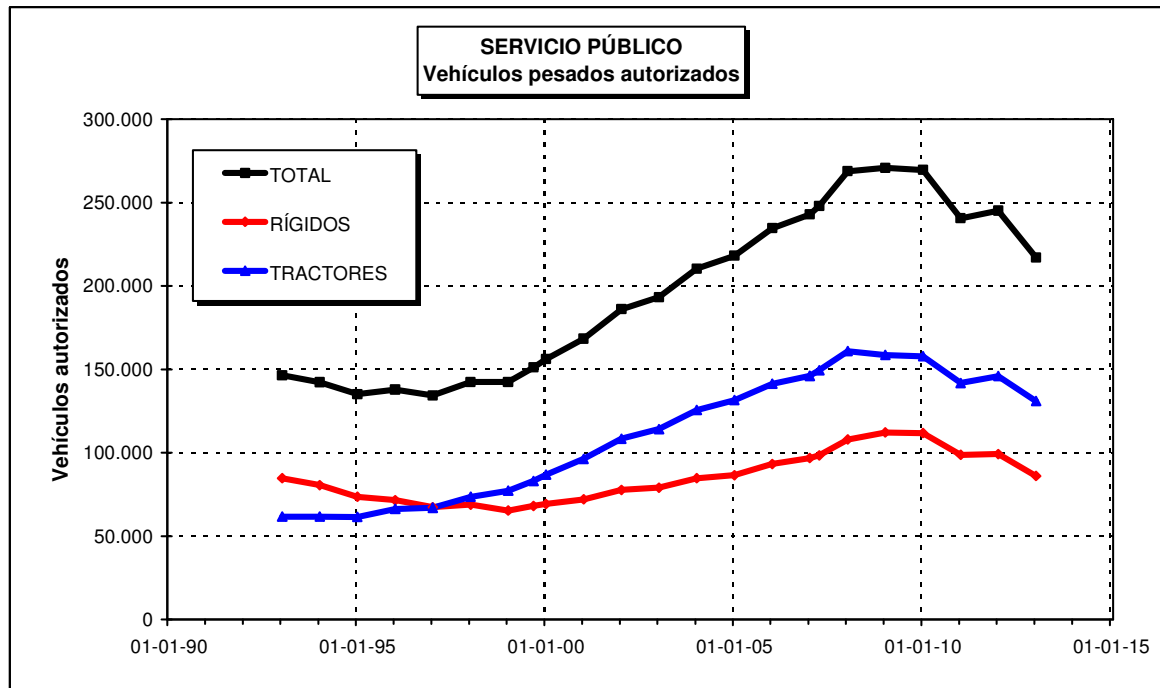
	VEHÍCULOS PESADOS												
	TOTAL	RÍGIDOS						TRACTORES					
		TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial	TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial
01-01-1993	146.403	84.777	29.944	31.591	20.932	1.727	583	61.626	50.100	4.636	6.507	278	105
01-01-1994	142.294	80.572	27.803	29.407	20.859	1.915	588	61.722	49.861	5.068	6.355	335	103
01-01-1995	135.138	73.612	25.649	26.866	18.599	1.975	523	61.526	49.834	5.466	5.755	378	93
01-01-1996	137.882	71.586	23.755	25.987	19.206	2.104	534	66.296	52.206	6.761	6.718	487	124
01-01-1997	134.318	67.304	21.925	23.965	18.614	2.355	445	67.014	51.971	7.500	6.722	717	104
01-01-1998	142.485	68.891	21.201	23.914	20.565	2.733	478	73.594	54.928	8.981	8.534	1.019	132
01-01-1999	142.497	65.290	19.614	21.478	22.617	1.237	344	77.207	55.164	9.989	11.287	665	102
07-09-1999	151.149	68.112	19.663	21.566	25.167	1.391	325	83.037	57.242	11.169	13.762	761	103
01-01-2000	156.110	69.294	21.400	21.366	24.682	1.518	328	86.816	63.062	10.937	11.874	848	95
01-01-2001	168.352	72.044	25.288	20.137	24.377	2.214	28	96.308	73.238	10.604	11.293	1.169	4
01-01-2002	186.047	77.673	29.215	19.928	26.089	2.417	24	108.374	83.767	10.949	12.366	1.288	4
01-01-2003	193.297	79.145	31.413	18.607	26.598	2.520	7	114.152	89.819	10.537	12.487	1.307	2
01-01-2004	210.338	84.670	34.743	18.350	28.887	2.678	12	125.668	99.220	10.851	14.224	1.370	3
01-01-2005	218.221	86.581	36.963	17.134	29.354	3.124	6	131.640	105.144	10.443	14.672	1.379	2
01-01-2006	234.708	93.285	40.405	16.951	31.442	4.481	6	141.423	113.441	10.535	16.026	1.420	1
01-01-2007	242.842	96.751	42.588	15.795	31.923	6.441	4	146.091	118.086	9.946	16.548	1.511	0
15-04-2007	247.916	98.399	43.962	15.781	31.969	6.683	4	149.517	121.326	10.036	16.570	1.585	0
01-01-2008	268.883	107.934	81.272	6.955	13.020	6.684	3	160.949	151.943	2.951	4.513	1.542	0
01-01-2009	270.789	112.212	104.439	108	967	6.695	3	158.577	156.760	51	357	1.409	0
01-01-2010	269.565	111.690	104.236	3	688	6.761	2	157.875	156.278	2	219	1.376	0
01-01-2011	240.597	98.731	91.925	1	674	6.131	0	141.866	140.390	1	221	1.254	0
01-01-2012	245.200	99.226	92.383	1	661	6.181	0	145.974	144.484	1	209	1.280	0
01-01-2013	217.055	86.090	79.760	1	656	5.673	0	130.965	129.598	1	208	1.158	0

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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

En el cuadro 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

	1993	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Licencias Comunitarias (1)	-	-	18.991	20.802	20.604	21.280	22.048	25.223	25.808	26.306	27.014
Número de autorizaciones	51.921	58.706	92.503	101.305	105.376	107.777	115.311	132.159	130.241	133.152	131.966
Bilaterales (2)	29.254	22.368	37.830	23.442	25.549	23.543	26.696	33.082	29.293	29.346	30.779
Multilaterales	22.667	36.338	54.673	77.863	79.827	84.234	88.615	99.077	100.948	103.806	101.187
Unión Europea (3)	22.518	36.114	54.299	77.612	79.588	84.081	88.429	98.935	100.809	103.615	100.985
Conferencia Europea de Ministros de Transportes (4)	149	224	374	251	239	153	186	142	139	191	202

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

(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 General de Transportistas y de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte por Carretera".

4.2. Estructura empresarial.

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

El número de empresas con vehículos pesados autorizados de servicio público aumentó del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2008 de 71.020 a 75.965. A partir de esa fecha, y por efecto de la crisis económica, disminuyeron hasta 64.228 a 1 de enero de 2013.

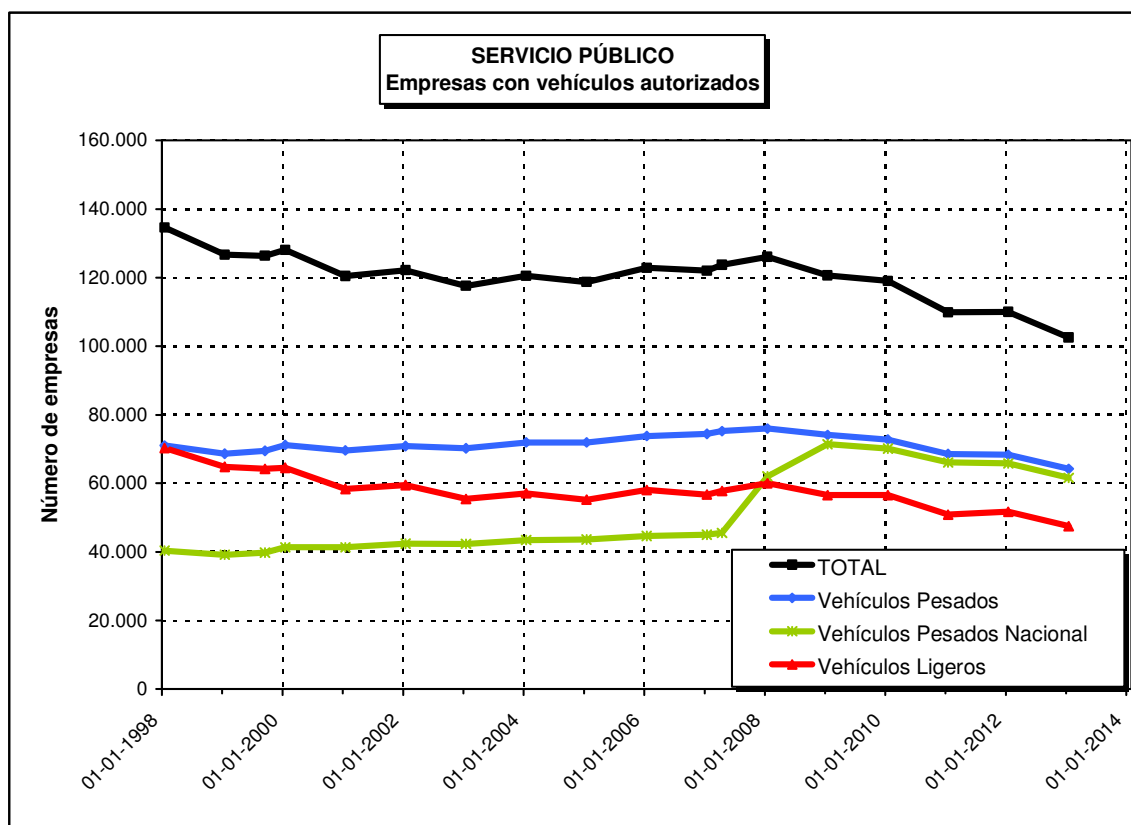
El número de empresas con vehículos ligeros autorizados de servicio público disminuyeron del 1 de enero de 1998 al 1 de enero de 2013 de 70.290 a 47.529.

A 1 de enero de 2013 el número de empresas con vehículos autorizados de servicio público asciende a 102.516, de las cuales 64.228 tienen vehículos pesados autorizados y 47.529 vehículos ligeros autorizados.

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

	TOTAL	VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS LIGEROS
		TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial	
01-01-1998	134.630	71.020	40.423	24.013	16.503	2.061	494	70.290
01-01-1999	126.638	68.667	39.222	23.309	17.527	1.354	392	64.840
07-09-1999	126.363	69.491	39.819	23.838	18.436	1.387	354	64.257
01-01-2000	128.050	71.207	41.392	23.912	18.039	1.439	343	64.489
01-01-2001	120.417	69.656	41.362	22.837	17.531	1.496	26	58.405
01-01-2002	122.145	70.926	42.447	22.906	18.304	1.494	22	59.476
01-01-2003	117.584	70.222	42.367	21.880	18.313	1.446	7	55.424
01-01-2004	120.505	71.958	43.487	21.916	19.558	1.441	11	57.116
01-01-2005	118.736	71.941	43.617	20.972	19.723	1.492	7	55.235
01-01-2006	122.866	73.833	44.643	20.958	20.765	1.838	6	58.117
01-01-2007	121.992	74.415	45.025	19.963	21.072	2.163	4	56.734
15-04-2007	123.702	75.265	45.580	20.057	21.138	2.245	4	57.753
01-01-2008	126.043	75.965	62.048	8.233	8.720	1.917	3	60.001
01-01-2009	120.626	74.098	71.386	135	762	1.923	3	56.613
01-01-2010	118.971	72.749	70.132	5	575	1.947	2	56.576
01-01-2011	109.896	68.586	66.083	2	564	1.839	0	50.854
01-01-2012	110.027	68.311	65.768	2	550	1.838	0	51.678
01-01-2013	102.516	64.228	61.634	2	547	1.727	0	47.529

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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

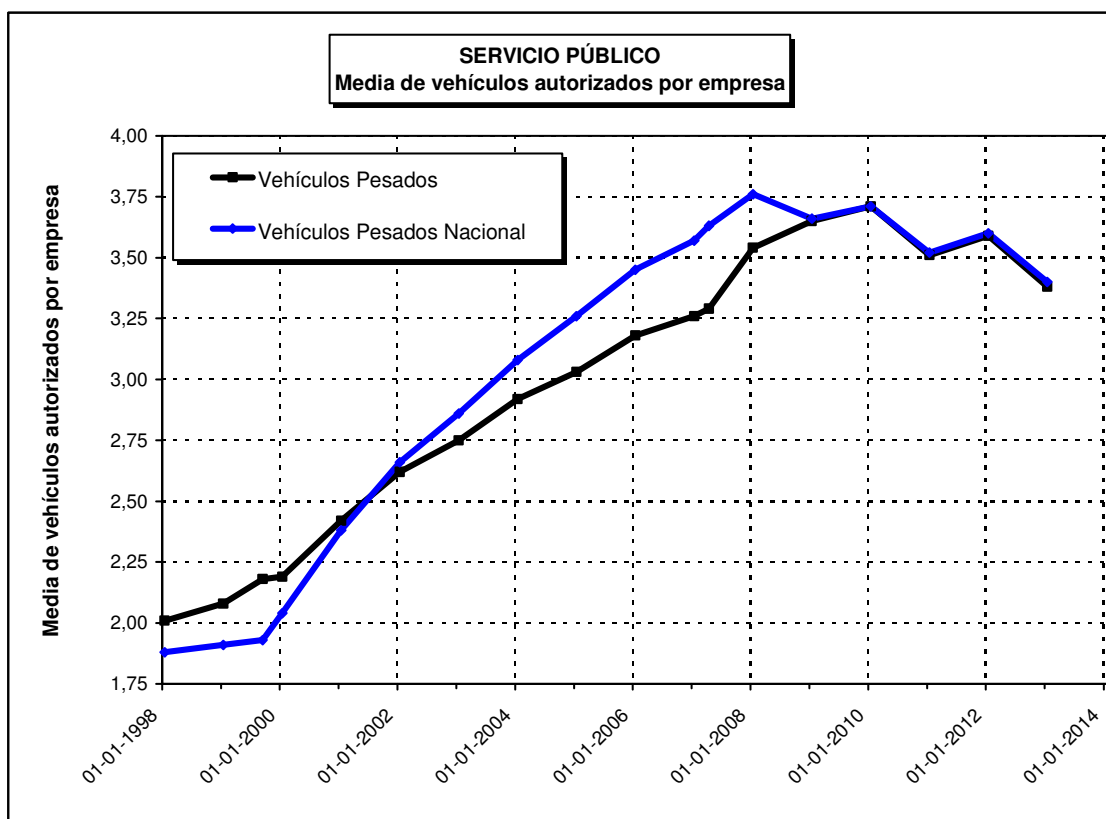
La entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999 propició el aumento progresivo de la media por empresa del número de vehículos pesados autorizados de servicio público y ámbito nacional. En el plazo comprendido entre el 7 de septiembre de 1999 y el 1 de enero de 2013 la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional ha crecido de 1,93 a 3,40. De 2008 a 2012 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.

A 1 de enero de 2013 la media por empresa del número de vehículos pesados autorizados asciende en el servicio público a 3,38 (siendo en el ámbito nacional de 3,40) y en los vehículos ligeros de servicio público es de 1,90.

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

	VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS LIGEROS
	TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial	
01-01-1998	2,01	1,88	1,37	1,76	1,82	1,23	1,34
01-01-1999	2,08	1,91	1,35	1,93	1,40	1,14	1,31
07-09-1999	2,18	1,93	1,37	2,11	1,55	1,21	1,47
01-01-2000	2,19	2,04	1,35	2,03	1,64	1,23	1,49
01-01-2001	2,42	2,38	1,35	2,03	2,26	1,23	1,55
01-01-2002	2,62	2,66	1,35	2,10	2,48	1,27	1,62
01-01-2003	2,75	2,86	1,33	2,13	2,65	1,29	1,66
01-01-2004	2,92	3,08	1,33	2,20	2,81	1,36	1,72
01-01-2005	3,03	3,26	1,31	2,23	3,02	1,14	1,75
01-01-2006	3,18	3,45	1,31	2,29	3,21	1,17	1,80
01-01-2007	3,26	3,57	1,29	2,30	3,68	1,00	1,82
15-04-2007	3,29	3,63	1,29	2,30	3,68	1,00	1,83
01-01-2008	3,54	3,76	1,20	2,01	4,29	1,00	1,87
01-01-2009	3,65	3,66	1,18	1,74	4,21	1,00	1,87
01-01-2010	3,71	3,71	1,00	1,58	4,18	1,00	1,91
01-01-2011	3,51	3,52	1,00	1,59	4,02	-	1,89
01-01-2012	3,59	3,60	1,00	1,58	4,06	-	1,93
01-01-2013	3,38	3,40	1,00	1,58	3,96	-	1,90

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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

La distribución del número de empresas, según el número de vehículos autorizados de que disponen, nos muestra que son mayoría las empresas que tienen solamente un vehículo autorizado, siendo más acentuado en vehículos ligeros que en pesados.

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 2013, el 50,7% del total de empresas de este tipo (el 51,1% en el ámbito nacional), sin embargo estos vehículos autorizados tan solo representan sobre el total de los mismos el 15,0% (el 15,1% en el ámbito nacional).

● **Distribución del número de empresas.**

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

Número de empresas (01-01-2013)

	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	64.228	32.567	11.047	7.174	3.823	2.154	4.180	2.073	817	191	202
NACIONAL	61.634	31.519	10.401	6.882	3.665	2.039	3.986	1.976	789	186	191
COMARCAL	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LOCAL	547	393	94	23	14	11	8	4	0	0	0
AUTONÓMICO	1.727	470	498	245	149	91	165	76	23	4	6
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	42.694	28.892	6.380	2.850	1.674	1.104	1.251	416	89	13	25

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

Nota: En ligeros no se incluyen las empresas que tienen vehículos superligeros autorizados

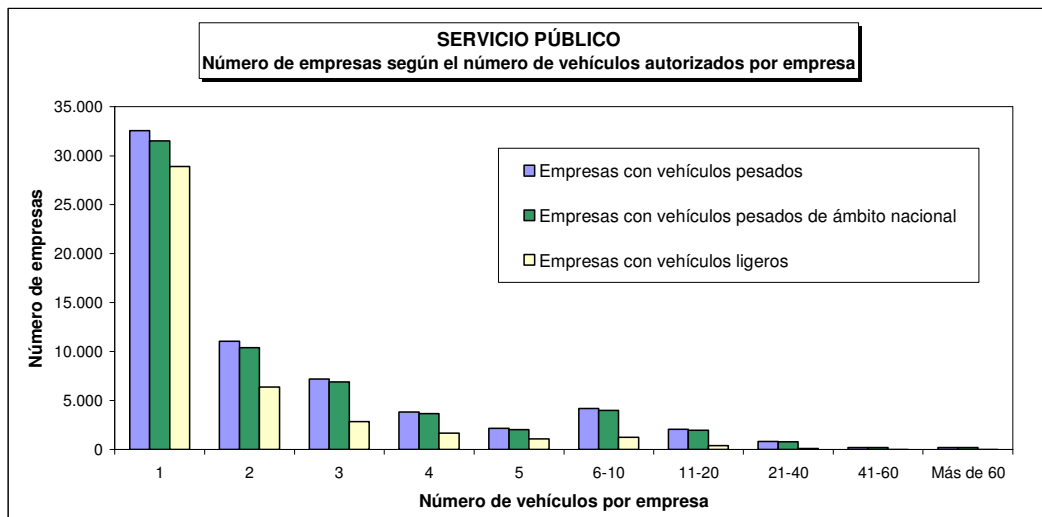
DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA

Porcentajes sobre el total (01-01-2013)

	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%	50,7%	17,2%	11,2%	6,0%	3,4%	6,5%	3,2%	1,3%	0,3%	0,3%
NACIONAL	100,0%	51,1%	16,9%	11,2%	5,9%	3,3%	6,5%	3,2%	1,3%	0,3%	0,3%
COMARCAL	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LOCAL	100,0%	71,8%	17,2%	4,2%	2,6%	2,0%	1,5%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%
AUTONÓMICO	100,0%	27,2%	28,8%	14,2%	8,6%	5,3%	9,6%	4,4%	1,3%	0,2%	0,3%
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	100,0%	67,7%	14,9%	6,7%	3,9%	2,6%	2,9%	1,0%	0,2%	0,0%	0,1%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

Nota: En ligeros no se incluyen las empresas que tienen vehículos superligeros autorizados



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

● **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 (01-01-2013)

	NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA						
	TOTAL	1	2	3	4	5	Más de 5
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS	217.055	32.567	22.094	21.522	15.292	10.770	114.810
NACIONAL	209.358	31.519	20.802	20.646	14.660	10.195	111.536
COMARCAL	2	2	0	0	0	0	0
LOCAL	864	393	188	69	56	55	103
AUTONÓMICO	6.831	470	996	735	596	455	3.579
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	84.202	28.892	12.760	8.550	6.696	5.520	21.784

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

Nota: En ligeros no se incluyen los vehículos superligeros autorizados

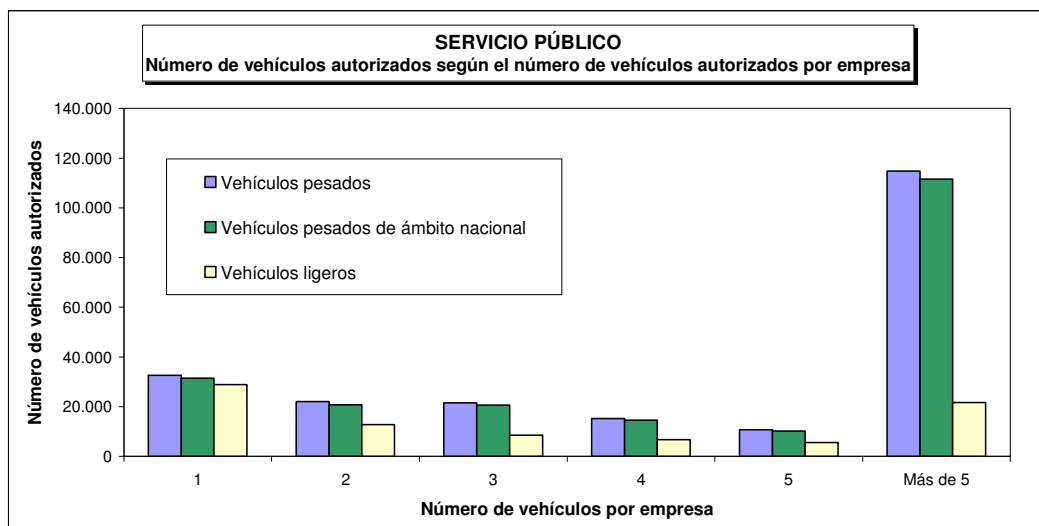
DISTRIBUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS SEGÚN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS POR EMPRESA

Porcentajes sobre el total (01-01-2013)

	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%	15,0%	10,2%	9,9%	7,0%	5,0%	52,9%
NACIONAL	100,0%	15,1%	9,9%	9,9%	7,0%	4,9%	53,3%
COMARCAL	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LOCAL	100,0%	45,5%	21,8%	8,0%	6,5%	6,4%	11,9%
AUTONÓMICO	100,0%	6,9%	14,6%	10,8%	8,7%	6,7%	52,4%
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS	100,0%	34,3%	15,2%	10,2%	8,0%	6,6%	25,9%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

Nota: En ligeros no se incluyen los vehículos superligeros autorizados



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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, representando, tan solo, el 51,1% a 1 de enero de 2013. De 2008 a 2012 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.

A 1 de enero de 2013 las empresas con un solo vehículo pesado autorizado de servicio público y ámbito nacional representan el 51,1% % del total de empresas con vehículos de este tipo. No obstante, estas empresas únicamente disponen del 15,1% 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

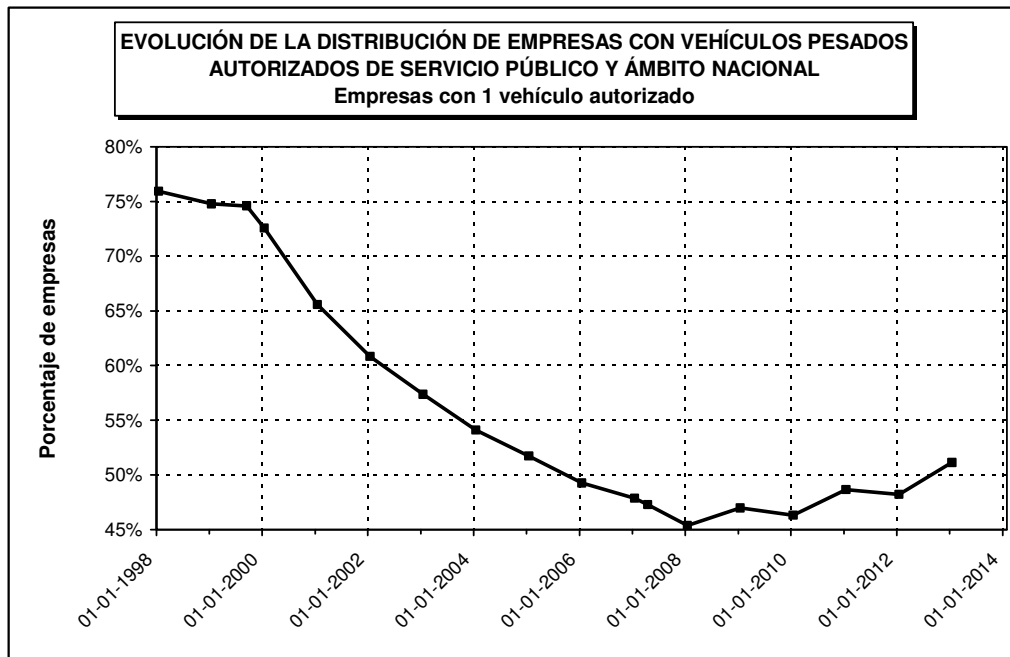
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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

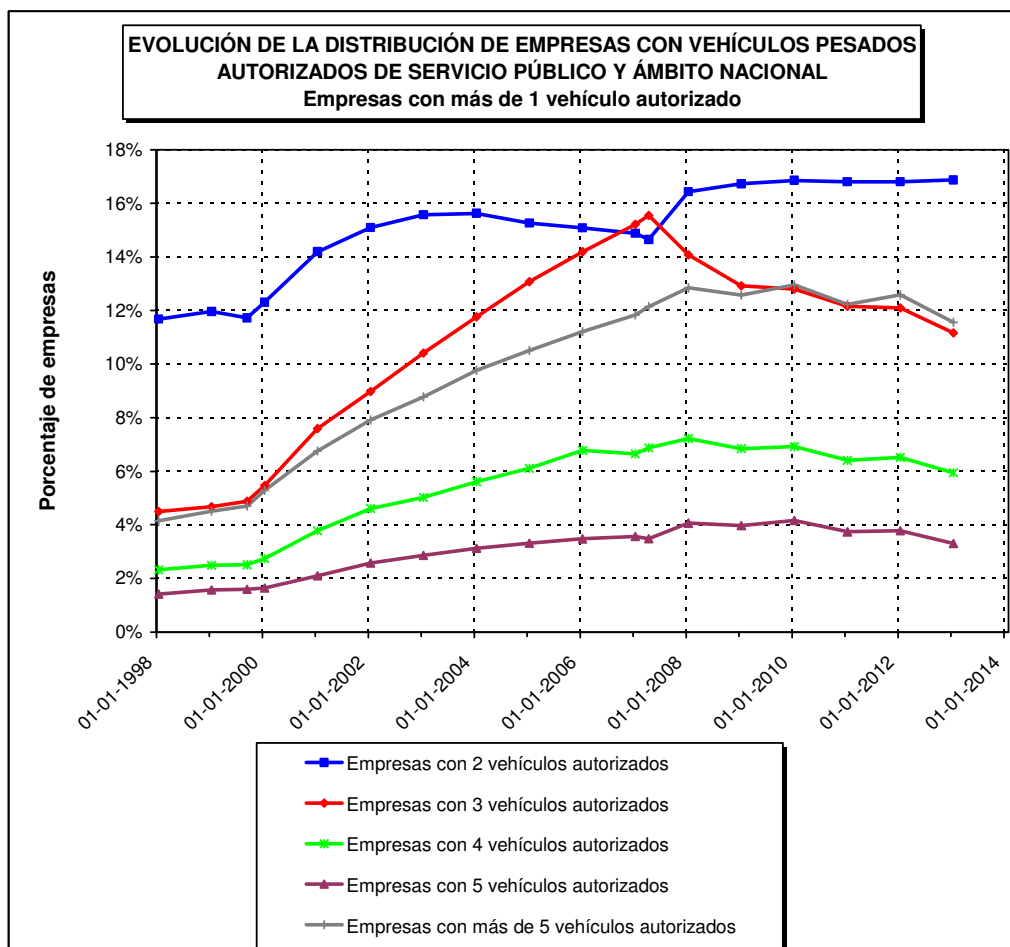
Porcentajes sobre el total

	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%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

● **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

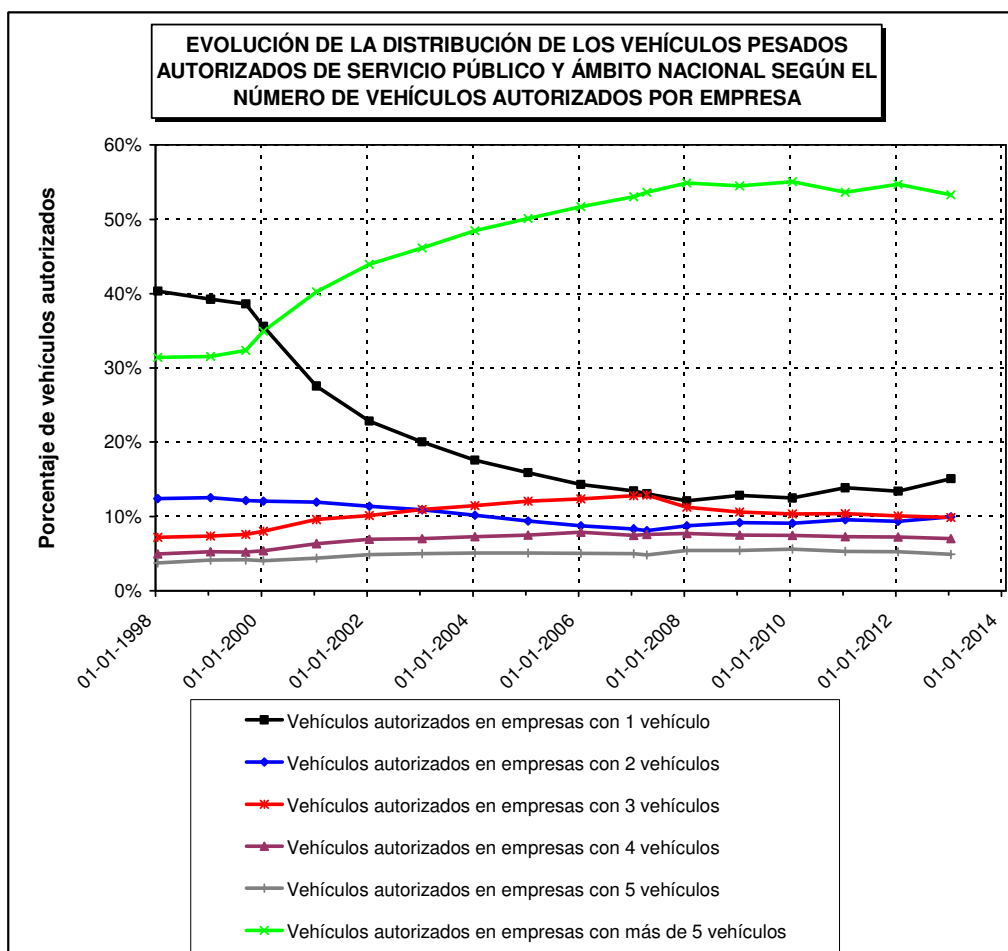
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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%

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

4.3. Edad media de los vehículos autorizados.

Para el mismo tipo de vehículo autorizado de servicio público la edad media es menor en el ámbito nacional que en otros ámbitos. En los vehículos pesados la edad media de los camiones rígidos es mayor que la de los tractores.

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 (sin limitación) al pasar a nacional los ámbitos comarcal y local, esto trajo consigo 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 2012 la edad media aumentó mucho por efecto de la crisis económica.

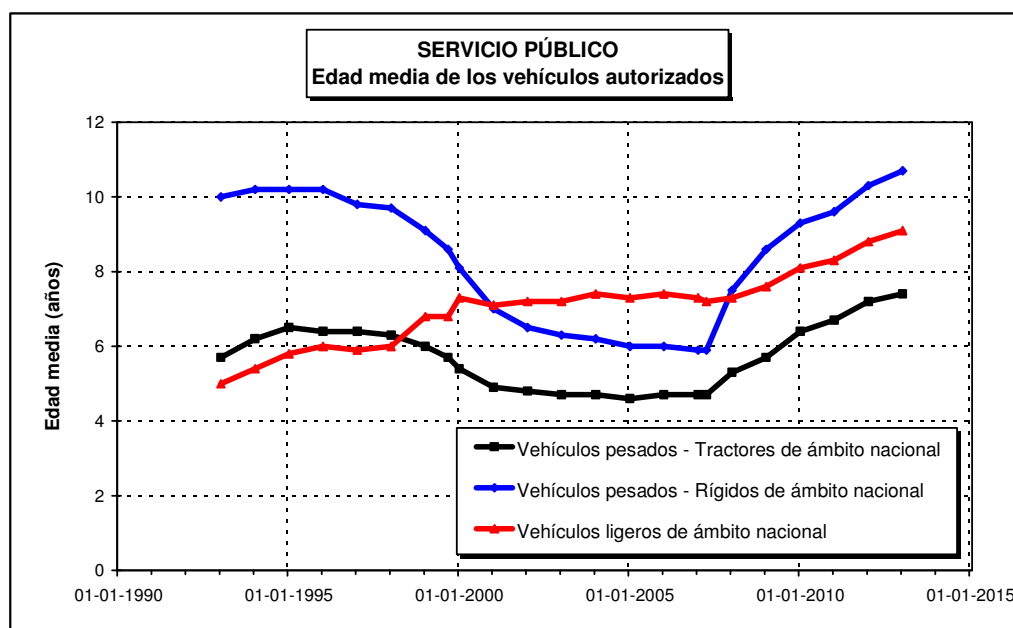
Entre 2008 y 2012 la edad media de los vehículos ligeros de servicio público y ámbito nacional aumentó bastante.

SERVICIO PÚBLICO

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

	VEHÍCULOS PESADOS										VEHÍCULOS LIGEROS						
	RÍGIDO					TRACTOR					Ligeros					Superligeros	
	Nac.	Com.	Local	Auton.	Prov.	Nac.	Com.	Local	Auton.	Prov.	Nac.	Com.	Local	Auton.	Prov.	Auton.	
01-01-1993	10,0	13,2	9,4	10,3	10,1	5,7	7,5	6,3	7,3	8,4	5,0	12,3	6,6	5,9	8,2	-	
01-01-1994	10,2	13,4	9,9	10,7	10,8	6,2	8,2	7,1	7,9	9,6	5,4	13,0	7,3	6,0	9,4	-	
01-01-1995	10,2	13,4	9,3	11,2	11,2	6,5	8,7	7,5	8,4	10,6	5,8	13,7	7,3	6,4	10,0	-	
01-01-1996	10,2	13,4	9,3	11,6	11,5	6,4	8,9	7,3	8,5	10,6	6,0	14,3	7,5	6,6	10,5	-	
01-01-1997	9,8	13,3	9,1	11,7	11,9	6,4	9,3	7,5	8,5	11,3	5,9	13,8	7,1	6,5	10,5	-	
01-01-1998	9,7	13,4	9,2	11,8	12,0	6,3	9,5	7,5	8,3	10,7	6,0	14,3	7,0	6,6	10,6	-	
01-01-1999	9,1	13,0	9,2	12,2	12,4	6,0	9,5	6,8	8,8	11,2	6,8	15,2	7,0	6,7	11,1	-	
07-09-1999	8,6	12,7	8,9	12,0	12,5	5,7	9,5	6,6	8,9	11,7	6,8	15,8	7,4	8,9	11,4	-	
01-01-2000	8,1	12,8	9,2	11,9	12,6	5,4	9,8	7,7	8,7	11,9	7,3	-	-	9,1	11,6	-	
01-01-2001	7,0	12,8	9,2	12,4	14,3	4,9	10,2	8,4	9,3	9,0	7,1	-	-	10,0	12,2	-	
01-01-2002	6,5	12,9	9,3	12,0	15,1	4,8	10,5	8,6	9,6	11,5	7,2	-	-	10,5	11,9	-	
01-01-2003	6,3	12,9	9,4	12,1	14,6	4,7	10,5	8,8	10,0	11,6	7,2	-	-	10,8	11,8	-	
01-01-2004	6,2	13,0	9,5	11,9	13,2	4,7	10,6	8,8	10,4	13,1	7,4	-	-	10,9	12,0	2,6	
01-01-2005	6,0	12,8	9,3	11,8	12,5	4,6	10,5	8,7	10,7	13,6	7,3	-	-	10,8	12,0	2,5	
01-01-2006	6,0	12,9	9,3	11,3	13,5	4,7	10,5	8,8	10,8	13,2	7,4	-	-	9,7	12,3	3,6	
01-01-2007	5,9	12,6	8,9	11,3	14,9	4,7	10,1	8,4	10,9	-	7,3	-	-	9,2	13,2	3,7	
15-04-2007	5,9	12,6	9,0	11,1	15,2	4,7	10,1	8,4	10,7	-	7,2	-	-	9,1	13,2	3,6	
01-01-2008	7,5	13,3	10,5	11,2	17,7	5,3	11,0	10,3	10,7	-	7,3	-	-	8,9	14,0	3,4	
01-01-2009	8,6	15,6	25,0	11,4	18,7	5,7	12,5	19,4	11,0	-	7,6	-	-	8,6	13,4	3,7	
01-01-2010	9,3	20,9	31,2	11,9	19,3	6,4	26,5	25,7	11,5	-	8,1	-	-	8,9	14,4	4,4	
01-01-2011	9,6	22,0	32,5	12,2	-	6,7	35,0	26,5	12,0	-	8,3	-	-	9,3	14,9	5,0	
01-01-2012	10,3	23,0	33,6	12,9	-	7,2	36,0	27,8	12,8	-	8,8	-	-	9,8	15,9	5,5	
01-01-2013	10,7	24,0	34,6	13,4	-	7,4	37,0	28,8	13,5	-	9,1	-	-	10,1	16,3	5,9	

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

4.4. 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

Oferta de transporte (toneladas)

	TOTAL	VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS LIGEROS					
		TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial	TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial
01-01-1993	2.830.545	2.625.971	1.726.455	483.438	381.318	24.803	9.957	204.574	77.037	52.407	55.791	18.215	1.124
01-01-1994	2.765.228	2.573.299	1.688.095	472.109	375.372	27.926	9.797	191.929	76.783	42.591	54.540	16.904	1.111
01-01-1995	2.659.762	2.482.126	1.651.793	453.796	338.338	29.518	8.681	177.636	77.710	33.568	50.280	15.248	830
01-01-1996	2.759.979	2.581.065	1.692.060	478.611	367.628	33.269	9.497	178.914	81.343	29.345	51.326	16.078	822
01-01-1997	2.718.594	2.566.548	1.670.886	478.427	367.751	41.556	7.928	152.046	77.459	17.226	41.197	15.486	678
01-01-1998	2.938.127	2.767.467	1.751.358	519.676	434.790	52.647	8.996	170.660	85.645	16.861	49.232	18.118	804
01-01-1999	2.981.405	2.822.147	1.736.894	521.654	525.776	31.231	6.592	159.258	115.472	5.901	26.397	11.091	397
07-09-1999	3.179.253	3.000.825	1.789.176	552.891	616.949	35.449	6.360	178.428	141.789	5.879	26.378	4.018	364
01-01-2000	3.298.655	3.117.542	1.963.508	544.263	564.638	38.945	6.188	181.113	176.748	-	-	4.002	363
01-01-2001	3.565.223	3.393.350	2.271.713	520.696	547.360	53.179	402	171.873	168.082	-	-	3.650	141
01-01-2002	3.951.761	3.769.715	2.592.341	526.176	593.625	57.225	348	182.046	178.245	-	-	3.686	115
01-01-2003	4.105.522	3.932.038	2.772.417	498.058	602.918	58.529	116	173.484	169.872	-	-	3.523	89
01-01-2004	4.478.526	4.295.133	3.057.391	502.637	673.187	61.714	204	183.393	179.264	-	-	4.043	86
01-01-2005	4.653.460	4.474.396	3.239.660	477.139	690.649	66.832	116	179.064	173.612	-	-	5.379	73
01-01-2006	4.997.903	4.806.316	3.498.724	476.627	749.576	81.298	91	191.587	183.548	-	-	7.967	72
01-01-2007	5.155.358	4.967.948	3.647.736	446.137	771.065	102.951	59	187.410	176.209	-	-	11.139	62
15-04-2007	5.270.480	5.078.725	3.751.491	447.847	771.970	107.358	59	191.755	179.873	-	-	11.820	62
01-01-2008	5.730.166	5.527.833	5.006.340	158.586	256.607	106.254	46	202.333	189.196	-	-	13.083	54
01-01-2009	5.707.167	5.514.837	5.389.628	2.530	18.748	103.885	46	192.330	177.402	-	-	14.892	36
01-01-2010	5.678.044	5.483.824	5.368.048	82	12.381	103.279	34	194.220	177.977	-	-	16.207	36
01-01-2011	5.068.185	4.894.193	4.788.753	32	12.280	93.128	0	173.992	159.059	-	-	14.897	36
01-01-2012	5.182.645	5.003.782	4.898.016	32	11.847	93.887	0	178.863	162.734	-	-	16.093	36
01-01-2013	4.603.745	4.441.708	4.344.774	32	11.769	85.133	0	162.037	146.867	-	-	15.134	36

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

Nota: El 8 de septiembre de 1999 desaparecen las autorizaciones de ligeros de ámbitos comarcal y local

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

SERVICIO PÚBLICO

Oferta de transporte (toneladas)

	VEHÍCULOS PESADOS												
	TOTAL	RÍGIDOS						TRACTORES					
		TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial	TOTAL	Nacional	Comarcal	Local	Autonómico	Provincial
01-01-1993	2.625.969	1.065.445	446.554	367.927	225.280	18.367	7.317	1.560.524	1.279.901	115.511	156.037	6.435	2.640
01-01-1994	2.573.299	1.008.457	412.617	345.315	223.164	20.155	7.206	1.564.842	1.275.478	126.794	152.208	7.771	2.591
01-01-1995	2.482.126	920.892	376.421	316.801	200.620	20.681	6.369	1.561.234	1.275.373	136.995	137.718	8.837	2.311
01-01-1996	2.581.065	887.427	343.785	308.583	206.759	21.882	6.418	1.693.638	1.348.275	170.028	160.869	11.387	3.079
01-01-1997	2.566.546	830.649	311.669	287.737	201.123	24.779	5.341	1.735.897	1.359.216	190.690	166.627	16.777	2.587
01-01-1998	2.767.467	839.703	293.124	289.008	223.072	28.812	5.687	1.927.764	1.458.234	230.668	211.718	23.835	3.309
01-01-1999	2.822.145	791.503	264.181	262.719	245.869	14.662	4.072	2.030.642	1.472.713	258.935	279.906	16.569	2.519
07-09-1999	3.000.825	816.451	257.094	263.235	275.830	16.476	3.816	2.184.374	1.532.082	289.657	341.119	18.972	2.544
01-01-2000	3.117.540	828.237	275.653	260.622	270.317	17.803	3.842	2.289.303	1.687.854	283.640	294.321	21.141	2.347
01-01-2001	3.393.350	849.730	311.498	245.692	267.440	24.797	303	2.543.620	1.960.215	275.004	279.920	28.382	99
01-01-2002	3.769.716	906.343	350.317	242.225	287.109	26.442	250	2.863.373	2.242.024	283.951	306.516	30.783	99
01-01-2003	3.932.039	913.965	368.412	224.791	293.403	27.292	67	3.018.074	2.404.006	273.267	309.515	31.237	49
01-01-2004	4.295.134	972.714	401.768	221.228	320.617	28.971	130	3.322.420	2.655.623	281.410	352.570	32.743	74
01-01-2005	4.474.396	992.706	425.481	206.310	326.974	33.874	67	3.481.690	2.814.179	270.829	363.675	32.958	49
01-01-2006	4.806.316	1.065.654	462.476	203.412	352.339	47.360	67	3.740.662	3.036.248	273.215	397.236	33.938	25
01-01-2007	4.967.948	1.103.148	487.164	188.197	360.890	66.838	59	3.864.800	3.160.572	257.940	410.175	36.113	0
15-04-2007	5.078.725	1.122.558	504.200	187.573	361.250	69.476	59	3.956.167	3.247.290	260.274	410.721	37.882	0
01-01-2008	5.527.833	1.235.830	939.586	82.055	144.743	69.400	46	4.292.003	4.066.754	76.531	111.864	36.854	0
01-01-2009	5.514.838	1.274.253	1.193.947	1.208	9.899	69.153	46	4.240.585	4.195.681	1.323	8.849	34.732	0
01-01-2010	5.483.825	1.261.646	1.185.268	30	6.953	69.361	34	4.222.179	4.182.781	52	5.428	33.918	0
01-01-2011	4.894.194	1.100.241	1.031.215	7	6.802	62.217	0	3.793.953	3.757.538	26	5.478	30.911	0
01-01-2012	5.003.783	1.099.911	1.030.902	7	6.667	62.335	0	3.903.872	3.867.114	26	5.180	31.552	0
01-01-2013	4.441.709	939.292	876.084	7	6.613	56.588	0	3.502.417	3.468.690	26	5.156	28.545	0

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

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 2011 la demanda de transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados fue satisfecha por el servicio público en un 94,8% de las toneladas-kilómetro producidas.

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 2011, con una variación media anual de 2007 a 2011 del -4,9%.

DEMANDA DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS PESADOS

Millones de t-km

	1993	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VEHÍCULOS PESADOS	92.171	101.874	148.714	233.218	241.756	258.870	242.979	211.892	210.066	206.839
SERVICIO PÚBLICO	79.849	89.487	133.959	213.779	222.092	239.459	226.923	199.143	198.340	196.084
	86,6%	87,8%	90,1%	91,7%	91,9%	92,5%	93,4%	94,0%	94,4%	94,8%
SERVICIO PRIVADO	12.322	12.387	14.755	19.439	19.664	19.411	16.056	12.749	11.726	10.755
	13,4%	12,2%	9,9%	8,3%	8,1%	7,5%	6,6%	6,0%	5,6%	5,2%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (Ministerio de Fomento)

Nota: Desde el año 2002 se incluye el transporte urbano

Por otra parte, el 72,7% de las toneladas transportadas en el año 2011 por los vehículos pesados de servicio público se desplazaron intrarregionalmente (incluye el transporte intramunicipal).

SERVICIO PÚBLICO. TRANSPORTE POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS

Porcentaje sobre el total anual

	1993	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL (toneladas)	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%	96,7%	96,6%	96,1%	95,8%	95,2%	94,8%
Intramunicipal	-	-	-	27,0%	29,0%	25,3%	25,5%	23,9%	22,1%	19,9%
Intrarregional	68,7%	67,6%	68,8%	51,9%	50,5%	52,8%	51,7%	52,1%	51,2%	52,8%
Interregional	27,9%	28,1%	26,1%	17,4%	17,3%	18,5%	18,8%	19,9%	21,9%	22,2%
INTERNACIONAL	3,4%	4,3%	5,1%	3,6%	3,3%	3,4%	3,9%	4,2%	4,8%	5,2%
TOTAL (toneladas - kilómetro)	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%	70,0%	71,7%	70,4%	69,7%	68,0%	67,3%
Intramunicipal	-	-	-	1,9%	1,9%	1,5%	1,4%	1,3%	1,0%	1,0%
Intrarregional	21,3%	19,9%	18,2%	18,7%	19,2%	19,4%	18,5%	18,0%	16,4%	16,9%
Interregional	59,0%	55,1%	51,1%	48,4%	48,9%	50,9%	50,4%	50,4%	50,5%	49,4%
INTERNACIONAL	19,7%	25,0%	30,7%	31,0%	30,0%	28,3%	29,6%	30,3%	32,0%	32,7%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (Ministerio de Fomento)

Nota: Desde el año 2002 se incluye el transporte urbano

En el transporte interior interurbano en vehículos pesados de servicio público el 74,6% de las toneladas transportadas en el año 2011 se desplazaron menos de 150 kilómetros y el 51,1% menos de 50 kilómetros. En consecuencia, aproximadamente el 70% de las toneladas transportadas interior e interurbanamente son cautivas de la carretera, no siendo posible su trasvase a otros modos de transporte.

**SERVICIO PÚBLICO. TRANSPORTE INTERIOR INTERURBANO
POR CARRETERA EN VEHÍCULOS PESADOS**

Toneladas transportadas según intervalos de distancia (2011)

	DISTRIBUCIÓN
TOTAL	100,0%
Menos de 50 km	51,1%
De 50 a 149 km	23,5%
De 150 a 500 km	18,9%
Más de 500 km	6,5%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (Ministerio de Fomento)

5.2. Kilómetros recorridos por los vehículos pesados de servicio público.

Los datos de este apartado se han obtenido de los informes que la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre emite a partir de los controles de los discos tacógrafos.

Kilómetros recorridos mensualmente por los vehículos de transporte de mercancías a los cuales se les inspeccionó los discos tacógrafos de algún mes en el año 2011.

	Kilómetros recorridos mensualmente
SERVICIO PÚBLICO	
TRANSPORTE INTERNACIONAL	13.449
TRANSPORTE NACIONAL	
Tractores de ámbito nacional y antigüedad de 6 años o menos	7.972
Tractores de ámbito nacional y antigüedad de más de 6 años	7.078
Vehículos rígidos de ámbito nacional	5.456
SERVICIO PRIVADO	
Tractores y vehículos de MMA de 20 t o más, de ámbito nacional	5.923

Fuente: Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre.

Nota: Datos de los discos tacógrafos inspeccionados.

5.3. 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 (01-01-2013)		
TRACTOR Nacional	7,4	11,4
RÍGIDO Nacional	10,7	12,7
Número de autorizaciones (01-01-2013)		
Pesados	67%	33%
Ligeros	64%	36%
Kilómetros recorridos en carga por los vehículos pesados (media de 2012)	85%	74%
Recorrido medio de la mercancía en vehículos pesados en km (2011)		
Interior	159	46
Internacional	1.000	337
Toneladas transportadas en vehículos pesados (2011)	84%	16%
Toneladas-kilómetro producidas en vehículos pesados (2011)	95%	5%

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 Estadísticas” del Ministerio de Fomento 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.

En 1999 el incremento relativo del precio medio por kilómetro en carga fue mucho mayor en las operaciones de corta distancia. Esta diferencia se ha reducido desde 2005, especialmente desde 2009.

En el año 2001 se produjeron fuertes incrementos de los precios. En los años siguientes estos incrementos fueron disminuyendo hasta hacerse prácticamente nulos en el año 2004. En 2005 y 2006 los precios se incrementaron bastante y en 2007 estos incrementos fueron disminuyendo hasta hacerse prácticamente nulos a principios de 2008. En los tres últimos trimestres de 2008 estos incrementos de los precios pasaron a ser positivos, salvo en los transportes a corta distancia.

Los precios disminuyeron en los tres primeros trimestres de 2009, aumentaron desde el cuarto trimestre de 2009 al segundo trimestre de 2011, aunque con oscilaciones; y disminuyeron en los dos últimos trimestres de 2011 y en el primero de 2012. En el segundo trimestre de 2012 los precios se incrementaron respecto al trimestre anterior. En el tercer trimestre de 2012 los precios aumentaron respecto al trimestre anterior salvo en las “distancias en carga mayores de 300 kilómetros” y en las “distancias en carga menores de 100 kilómetros”. En el cuarto trimestre de 2012 los precios se incrementaron respecto al trimestre anterior en las “distancias en carga mayores de 300 kilómetros” y en las “distancias en carga entre 51 y 100 kilómetros”, y disminuyeron en el resto de distancias. Desde el tercer trimestre de 2009 hasta el cuarto de 2012 los precios crecieron más en los “transportes a distancias en carga mayores de 300 kilómetros” que en el resto de distancias.

La variación del precio medio sin IVA en el cuarto trimestre de 2012, sobre el del mismo trimestre de 2011, fue del 1,2% para “todas las distancias” y del 2,2% para “las distancias en carga de más de 300 km”. Estos incrementos se produjeron a pesar de la fuerte disminución del precio en el primer trimestre de 2012. En el resto de distancias se produjeron decrementos por efecto de la disminución del precio en el último trimestre de 2012 y en mayor medida a la disminución del mismo en el primer trimestre de 2012.

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%

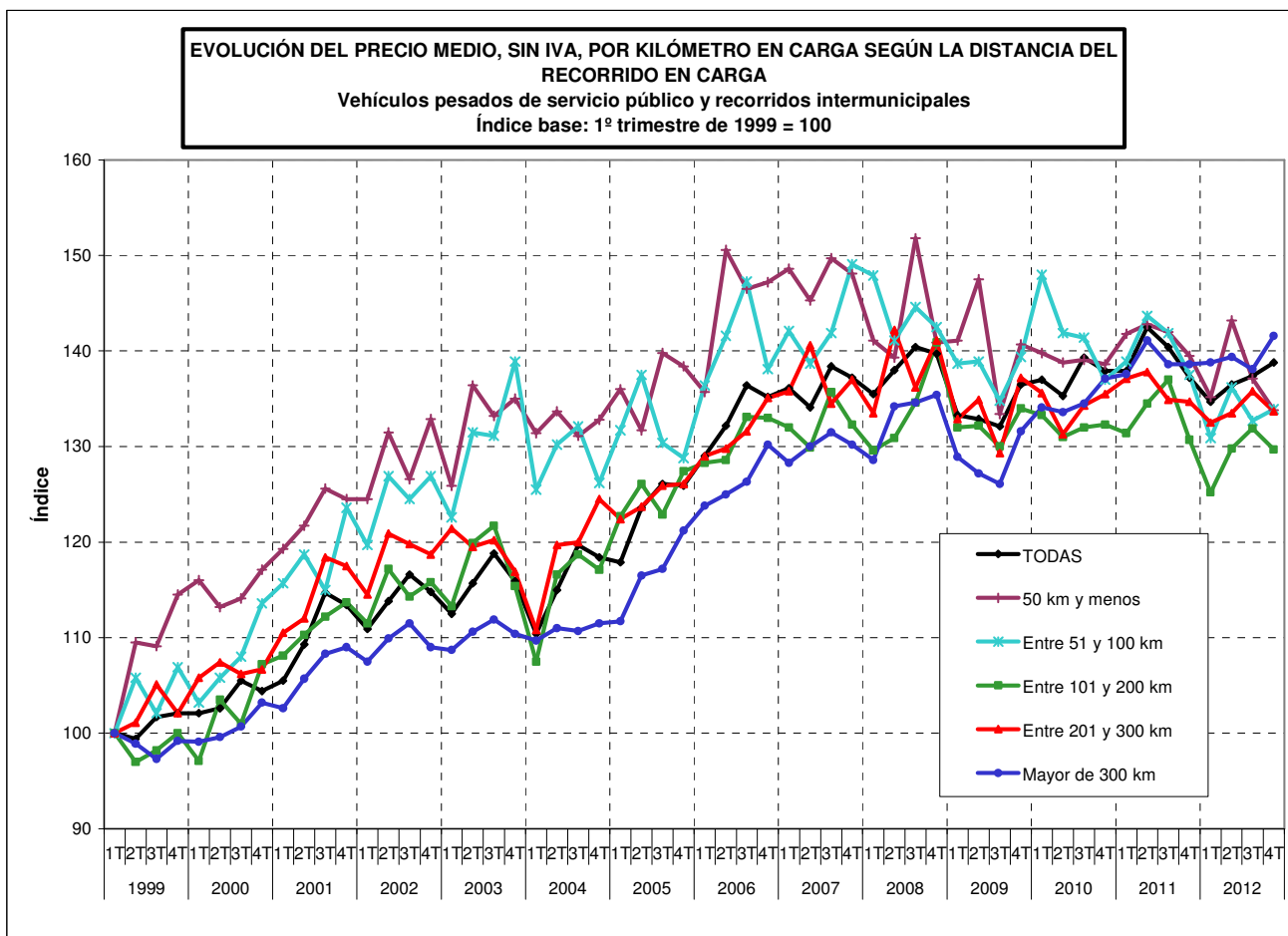
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

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%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



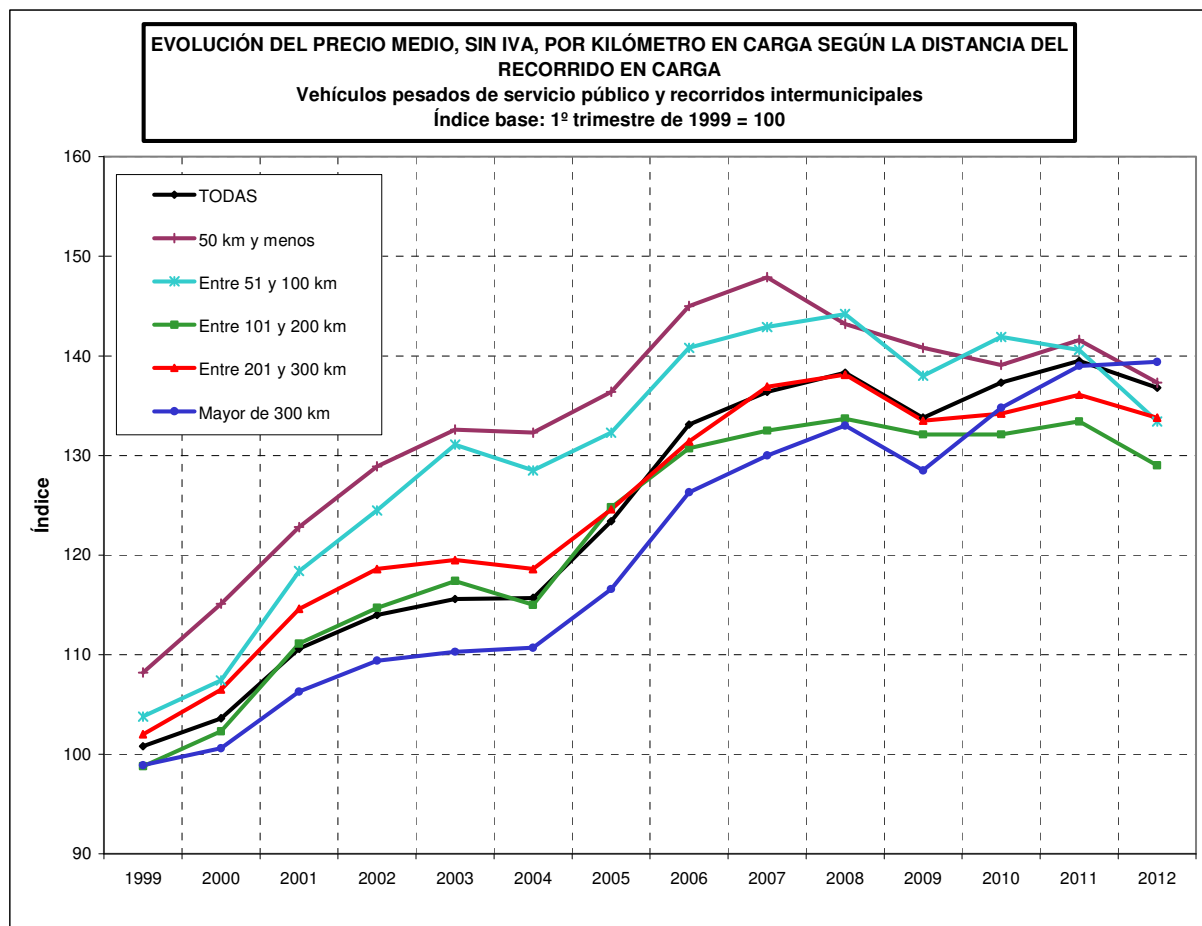
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

6.1.2. Evolución anual 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

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	3,2%	118,6	3,5%	109,4	2,9%
2003	115,6	1,4%	132,6	2,9%	131,1	5,3%	117,4	2,4%	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%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

6.2. Comparación de la evolución de los precios sin IVA y de los costes directos 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 directos 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 directos 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 cuando las variaciones de los costes son muy bruscas.

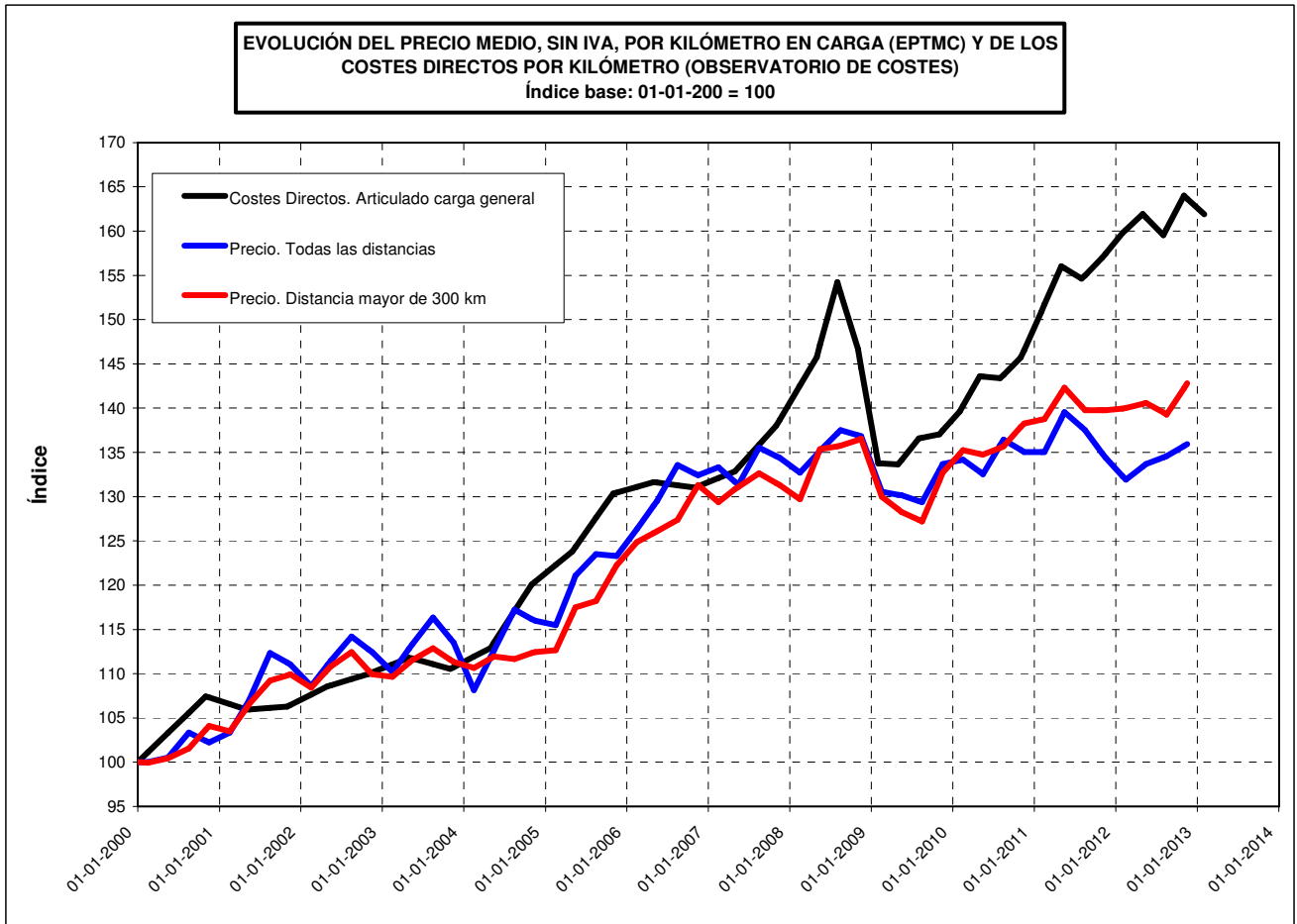
Durante el segundo semestre de 2007 y el primero de 2008 el incremento de los costes fue muy importante, mientras que el de los precios fue prácticamente nulo salvo en el segundo trimestre de 2008 en el que se incrementaron.

En el segundo semestre de 2008 los costes disminuyeron mucho y los precios aumentaron.

En 2009, 2010, 2011 y primer trimestre de 2012 los costes aumentaron bastante por efecto de la subida del precio del gasóleo. Los precios disminuyeron en los tres primeros trimestres de 2009; aumentaron desde el cuarto trimestre de 2009 al segundo trimestre de 2011, aunque con oscilaciones; y disminuyeron en los dos últimos trimestres de 2011 y en el primero de 2012.

Durante los tres últimos trimestres de 2012 los costes oscilaron al alza y a la baja pero acabaron como empezaron. Los precios en este periodo se incrementaron.

Desde el tercer trimestre de 2009 los precios han crecido más en las operaciones de larga distancia que en el resto, adaptándose mejor a la evolución de los costes.



Fuente: "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera" y "Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera".

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 Fomento 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.

Las toneladas-kilómetro producidas por los vehículos pesados de servicio público crecieron un 56,8% del año 1999 al 2012. Hasta el año 2007 habían crecido un 96,3% con crecimientos anuales grandes, variando del 3,8% en 2006 al 15,5% en 2004. En 2008 decrecieron un -5,2% respecto a 2007, esto se notó especialmente en el transporte intrarregional con una disminución del -9,4%, en el transporte interregional decrecieron un -6,1% y en el transporte internacional bajaron un -0,6%. La caída fue especialmente grande en el cuarto trimestre con un descenso del -12,7% respecto al mismo trimestre del año 2007. En 2009 disminuyeron un -12,1% respecto a 2008, siendo en el transporte intrarregional de un -14,6%, en el transporte interregional de un -12,3% y en el transporte internacional de un -10,2%. No obstante, en el segundo trimestre se interrumpió la caída continua del año anterior. En 2010 disminuyeron un -0,1% respecto a 2009, en el transporte intrarregional descendieron un -9,1%, en el transporte interregional se incrementaron un 0,0% y en el transporte internacional subieron un 5,1%. En 2011 disminuyeron un -1,1% respecto a 2010, en el transporte intrarregional crecieron un 1,7%, en el transporte interregional bajaron un -3,4% y en el transporte internacional subieron un 1,1%. En 2012 disminuyeron un -3,0% respecto a 2011, en el transporte intrarregional descendieron un -7,4%, en el transporte interregional bajaron un -4,7% y en el transporte internacional subieron un 1,9%. En el

cuarto trimestre de 2012, salvo en el transporte internacional, disminuyeron respecto al trimestre anterior y con un comportamiento peor al estacional normal ya que suele haber crecimiento en el cuarto trimestre. La variación en este trimestre respecto al mismo trimestre del año anterior fue en el transporte público del -9,0%, en el transporte intrarregional del -9,0%, en el transporte interregional del -10,4% y en el transporte internacional del -6,8%.

El aprovechamiento de la oferta en los vehículos pesados de servicio público, en cuanto a toneladas-kilómetro producidas por tonelada ofertada, decreció un -4,6% del año 1999 al 2012. Hasta el año 2007 había crecido un 11,2% con variaciones anuales entre el -1,8% de 2003 y el 7,7% de 2004. En 2008 decreció un -12,3% respecto a 2007, esto se notó especialmente en el transporte intrarregional con una disminución del -16,2%, en el transporte interregional decreció un -13,1% y en el transporte internacional bajó un -8,1%. La caída fue especialmente grande en el cuarto trimestre con un descenso del -15,4% respecto al mismo trimestre del año 2007. En 2009 disminuyó un -10,5% respecto a 2008, siendo en el transporte intrarregional de un -13,1%, en el transporte interregional de un -10,7% y en el transporte internacional de un -8,5%. No obstante, en el segundo trimestre se interrumpió la caída continua del año anterior. En 2010 aumentó un 4,0% respecto a 2009, en el transporte intrarregional descendió un -5,4%, en el transporte interregional se incrementó un 4,1% y en el transporte internacional subió un 9,4%. En 2011 aumentó un 5,9% respecto a 2010, en el transporte intrarregional creció un 8,9%, en el transporte interregional varió un 3,4% y en el transporte internacional subió un 8,2%. En 2012 disminuyó un -0,8% respecto a 2011, en el transporte intrarregional descendió un -5,3%, en el transporte interregional bajó un -2,5% y en el transporte internacional subió un 4,2%. En el cuarto trimestre de 2012, salvo en el transporte interregional, aumentó respecto al trimestre anterior y con un comportamiento peor al estacional normal, salvo en el transporte internacional, ya que suele haber mayor crecimiento en el cuarto trimestre. La variación en este trimestre respecto al mismo trimestre del año anterior fue en el transporte público del -1,1%, en el transporte intrarregional del -1,1%, en el transporte interregional del -2,7% y en el transporte internacional del 1,3%.

Las toneladas-kilómetro producidas por los vehículos pesados de servicio privado decrecieron un -34,8% del año 1999 al 2012. Hasta el año 2007 habían crecido un 26,9% con variaciones anuales positivas salvo en 2007 donde se produjo un descenso del -0,1%. En 2008 decrecieron un -16,3% respecto a 2007, en 2009 disminuyeron un -19,5% respecto a 2008, en 2010 disminuyeron un -7,4% respecto a 2009, en 2011 disminuyeron un -7,6% respecto a 2010 y en 2012 disminuyeron un -10,8% respecto a 2011. En el cuarto trimestre de 2012 variaron respecto al mismo trimestre del año anterior un -6,2%.

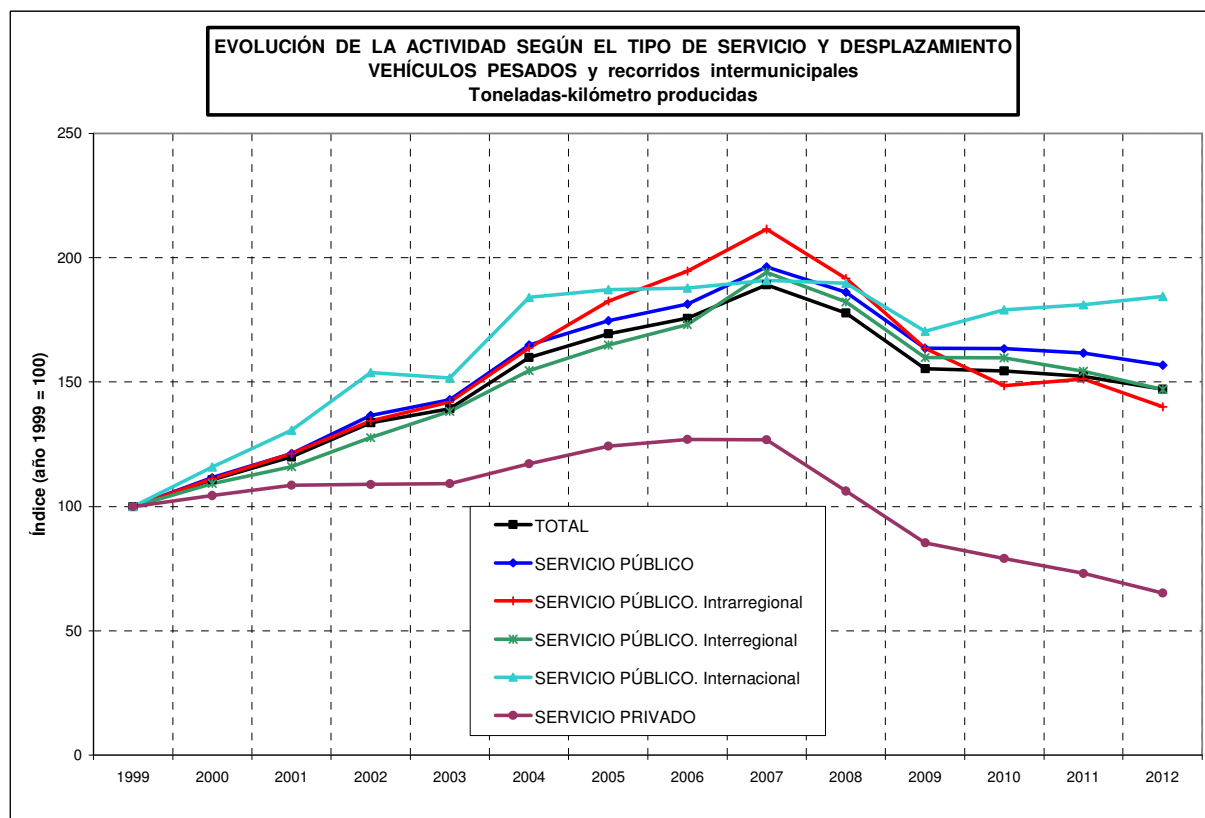
El aprovechamiento de la oferta en los vehículos pesados de servicio privado, en cuanto a toneladas-kilómetro producidas por tonelada ofertada, decrecieron un -36,2% del año 1999 al 2012. Hasta el año 2007 había decrecido un -9,6%. En 2008 decreció un -8,6% respecto a 2007, en 2009 disminuyó un -15,4% respecto a 2008, en 2010 no varió respecto a 2009, en 2011 disminuyó un -5,4% respecto a 2010 y en 2012 disminuyó un -3,4% respecto a 2011. En el cuarto trimestre de 2012 varió respecto al mismo trimestre del año anterior un -4,1%.

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

			SERVICIO PÚBLICO									
	TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		SERVICIO PRIVADO	
Año	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	
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



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

		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		
1999	1T	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	
	3T	91,1		90,0		106,0		93,7		74,5		101,1	
	4T	103,2		101,8		109,4		100,6		99,3		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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%
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%
	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%
	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%
	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%

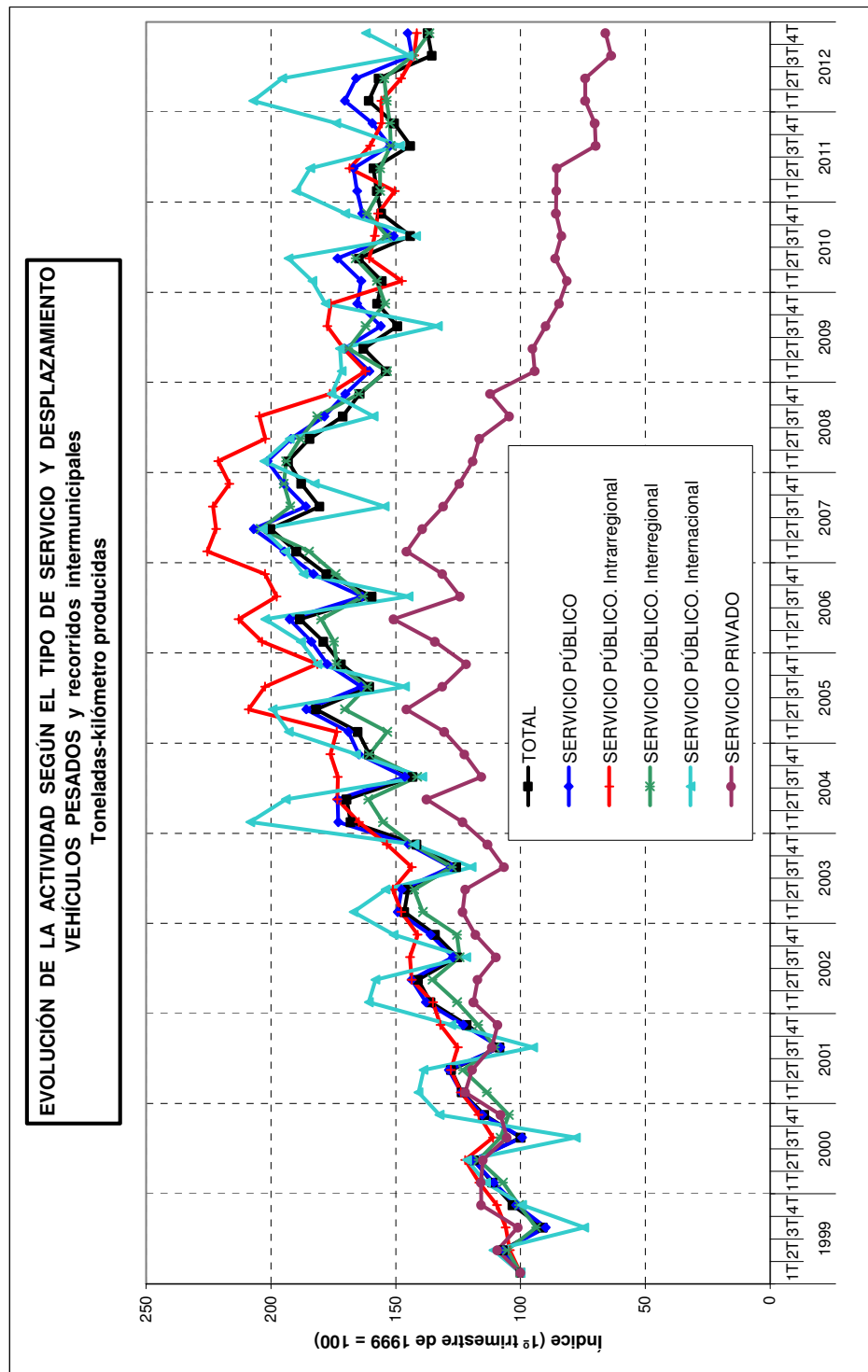
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

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											
		TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		SERVICIO PRIVADO	
Año	Trimestre	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%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



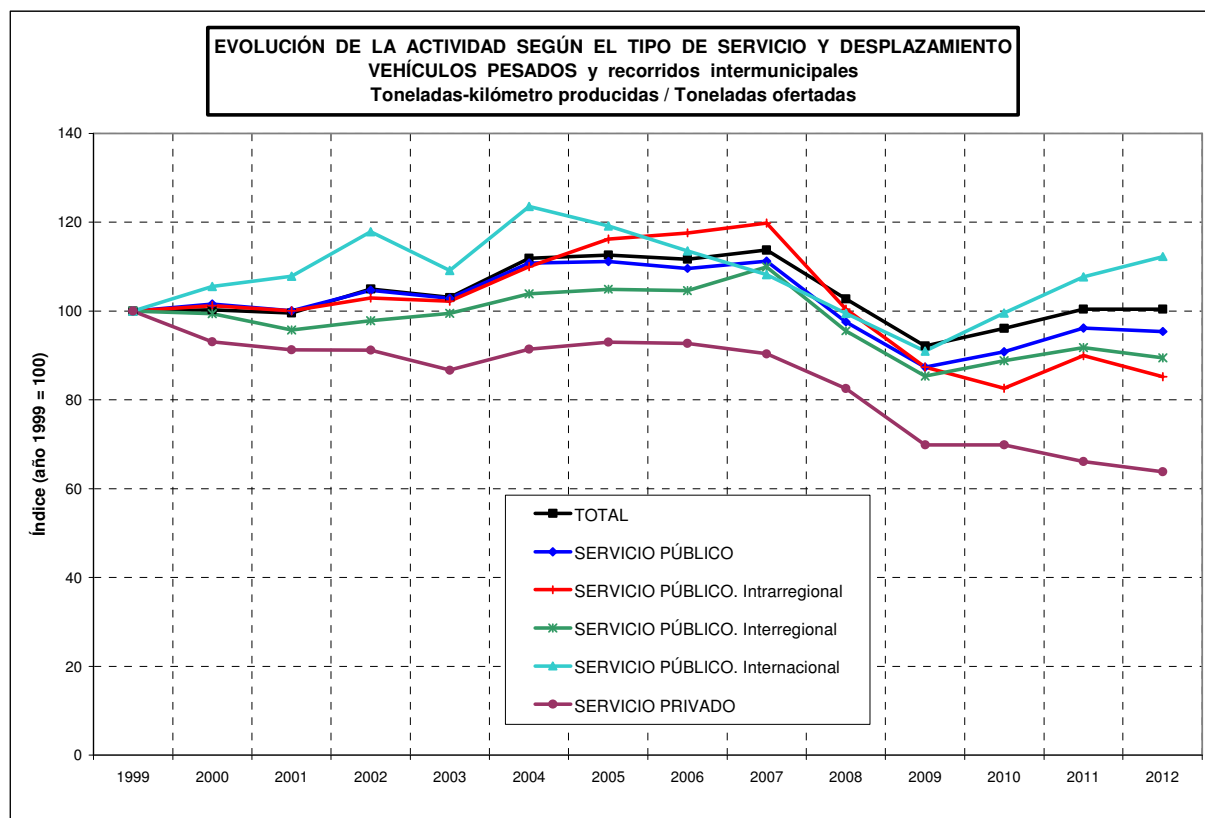
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

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											
	TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		SERVICIO PRIVADO	
	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	
2000	100,3	0,3%	101,5	1,5%	101,2	1,2%	99,4	-0,6%	105,5	5,5%	93,1	-6,9%
2001	99,5	-0,7%	100,1	-1,4%	100,1	-1,1%	95,7	-3,7%	107,8	2,2%	91,3	-1,9%
2002	105,0	5,5%	104,7	4,6%	103,0	2,9%	97,8	2,2%	117,8	9,3%	91,1	-0,1%
2003	103,0	-1,8%	102,8	-1,8%	102,2	-0,7%	99,5	1,7%	109,1	-7,4%	86,7	-4,9%
2004	111,9	8,6%	110,8	7,7%	110,0	7,6%	103,8	4,4%	123,6	13,2%	91,4	5,4%
2005	112,6	0,6%	111,2	0,3%	116,2	5,6%	104,9	1,0%	119,1	-3,6%	93,0	1,7%
2006	111,7	-0,8%	109,6	-1,4%	117,6	1,2%	104,6	-0,3%	113,5	-4,7%	92,7	-0,3%
2007	113,7	1,9%	111,2	1,5%	119,8	1,9%	109,9	5,1%	108,2	-4,7%	90,4	-2,6%
2008	102,8	-9,7%	97,6	-12,3%	100,4	-16,2%	95,5	-13,1%	99,5	-8,1%	82,5	-8,6%
2009	92,1	-10,4%	87,4	-10,5%	87,3	-13,1%	85,3	-10,7%	91,0	-8,5%	69,9	-15,4%
2010	96,1	4,3%	90,8	4,0%	82,6	-5,4%	88,8	4,1%	99,5	9,4%	69,9	0,0%
2011	100,4	4,5%	96,1	5,9%	90,0	8,9%	91,8	3,4%	107,7	8,2%	66,1	-5,4%
2012	100,4	0,0%	95,4	-0,8%	85,2	-5,3%	89,5	-2,5%	112,2	4,2%	63,8	-3,4%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



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											
		TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		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	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	
	2T	105,0		104,0		101,6		102,6		107,9		109,0	
	3T	87,7		85,7		100,9		89,2		70,9		100,4	
	4T	96,6		95,3		102,5		94,2		93,0		108,5	
2000	1T	100,9	0,9%	100,3	0,3%	105,5	5,5%	96,9	-3,1%	103,1	3,1%	105,7	5,7%
	2T	105,5	0,5%	105,6	1,5%	108,3	6,6%	103,5	0,8%	107,6	-0,3%	103,1	-5,5%
	3T	86,6	-1,3%	86,4	0,8%	96,5	-4,4%	93,9	5,2%	67,7	-4,5%	90,6	-9,7%
	4T	97,5	0,9%	98,6	3,5%	99,9	-2,5%	89,6	-4,9%	113,3	21,8%	90,7	-16,4%
2001	1T	102,4	1,4%	102,9	2,6%	103,1	-2,3%	94,4	-2,6%	117,2	13,7%	100,5	-5,0%
	2T	103,3	-2,1%	103,8	-1,7%	103,1	-4,8%	99,2	-4,1%	112,0	4,1%	96,9	-6,0%
	3T	86,3	-0,4%	84,7	-2,0%	98,0	1,6%	86,3	-8,1%	74,3	9,7%	92,3	1,8%
	4T	95,7	-1,8%	94,3	-4,4%	101,4	1,4%	89,8	0,2%	98,0	-13,5%	91,8	1,3%
2002	1T	105,4	2,9%	103,2	0,4%	101,1	-1,9%	93,9	-0,5%	120,4	2,8%	100,7	0,2%
	2T	107,8	4,4%	106,0	2,1%	105,9	2,7%	99,8	0,5%	116,6	4,1%	98,3	1,4%
	3T	95,0	10,1%	93,8	10,8%	106,6	8,8%	91,9	6,5%	90,0	21,1%	88,9	-3,6%
	4T	100,4	5,0%	99,5	5,5%	103,4	2,0%	91,8	2,3%	110,4	12,6%	93,6	1,9%
2003	1T	107,6	2,1%	107,1	3,7%	106,0	4,9%	99,9	6,4%	119,8	-0,5%	95,7	-4,9%
	2T	104,5	-3,0%	103,7	-2,1%	106,3	0,3%	100,2	0,5%	108,3	-7,2%	93,8	-4,6%
	3T	89,3	-6,0%	87,6	-6,6%	98,4	-7,7%	87,4	-4,9%	82,0	-8,9%	83,1	-6,6%
	4T	99,8	-0,6%	97,5	-2,0%	103,5	0,0%	96,5	5,1%	96,0	-13,0%	89,8	-4,1%
2004	1T	116,2	8,0%	113,7	6,2%	108,3	2,1%	101,9	2,0%	136,9	14,2%	97,5	1,9%
	2T	116,1	11,1%	112,8	8,8%	112,9	6,2%	104,9	4,6%	126,3	16,7%	107,4	14,6%
	3T	96,2	7,8%	94,1	7,3%	111,4	13,2%	90,9	4,1%	89,6	9,3%	87,3	5,1%
	4T	107,1	7,3%	105,7	8,4%	113,0	9,2%	102,9	6,7%	106,3	10,8%	90,5	0,8%
2005	1T	108,3	-6,8%	106,6	-6,3%	109,5	1,1%	96,8	-5,0%	121,7	-11,1%	94,7	-2,9%
	2T	117,9	1,6%	115,4	2,3%	129,7	14,9%	105,8	0,9%	123,7	-2,1%	106,0	-1,4%
	3T	103,0	7,0%	99,5	5,8%	122,8	10,3%	98,0	7,7%	88,8	-0,9%	97,5	11,7%
	4T	109,0	1,8%	106,2	0,5%	108,6	-3,9%	104,0	1,0%	108,6	2,1%	90,4	0,0%
2006	1T	111,8	3,2%	108,0	1,3%	119,6	9,2%	102,6	6,1%	110,4	-9,2%	99,4	5,0%
	2T	116,6	-1,1%	112,3	-2,7%	124,2	-4,2%	105,0	-0,7%	118,0	-4,6%	110,0	3,8%
	3T	98,2	-4,7%	95,4	-4,1%	115,4	-6,0%	95,2	-2,8%	84,5	-4,8%	87,9	-9,8%
	4T	108,1	-0,9%	105,9	-0,3%	117,2	7,9%	100,8	-3,1%	108,2	-0,4%	90,9	0,6%
2007	1T	113,3	1,4%	110,6	2,4%	128,1	7,2%	104,9	2,2%	110,3	-0,1%	99,4	0,0%
	2T	117,5	0,7%	115,3	2,6%	123,7	-0,4%	113,7	8,3%	113,3	-4,1%	94,1	-14,4%
	3T	104,5	6,4%	100,2	5,0%	120,3	4,2%	103,6	8,8%	83,2	-1,6%	92,4	5,1%
	4T	107,5	-0,5%	102,3	-3,4%	113,7	-3,0%	102,3	1,5%	95,8	-11,5%	91,5	0,6%

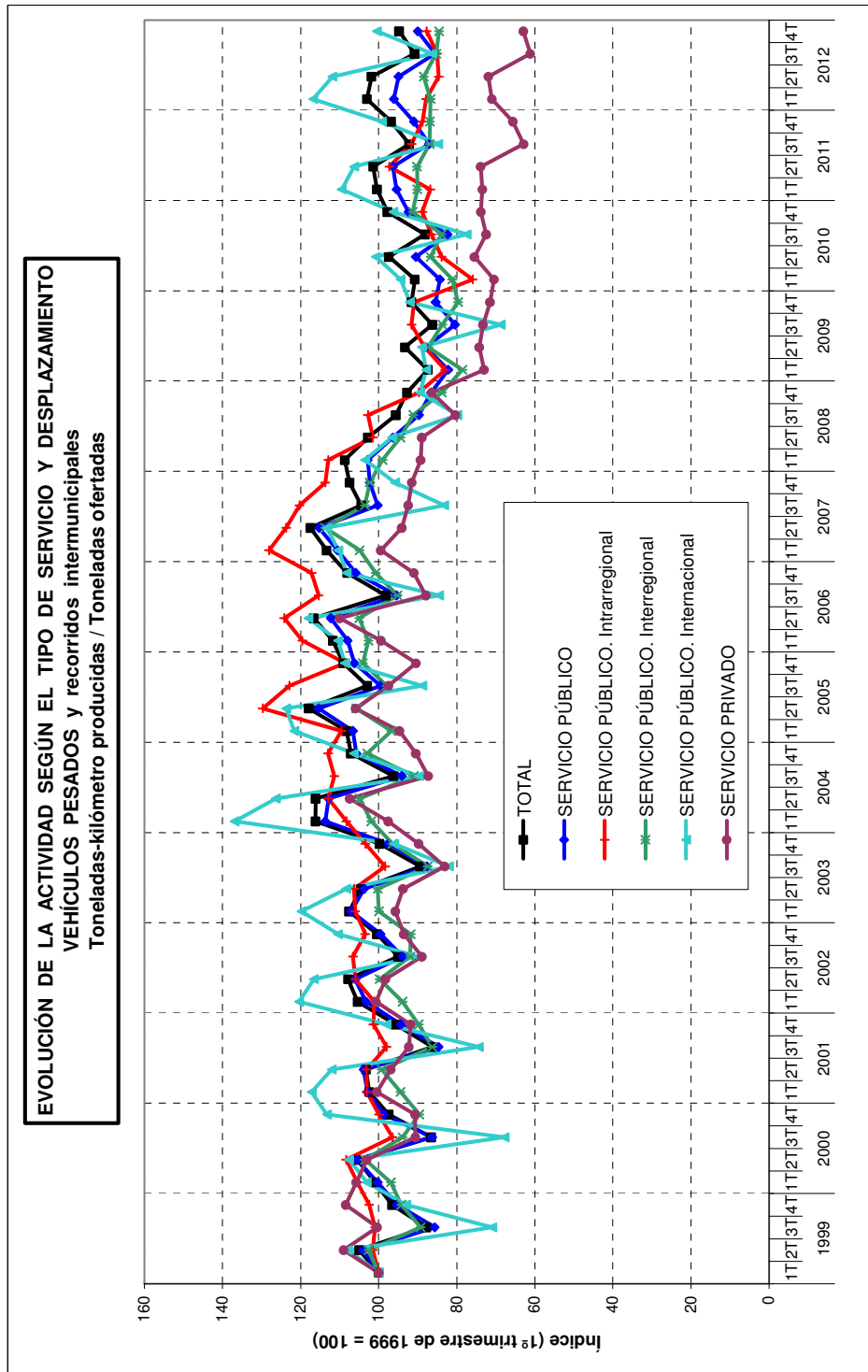
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

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

		SERVICIO PÚBLICO										SERVICIO PRIVADO	
Año	Trimestre	TOTAL		TOTAL		Intrarregional		Interregional		Internacional		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	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	108,7	-4,1%	102,8	-7,0%	112,9	-11,9%	99,0	-5,6%	103,5	-6,2%	89,3	-10,2%
	2T	102,8	-12,5%	96,3	-16,4%	101,5	-18,0%	94,4	-16,9%	96,6	-14,7%	89,0	-5,5%
	3T	95,6	-8,5%	89,7	-10,5%	102,8	-14,6%	91,2	-12,0%	79,8	-4,1%	80,4	-13,0%
	4T	92,7	-13,7%	86,5	-15,4%	89,7	-21,1%	83,8	-18,0%	89,3	-6,7%	86,4	-5,6%
2009	1T	87,4	-19,6%	82,2	-20,1%	83,0	-26,5%	78,6	-20,7%	87,9	-15,1%	73,0	-18,2%
	2T	93,3	-9,3%	88,0	-8,7%	88,3	-13,0%	87,3	-7,6%	89,0	-7,9%	74,3	-16,5%
	3T	86,3	-9,8%	80,5	-10,3%	91,6	-10,9%	83,7	-8,2%	68,7	-13,9%	73,3	-8,8%
	4T	91,6	-1,3%	85,4	-1,3%	90,9	1,4%	79,7	-5,0%	92,0	3,0%	71,4	-17,3%
2010	1T	90,7	3,8%	84,3	2,6%	76,0	-8,5%	81,1	3,3%	94,4	7,4%	70,5	-3,5%
	2T	97,4	4,4%	90,5	2,9%	83,9	-5,0%	86,7	-0,7%	100,8	13,3%	75,4	1,6%
	3T	88,2	2,2%	82,4	2,4%	86,5	-5,5%	83,9	0,2%	77,5	12,7%	72,5	-1,1%
	4T	97,7	6,7%	92,4	8,2%	88,8	-2,3%	91,3	14,6%	96,3	4,6%	73,8	3,3%
2011	1T	100,4	10,7%	95,5	13,3%	86,7	14,2%	90,1	11,1%	109,5	16,0%	73,4	4,2%
	2T	101,4	4,2%	96,3	6,5%	97,3	16,0%	90,2	4,0%	106,3	5,5%	73,8	-2,1%
	3T	92,2	4,5%	87,1	5,7%	91,6	5,8%	86,9	3,7%	84,8	9,5%	62,9	-13,3%
	4T	96,8	-0,9%	91,0	-1,5%	88,7	-0,1%	86,9	-4,8%	99,1	3,0%	65,6	-11,1%
2012	1T	103,0	2,6%	96,1	0,7%	87,8	1,3%	86,7	-3,8%	116,8	6,7%	71,0	-3,4%
	2T	101,8	0,4%	94,9	-1,5%	84,6	-13,0%	88,5	-1,9%	111,9	5,2%	71,9	-2,7%
	3T	90,8	-1,5%	85,5	-1,8%	85,1	-7,1%	85,2	-2,0%	86,3	1,7%	61,1	-2,7%
	4T	94,7	-2,2%	90,0	-1,1%	87,7	-1,1%	84,6	-2,7%	100,4	1,3%	62,9	-4,1%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.

FUENTES CONSULTADAS.

-  **Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.**
-  **Observatorio de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados. Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.**
-  **Observatorio de la Actividad del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados. Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.**
-  **Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.**
-  **Evolución de los Indicadores Económicos y Sociales del Transporte Terrestre. Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento.**
-  **Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Fomento.**
-  **Precios de Carburantes y Combustibles. Ministerio de Industria, Energía y Turismo.**
-  **Instituto Nacional de Estadística.**
-  **EUROSTAT.**