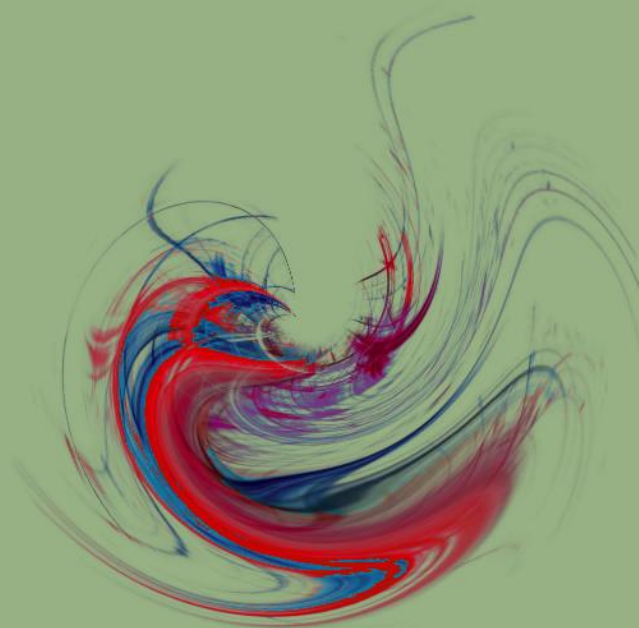


Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera

Abril 2026



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
TERRESTRE

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE POR
CARRETERA Y FERROCARRIL

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



Comité Nacional del Transporte por Carretera



Asociación de Fabricantes y Distribuidores



Asociación de Cargadores de España



Spanish Shippers Council (SSC) - Transprime

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

Con la misma finalidad, se dispone ya de la aplicación web ACOTRAN, en fase inicial. Se puede acceder a la misma después de un breve registro -únicamente se requiere una dirección de correo electrónico-, por medio de [este enlace](#).

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

ÍNDICE

| | |
|---|----------|
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 3 |
| 2. COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. | 6 |
| 2.1. Vehículo articulado de carga general..... | 11 |
| 2.2. Vehículo articulado de carga general en transporte internacional. | 13 |
| 2.3. Tren de carretera. | 15 |
| 2.4. Vehículo rígido de 3 ejes de carga general..... | 17 |
| 2.5. Vehículo rígido de 2 ejes de carga general..... | 19 |
| 2.6. Vehículo rígido de 2 ejes de distribución..... | 21 |
| 2.7. Furgoneta. | 23 |
| 2.8. Vehículo frigorífico articulado. | 25 |
| 2.9. Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional..... | 27 |
| 2.10. Vehículo frigorífico de 2 ejes. | 29 |
| 2.11. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos). | 31 |
| 2.12. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases GLP)..... | 33 |
| 2.13. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación. | 35 |
| 2.14. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos..... | 37 |
| 2.15. Portavehículos (tren de carretera)..... | 39 |
| 2.16. Portavehículos industriales (tren de carretera)..... | 41 |
| 2.17. Volquete articulado de graneles. | 43 |
| 2.18. Volquete articulado de obra..... | 45 |
| 2.19. Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos..... | 47 |
| 2.20. Vehículo articulado portacontenedores..... | 49 |

| | |
|---|-----------|
| 3. EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA..... | 51 |
| 4. ÍNDICES PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES..... | 55 |
| 4.1. Índices..... | 55 |
| 4.2. Evolución de los índices..... | 58 |
| 5. OTROS CONCEPTOS..... | 64 |
| 6. PRECIO DEL TRANSPORTE..... | 65 |
| 7. INDEMNIZACIÓN POR PARALIZACIÓN DEL VEHÍCULO..... | 72 |
| 8. PAGO DEL PRECIO DEL TRANSPORTE. PLAZO E INTERÉS DE DEMORA..... | 73 |
| 8.1. Normativa..... | 73 |
| 8.2. Tipo legal del interés de demora..... | 81 |
| 9. SEGUIMIENTO DE LA EVOLUCIÓN DE LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA..... | 82 |
| 9.1. Normativa..... | 82 |
| 10. CRITERIOS DE EFICIENCIA MEDIANTE LOS QUE LA EMPRESA PODRÍA MEJORAR SUS COSTES. | 83 |
| ANEXO – Vehículo articulado de carga general – 44 tn..... | 89 |

1. INTRODUCCIÓN.

El Observatorio de Costes, fruto de las reuniones mantenidas al efecto entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera (en el cual están representadas las asociaciones profesionales de transportistas según los artículos 57, 58 y 59 de la LOTT) y las principales asociaciones representativas de empresas cargadoras (AECOC, ACE y TRANSPRIME), bajo el patrocinio de la actual Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, tiene como objetivo servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de los servicios de transporte de mercancías por carretera (transportistas, cargadores y operadores de transporte), en la determinación de las condiciones económicas de los contratos y convenios que suscriban dentro del normal desarrollo de sus respectivas actividades.

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

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

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

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, falta 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 aquella que se atiene a unos criterios mínimos de gestión suficientemente adecuados como para permitirle mantener una situación equilibrada en sus relaciones mercantiles. Los costes 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.

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, 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.

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

Tras la publicación de la Orden PJC/780/2025, de 21 de julio, por la que se modifican los anexos II, IX, X y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, pasan a modificarse las masas y dimensiones máximas de algunos vehículos, lo que permite la circulación de, entre otros, vehículos pesados con Masa Máxima Autorizada de 44 toneladas. Por ello, en octubre de 2025, se incorporó un Anexo con los datos de partida y costes estimados correspondientes al vehículo articulado de carga general con esa nueva MMA. No obstante, en el Anexo se recogen una serie de observaciones a dicha estimación, que se han de tener en consideración.

En marzo y abril de 2026 se aprobaron el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, y el Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte. El primero introdujo cambios temporales en los tipos impositivos del gasóleo, que han sido tenidos en cuenta para la elaboración de este Observatorio. El segundo dio lugar a la modificación permanente de la fórmula y metodología de la revisión de precios del transporte en función de la variación de precios del gasóleo, como se detalla en el capítulo 6.

2. COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

En este apartado se presentan los costes, actualizados a 30 de abril de 2026, de los tipos de vehículos estudiados en el Observatorio de Costes.

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

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

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

Con la misma finalidad, se dispone ya de la aplicación web ACOTRAN, en fase inicial. Se puede acceder a la misma después de un breve registro -únicamente se requiere una dirección de correo electrónico-, por medio de [este enlace](#).

Metodología de cálculo.

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

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

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

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

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

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

R= valor residual sin IVA del elemento (euros)

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

v= vida útil del elemento (años)

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

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

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

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

P= préstamo para la compra del elemento (euros)

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

n= periodo de financiación (años)

v= vida útil del elemento (años)

$j = (1+i)^n$

- **Personal de conducción.**- Es el coste total anual para la empresa del personal de

conducción del vehículo, no incluye las dietas ya que se incluyen en otro apartado.

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

La fórmula de cálculo del coste anual de combustible es:

$$C = C_v + C_e$$

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

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

donde: C= coste anual de combustible (euros)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

n= número de neumáticos de este tipo

k= kilómetros recorridos anualmente por el vehículo (kilómetros)

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

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

La fórmula de cálculo del coste anual del mantenimiento es:

$$M = m \cdot k$$

donde: M= coste anual del mantenimiento (euros)

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

k= kilómetros recorridos anualmente por el vehículo (kilómetros)

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

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

$$R = r \cdot k$$

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

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

k= kilómetros recorridos anualmente por el vehículo (kilómetros)

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

- **Peajes.**- Es el coste total anual sin IVA de los peajes del vehículo.

- **Costes indirectos.**- Es el coste total anual de los costes indirectos repercutibles a este

vehículo.

2.1. Vehículo articulado de carga general.

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL

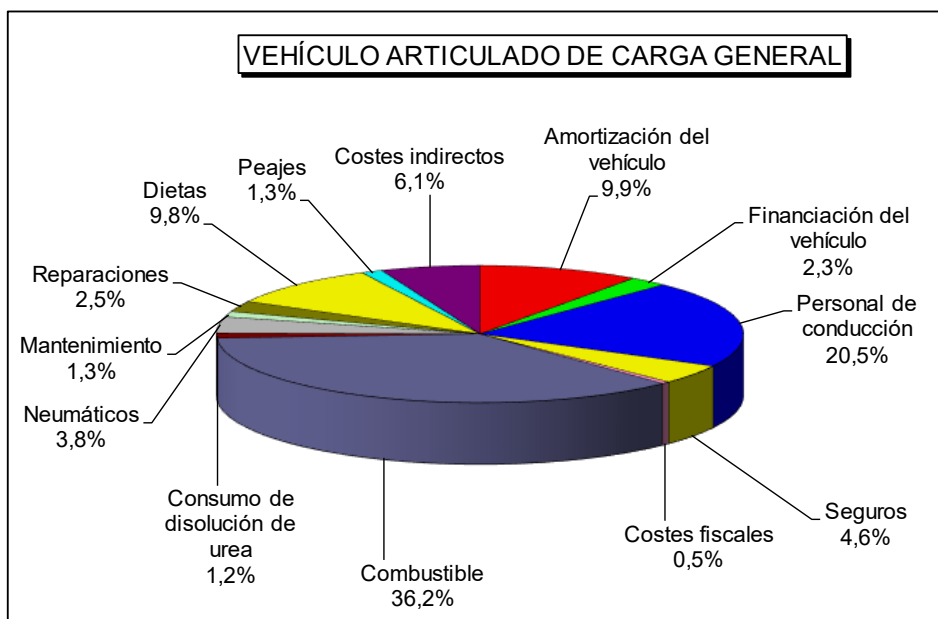
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 182.809,24 | 100,0% |
| Costes directos | 171.651,87 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 69.190,34 | 37,8% |
| Amortización del vehículo | 18.115,58 | 9,9% |
| Financiación del vehículo | 4.293,48 | 2,3% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 20,5% |
| Seguros | 8.335,76 | 4,6% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 102.461,53 | 56,0% |
| Combustible | 66.088,91 | 36,2% |
| Consumo de disolución de urea | 2.166,15 | 1,2% |
| Neumáticos | 6.976,42 | 3,8% |
| Mantenimiento | 2.362,92 | 1,3% |
| Reparaciones | 4.651,44 | 2,5% |
| Dietas | 17.830,77 | 9,8% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,3% |
| Costes indirectos | 11.157,37 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 102.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.530 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,5234 | 1,7922 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 101,56 | 119,48 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,8538 | 1,0045 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 44,64 | 52,51 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA
Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo articulado de carga general | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 25.000 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 120.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 85,0 % | 102.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 15,0 % | 18.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 35,0 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA): | 40.796,37 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque: | 8,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 17.830,77 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 8.335,76 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 3.795,60 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 944,49 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.166,15 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,019691 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,038762 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.2. Vehículo articulado de carga general en transporte internacional.

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL EN TRANSPORTE INTERNACIONAL

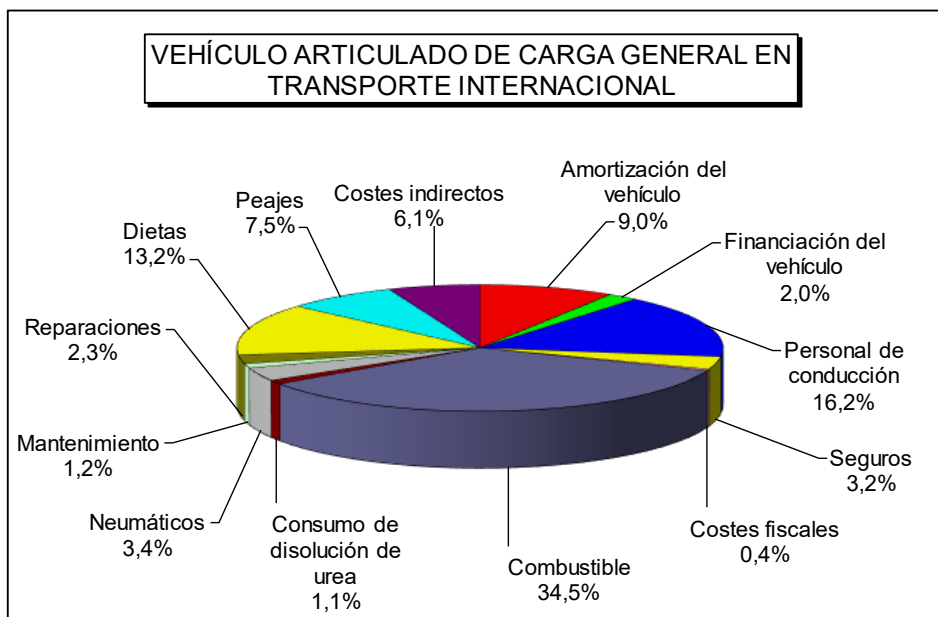
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 256.530,37 | 100,0% |
| Costes directos | 240.873,59 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 79.181,54 | 30,9% |
| Amortización del vehículo | 23.140,21 | 9,0% |
| Financiación del vehículo | 5.103,72 | 2,0% |
| Personal de conducción | 41.626,13 | 16,2% |
| Seguros | 8.335,76 | 3,2% |
| Costes fiscales | 975,72 | 0,4% |
| Costes kilométricos | 161.692,05 | 63,0% |
| Combustible | 88.439,43 | 34,5% |
| Consumo de disolución de urea | 2.707,69 | 1,1% |
| Neumáticos | 8.720,52 | 3,4% |
| Mantenimiento | 2.953,65 | 1,2% |
| Reparaciones | 5.814,30 | 2,3% |
| Dietas | 33.891,90 | 13,2% |
| Peajes | 19.164,56 | 7,5% |
| Costes indirectos | 15.656,78 | 6,1% |

| | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 150.000 | 135.000 |
| Horas anuales (h / año) | 2.000 | 1.800 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,7102 | 1,9002 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 128,27 | 142,52 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,0779 | 1,1977 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 47,42 | 52,69 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo articulado de carga general en transporte internacional | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 25.000 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Transporte internacional | | | |
| Kilometraje anual: | 150.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 90,0 % | 135.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 10,0 % | 15.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 250 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 2.000 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 35,0 litros/100 km | 60 % se reposta en España | |
| | | 40 % en el extranjero | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA): | 40.796,37 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 5,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque: | 7,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 41.626,13 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 33.891,90 € / año | Dieta media: | 93,09 € / día |
| | | Número de días: | 250 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 8.335,76 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 3.795,60 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 975,72 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| | | Licencia Comunitaria: | 31,23 € / año |
| Precio en España del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Precio en el extranjero del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 2,2389 € / litro | Descuento: | 0,0176 € / litro |
| | | IVA: | 20,0 % |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.707,69 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,019691 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,038762 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 19.164,56 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.3. Tren de carretera.

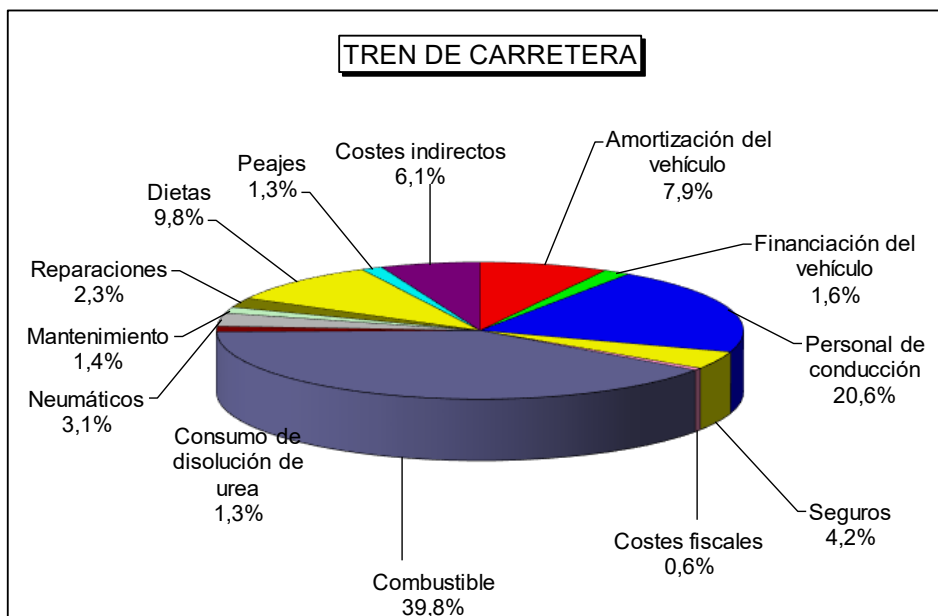
TREN DE CARRETERA Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 182.456,15 | 100,0% |
| Costes directos | 171.320,33 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 63.557,68 | 34,8% |
| Amortización del vehículo | 14.409,87 | 7,9% |
| Financiación del vehículo | 2.990,78 | 1,6% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 20,6% |
| Seguros | 7.641,28 | 4,2% |
| Costes fiscales | 1.014,72 | 0,6% |
| Costes kilométricos | 107.762,65 | 59,1% |
| Combustible | 72.697,80 | 39,8% |
| Consumo de disolución de urea | 2.382,77 | 1,3% |
| Neumáticos | 5.656,51 | 3,1% |
| Mantenimiento | 2.604,84 | 1,4% |
| Reparaciones | 4.205,04 | 2,3% |
| Dietas | 17.830,77 | 9,8% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,3% |
| Costes indirectos | 11.135,82 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 102.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.530 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,5205 | 1,7888 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 101,36 | 119,25 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,8980 | 1,0565 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 41,50 | 48,82 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|---|-------------------------|
| Tren de carretera (camión rígido de 2 ejes + remolque de 3 ejes) | | | |
| Potencia: | 410 CV | 302 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 23.500 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 camión (2 direccionales y 4 motrices) | 6 remolque |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 120.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 85,0 % | 102.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 15,0 % | 18.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 38,5 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión y carrozado según tarifa (sin IVA): | 122.648,33 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| | camión: 110.021,68 euros | | |
| | carrozado: 12.626,65 euros | | |
| Precio de venta del remolque según tarifa (sin IVA): | 34.593,98 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil del camión carrozado: | 8,0 años | | |
| Vida útil del remolque: | 10,0 años | | |
| Valor residual sin IVA del camión sobre el precio de tarifa: | 10 % | | |
| Valor residual sin IVA del remolque sobre el precio de tarifa: | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 17.830,77 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión, remolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 7.641,28 € / año | RC camión: | 2.030,80 € / año |
| | | RC remolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 3.101,12 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 1.014,72 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 401,34 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.382,77 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 589,22 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,021707 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,035042 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.4. Vehículo rígido de 3 ejes de carga general.

VEHÍCULO RÍGIDO DE 3 EJES DE CARGA GENERAL

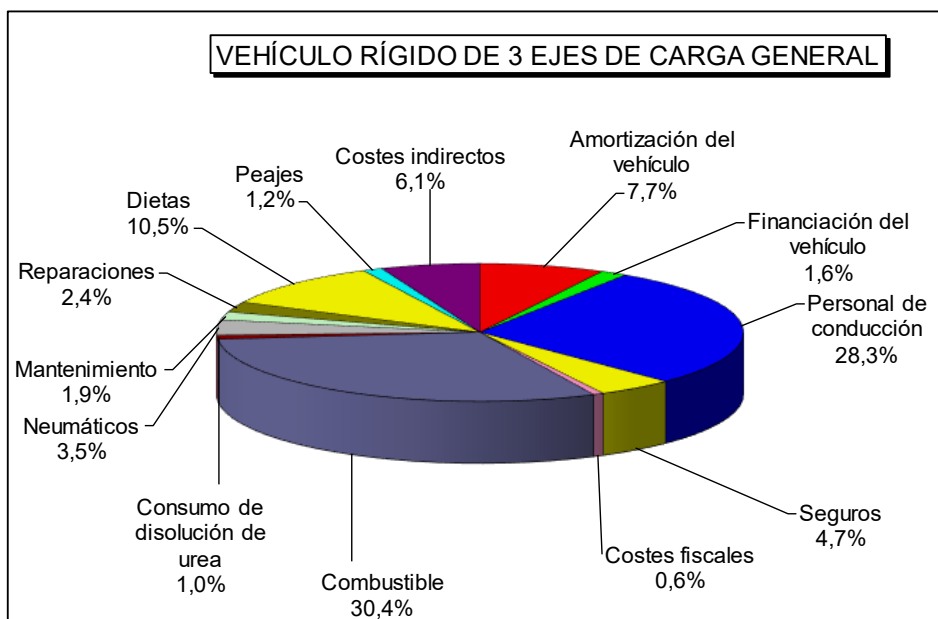
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 132.628,64 | 100,0% |
| Costes directos | 124.533,93 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 56.909,41 | 42,9% |
| Amortización del vehículo | 10.221,72 | 7,7% |
| Financiación del vehículo | 2.146,52 | 1,6% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 28,3% |
| Seguros | 6.180,23 | 4,7% |
| Costes fiscales | 859,91 | 0,6% |
| Costes kilométricos | 67.624,52 | 51,0% |
| Combustible | 40.361,44 | 30,4% |
| Consumo de disolución de urea | 1.322,90 | 1,0% |
| Neumáticos | 4.684,76 | 3,5% |
| Mantenimiento | 2.504,11 | 1,9% |
| Reparaciones | 3.240,55 | 2,4% |
| Dietas | 13.892,42 | 10,5% |
| Peajes | 1.618,34 | 1,2% |
| Costes indirectos | 8.094,71 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 95.000 | 80.750 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.530 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,3961 | 1,6425 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 73,68 | 86,69 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,7118 | 0,8375 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 36,11 | 42,49 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|--------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo rígido de 3 ejes de carga general | | | |
| Potencia: | 350 CV | 257 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 26.000 kg | | |
| Carga útil: | 16.000 kg | | |
| Número de ejes: | 3 | | |
| Número de neumáticos: | 8 | (2 direccionales, 4 motrices y 2 arrastre) | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 95.000 km | anuales | |
| Recorrido anual en carga: | 85,0 % | 80.750 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 15,0 % | 14.250 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días | al año | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas | anuales | |
| Consumo medio: | 27,0 litros | /100 km | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 110.021,68 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio del carrozado según tarifa (sin IVA): | 11.932,17 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil del camión: | 9,0 años | | |
| Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado): | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 13.892,42 € / año | Dieta media: | 37,72 € / día |
| | | Número de días: | 190 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 6.180,23 € / año | RC camión: | 2.272,05 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 514,43 € / año |
| | | Daños propios: | 2.386,76 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 859,91 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 73,97 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 294,14 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.322,90 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 770,52 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 125.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,026359 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,034111 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 1.618,34 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5 % | de los costes directos | |

2.5. Vehículo rígido de 2 ejes de carga general.

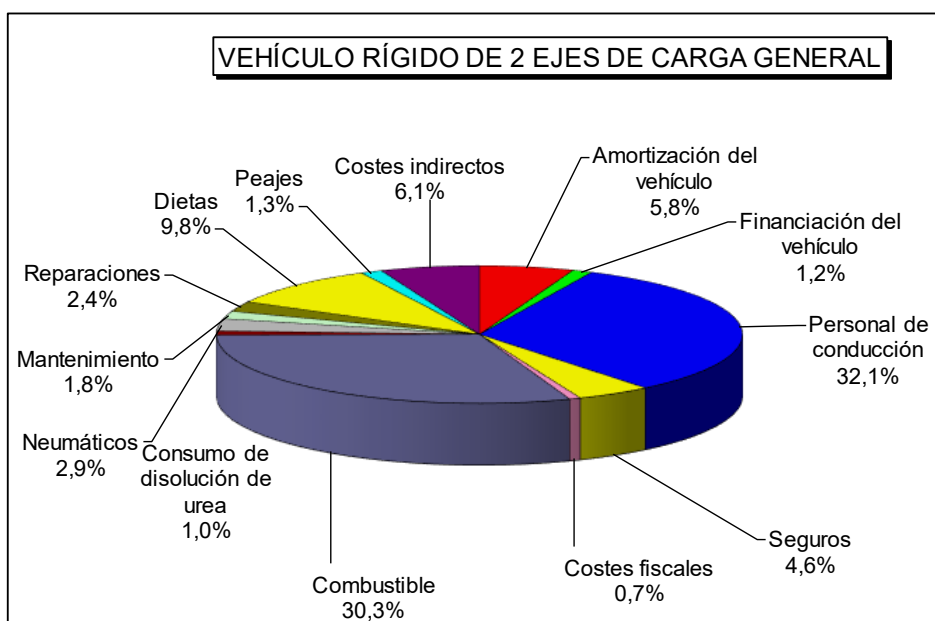
VEHÍCULO RÍGIDO DE 2 EJES DE CARGA GENERAL Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 116.663,04 | 100,0% |
| Costes directos | 109.542,76 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 51.843,21 | 44,4% |
| Amortización del vehículo | 6.776,54 | 5,8% |
| Financiación del vehículo | 1.424,67 | 1,2% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 32,1% |
| Seguros | 5.339,41 | 4,6% |
| Costes fiscales | 801,56 | 0,7% |
| Costes kilométricos | 57.699,55 | 49,5% |
| Combustible | 35.404,77 | 30,3% |
| Consumo de disolución de urea | 1.160,44 | 1,0% |
| Neumáticos | 3.328,65 | 2,9% |
| Mantenimiento | 2.093,22 | 1,8% |
| Reparaciones | 2.790,90 | 2,4% |
| Dietas | 11.388,40 | 9,8% |
| Peajes | 1.533,17 | 1,3% |
| Costes indirectos | 7.120,28 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 90.000 | 72.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.440 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,2963 | 1,6203 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 64,81 | 81,02 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,6411 | 0,8014 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 32,76 | 40,95 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------|
| Vehículo rígido de 2 ejes de carga general | | | |
| Potencia: | 280 CV | 206 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 18.000 kg | | |
| Carga útil: | 9.500 kg | | |
| Número de ejes: | 2 | | |
| Número de neumáticos: | 6 (2 direccionales y 4 motrices) | | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 90.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 80,0 % | 72.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 20,0 % | 18.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 25,0 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 81.134,25 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio del carrozado según tarifa (sin IVA): | 8.801,30 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil del camión: | 10,0 años | | |
| Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado): | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 11.388,40 € / año | Dieta media: | 37,72 € / día |
| | | Número de días: | 133 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 5.339,41 € / año | RC camión: | 2.104,99 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 514,43 € / año |
| | | Daños propios: | 1.713,00 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 801,56 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 73,97 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 235,79 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.160,44 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 770,52 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 125.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,023258 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,031010 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 1.533,17 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.6. Vehículo rígido de 2 ejes de distribución.

VEHÍCULO RÍGIDO DE 2 EJES DE DISTRIBUCIÓN

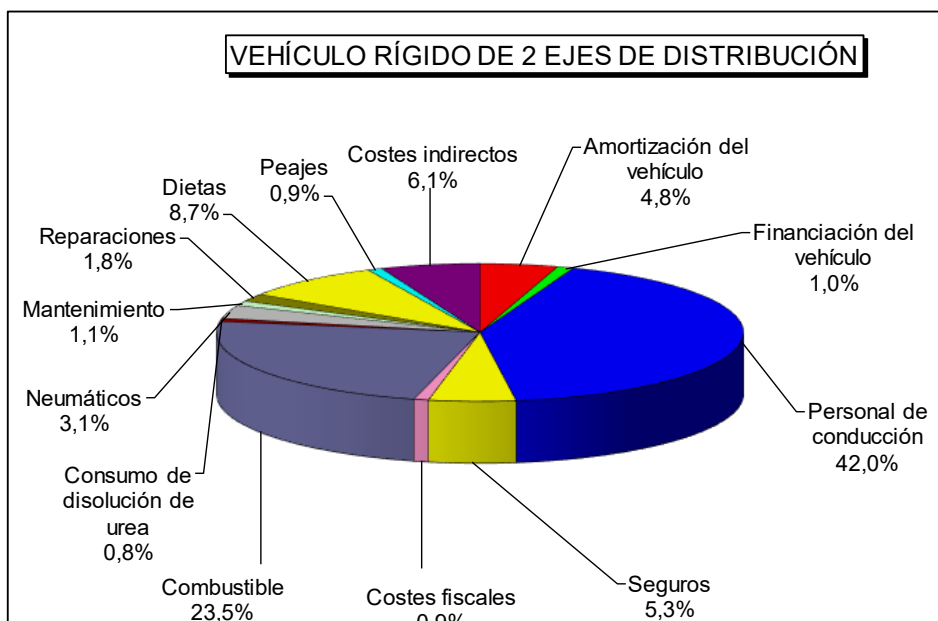
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 89.231,78 | 100,0% |
| Costes directos | 83.785,71 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 48.210,92 | 54,0% |
| Amortización del vehículo | 4.259,46 | 4,8% |
| Financiación del vehículo | 900,49 | 1,0% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 42,0% |
| Seguros | 4.748,38 | 5,3% |
| Costes fiscales | 801,56 | 0,9% |
| Costes kilométricos | 35.574,79 | 39,9% |
| Combustible | 20.928,16 | 23,5% |
| Consumo de disolución de urea | 685,95 | 0,8% |
| Neumáticos | 2.776,15 | 3,1% |
| Mantenimiento | 976,78 | 1,1% |
| Reparaciones | 1.628,06 | 1,8% |
| Dietas | 7.784,72 | 8,7% |
| Peajes | 794,97 | 0,9% |
| Costes indirectos | 5.446,07 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 70.000 | 52.500 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.350 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,2747 | 1,6997 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 49,57 | 66,10 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,5082 | 0,6776 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 29,81 | 39,75 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------|--------------------------------|--|
| Vehículo rígido de 2 ejes de distribución | | | |
| Potencia: | 185 CV | 136 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 12.000 kg | | |
| Carga útil: | 6.000 kg | | |
| Número de ejes: | 2 | | |
| Número de neumáticos: | 6 | (2 direccionales y 4 motrices) | |
| Características de explotación: | | | |
| Distribución | | | |
| Kilometraje anual: | 70.000 | km anuales | |
| Recorrido anual en carga: | 75,0 | % | 52.500 km anuales |
| Recorrido anual en vacío: | 25,0 | % | 17.500 km anuales |
| Días trabajados al año: | 225 | días al año | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 | horas anuales | |
| Consumo medio: | 19,0 | litros/100 km | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 48.895,81 | € | Descuento sobre tarifa: 10 % |
| Precio del carrozado según tarifa (sin IVA): | 7.824,31 | € | Descuento sobre tarifa: 5 % |
| Vida útil del camión: | 10,0 | años | |
| Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado): | 10 | % | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 | % | |
| Período de financiación: | 5,0 | años | |
| Interés de la financiación: | 5,63 | % | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 | €/ año | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 7.784,72 | €/ año | Dieta media: 37,72 €/ día Número de días: 75 Plus de actividad: 0,070796 €/ km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 4.748,38 | €/ año | RC camión: 1.692,69 €/ año RC mercancía: 152,23 €/ año Accidente del conductor: 70,65 €/ año Retirada del carné: 175,87 €/ año Seguro mercancías: 514,43 €/ año Daños propios: 1.534,27 €/ año Asistencia en viaje: 380,92 €/ año Rotura de lunas: 155,13 €/ año Defensa jurídica: 72,19 €/ año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 801,56 | €/ año | Visados: 17,75 €/ año ITV: 73,97 €/ año IAE: 384,61 €/ año IVTM: 235,79 €/ año Revisión Tacógrafo: 89,44 €/ año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 | €/ litro | Descuento: 0,0702 €/ litro IVA: 10,0 % Devolución por gasóleo profesional: 0,0000 €/ litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 685,95 | €/ año | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 528,79 | €/ unidad | |
| Duración media de los neumáticos: | 80.000 | km | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,013954 | €/ km | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,023258 | €/ km | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 794,97 | €/ año | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% | de los costes directos | |

2.7. Furgoneta.

FURGONETA

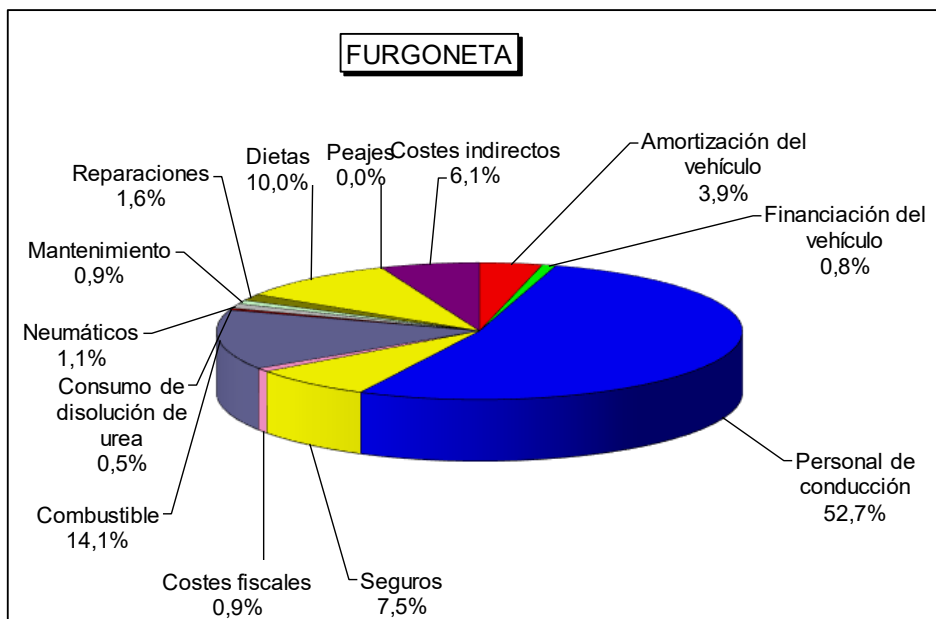
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 63.996,52 | 100,0% |
| Costes directos | 60.090,63 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 42.121,76 | 65,8% |
| Amortización del vehículo | 2.468,80 | 3,9% |
| Financiación del vehículo | 540,84 | 0,8% |
| Personal de conducción | 33.750,92 | 52,7% |
| Seguros | 4.807,50 | 7,5% |
| Costes fiscales | 553,70 | 0,9% |
| Costes kilométricos | 17.968,87 | 28,1% |
| Combustible | 9.047,89 | 14,1% |
| Consumo de disolución de urea | 296,56 | 0,5% |
| Neumáticos | 705,07 | 1,1% |
| Mantenimiento | 558,20 | 0,9% |
| Reparaciones | 992,35 | 1,6% |
| Dietas | 6.368,80 | 10,0% |
| Peajes | 0,00 | 0,0% |
| Costes indirectos | 3.905,89 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 50.000 | 37.500 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.350 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,2799 | 1,7066 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 35,55 | 47,40 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,3594 | 0,4792 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 25,57 | 34,09 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|--|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Furgoneta | | | |
| Potencia: | 130 CV | 96 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 3.500 kg | | |
| Carga útil: | 1.500 kg | | |
| Número de ejes: | 2 | | |
| Número de neumáticos: | 4 | | |
| Características de explotación: | | | |
| Distribución | | | |
| Kilometraje anual: | 50.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 75,0 % | 37.500 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 25,0 % | 12.500 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 11,5 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta según tarifa (sin IVA): | 27.461,92 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Vida útil: | 8,0 años | | |
| Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 33.750,92 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 6.368,80 € / año | Dieta media: | 18,86 € / día |
| | | Número de días: | 150 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil de la furgoneta y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 4.807,50 € / año | RC furgoneta: | 1.421,87 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 314,82 € / año |
| | | Daños propios: | 2.383,29 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 142,85 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 73,73 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE e IVTM): | 553,70 € / año | Visados: | 17,03 € / año |
| | | ITV: | 55,87 € / año |
| | | IAE: | 315,25 € / año |
| | | IVTM: | 165,55 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 296,56 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 211,52 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 60.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,011164 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,019847 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 0,00 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.8. Vehículo frigorífico articulado.

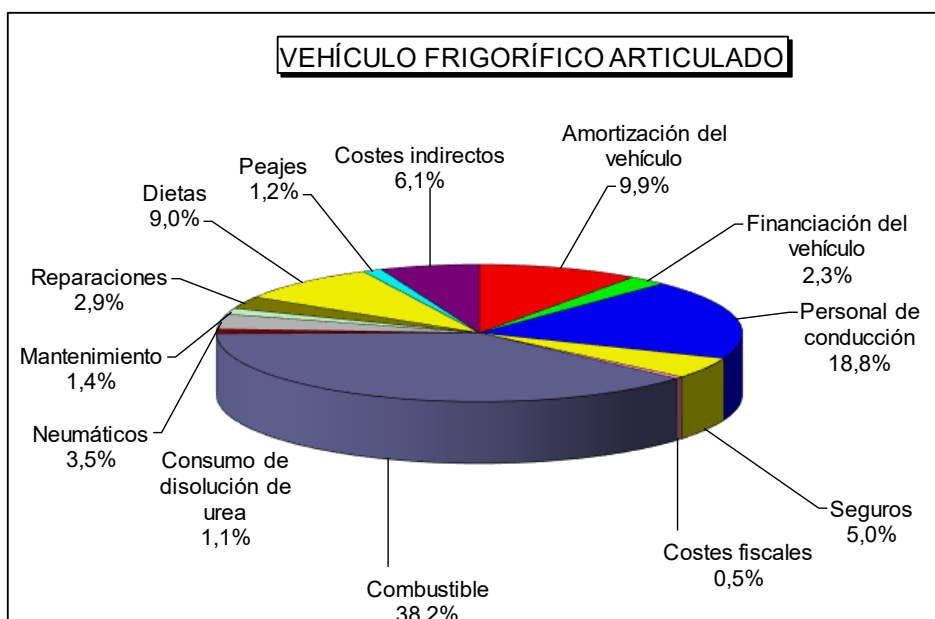
VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 199.037,99 | 100,0% |
| Costes directos | 186.890,13 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 72.802,72 | 36,6% |
| Amortización del vehículo | 19.769,61 | 9,9% |
| Financiación del vehículo | 4.614,67 | 2,3% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 18,8% |
| Seguros | 9.890,58 | 5,0% |
| Costes fiscales | 1.026,83 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 114.087,41 | 57,3% |
| Combustible | 76.077,27 | 38,2% |
| Consumo de disolución de urea | 2.166,15 | 1,1% |
| Neumáticos | 6.976,42 | 3,5% |
| Mantenimiento | 2.790,96 | 1,4% |
| Reparaciones | 5.860,92 | 2,9% |
| Dietas | 17.830,77 | 9,0% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,2% |
| Costes indirectos | 12.147,86 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 96.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.440 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,6586 | 2,0733 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 110,58 | 138,22 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,9507 | 1,1884 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 47,19 | 58,99 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo frigorífico articulado | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 24.000 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 120.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 80,0 % | 96.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 20,0 % | 24.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 35,0 litros/100 km | | |
| Consumo medio aparato de frío: | 4,0 litros/hora | 2.000 horas | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque frigorífico según tarifa (sin IVA): | 70.308,31 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque frigorífico: | 10,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 17.830,77 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 9.890,58 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 177,84 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 1.242,65 € / año |
| | | Daños propios: | 4.943,86 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ATP y revisión tacógrafo): | 1.026,83 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Certificado ATP: | 82,34 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Precio del gasóleo B en surtidor (con IVA): | 1,3734 € / litro | Descuento: | 0,0000 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.166,15 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,023258 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,048841 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.9. Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional.

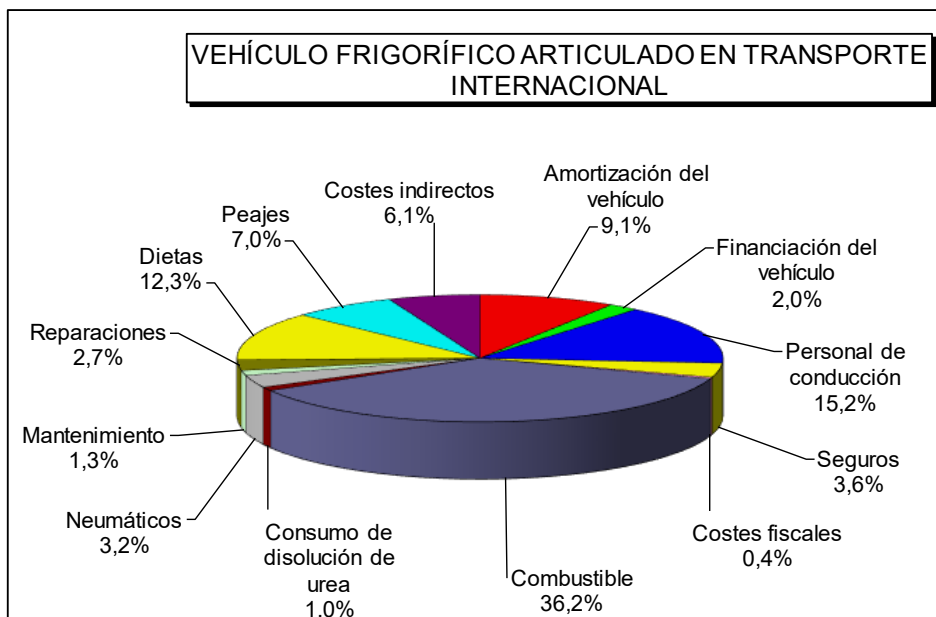
VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO EN TRANSPORTE INTERNACIONAL Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 274.450,07 | 100,0% |
| Costes directos | 257.699,60 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 82.973,45 | 30,2% |
| Amortización del vehículo | 24.965,01 | 9,1% |
| Financiación del vehículo | 5.433,67 | 2,0% |
| Personal de conducción | 41.626,13 | 15,2% |
| Seguros | 9.890,58 | 3,6% |
| Costes fiscales | 1.058,06 | 0,4% |
| Costes kilométricos | 174.726,15 | 63,7% |
| Combustible | 99.426,63 | 36,2% |
| Consumo de disolución de urea | 2.707,69 | 1,0% |
| Neumáticos | 8.720,52 | 3,2% |
| Mantenimiento | 3.488,70 | 1,3% |
| Reparaciones | 7.326,15 | 2,7% |
| Dietas | 33.891,90 | 12,3% |
| Peajes | 19.164,56 | 7,0% |
| Costes indirectos | 16.750,47 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 150.000 | 135.000 |
| Horas anuales (h / año) | 2.000 | 1.800 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,8297 | 2,0330 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 137,23 | 152,47 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,1648 | 1,2943 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 49,86 | 55,40 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 24.000 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Transporte internacional | | | |
| Kilometraje anual: | 150.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 90,0 % | 135.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 10,0 % | 15.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 250 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 2.000 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 35,0 litros/100 km | 60 % se reposta en España | |
| | | 40 % en el extranjero | |
| Consumo medio aparato de frío: | 4,0 litros/hora | 2.200 horas | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque frigorífico según tarifa (sin IVA): | 70.308,31 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 5,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque frigorífico: | 9,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 41.626,13 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 33.891,90 € / año | Dieta media: | 93,09 € / día |
| | | Número de días: | 250 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 9.890,58 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 177,84 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 1.242,65 € / año |
| | | Daños propios: | 4.943,86 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ATP y revisión tacógrafo): | 1.058,06 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Certificado ATP: | 82,34 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| | | Licencia Comunitaria: | 31,23 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Precio en el extranjero del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 2,2389 € / litro | Descuento: | 0,0176 € / litro |
| | | IVA: | 20,0 % |
| Precio del gasóleo B en surtidor (con IVA): | 1,3734 € / litro | Descuento: | 0,0000 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.707,69 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,023258 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,048841 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 19.164,56 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.10. Vehículo frigorífico de 2 ejes.

VEHÍCULO FRIGORÍFICO DE 2 EJES

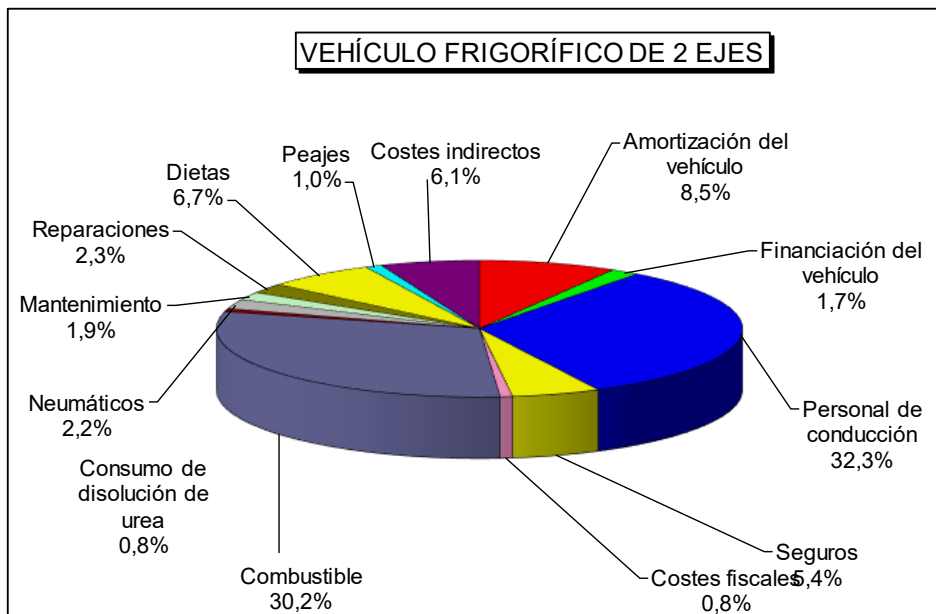
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 116.019,64 | 100,0% |
| Costes directos | 108.938,63 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 56.557,57 | 48,7% |
| Amortización del vehículo | 9.854,26 | 8,5% |
| Financiación del vehículo | 2.026,84 | 1,7% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 32,3% |
| Seguros | 6.291,54 | 5,4% |
| Costes fiscales | 883,90 | 0,8% |
| Costes kilométricos | 52.381,06 | 45,1% |
| Combustible | 35.028,32 | 30,2% |
| Consumo de disolución de urea | 902,56 | 0,8% |
| Neumáticos | 2.588,95 | 2,2% |
| Mantenimiento | 2.170,70 | 1,9% |
| Reparaciones | 2.713,34 | 2,3% |
| Dietas | 7.784,72 | 6,7% |
| Peajes | 1.192,47 | 1,0% |
| Costes indirectos | 7.081,01 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 70.000 | 52.500 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.350 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,6574 | 2,2099 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 64,46 | 85,94 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,7483 | 0,9977 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 35,35 | 47,14 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------|--------------------------------|--|
| Vehículo frigorífico de 2 ejes | | | |
| Potencia: | 280 CV | 206 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 18.000 kg | | |
| Carga útil: | 9.000 kg | | |
| Número de ejes: | 2 | | |
| Número de neumáticos: | 6 | (2 direccionales y 4 motrices) | |
| Características de explotación: | | | |
| Distribución | | | |
| Kilometraje anual: | 70.000 | km anuales | |
| Recorrido anual en carga: | 75,0 | % | 52.500 km anuales |
| Recorrido anual en vacío: | 25,0 | % | 17.500 km anuales |
| Días trabajados al año: | 225 | días al año | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 | horas anuales | |
| Consumo medio: | 25,0 | litros/100 km | |
| Consumo medio aparato de frío: | 3,0 | litros/hora | 2.000 horas |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 81.134,25 | € | Descuento sobre tarifa: 10 % |
| Precio del carrozado según tarifa (sin IVA): | 45.009,78 | € | Descuento sobre tarifa: 5 % |
| Vida útil del camión: | 10,0 | años | |
| Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado): | 10 | % | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 | % | |
| Período de financiación: | 5,0 | años | |
| Interés de la financiación: | 5,63 | % | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 | €/ año | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 7.784,72 | €/ año | Dieta media: 37,72 €/ día Número de días: 75 días Plus de actividad: 0,070796 €/ km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 6.291,54 | €/ año | RC camión: 2.104,99 €/ año RC mercancía: 152,23 €/ año Accidente del conductor: 70,65 €/ año Retirada del carné: 175,87 €/ año Seguro mercancías: 1.052,09 €/ año Daños propios: 2.127,47 €/ año Asistencia en viaje: 380,92 €/ año Rotura de lunas: 155,13 €/ año Defensa jurídica: 72,19 €/ año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ATP y revisión tacógrafo): | 883,90 | €/ año | Visados: 17,75 €/ año ITV: 73,97 €/ año IAE: 384,61 €/ año IVTM: 235,79 €/ año Certificado ATP: 82,34 €/ año Revisión Tacógrafo: 89,44 €/ año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 | €/ litro | Descuento: 0,0702 €/ litro IVA: 10,0 % Devolución por gasóleo profesional: 0,0000 €/ litro |
| Precio del gasóleo B en surtidor (con IVA): | 1,3734 | €/ litro | Descuento: 0,0000 €/ litro IVA: 10,0 % |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 902,56 | €/ año | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 770,52 | €/ unidad | |
| Duración media de los neumáticos: | 125.000 | km | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,031010 | €/ km | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,038762 | €/ km | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 1.192,47 | €/ año | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% | de los costes directos | |

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

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, mercancías peligrosas: químicos

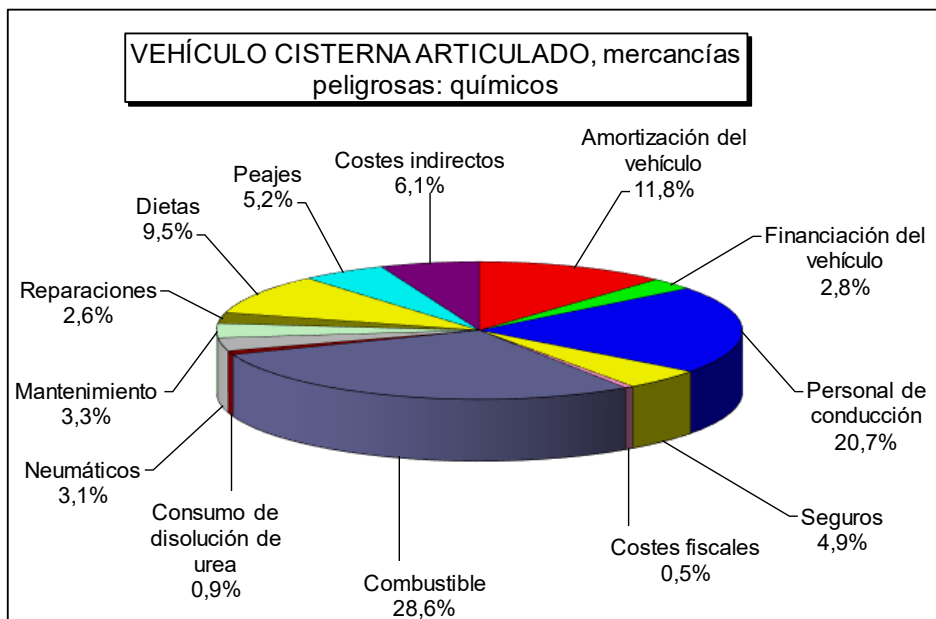
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 199.420,48 | 100,0% |
| Costes directos | 187.249,28 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 81.076,74 | 40,7% |
| Amortización del vehículo | 23.454,00 | 11,8% |
| Financiación del vehículo | 5.533,78 | 2,8% |
| Personal de conducción | 41.251,12 | 20,7% |
| Seguros | 9.751,40 | 4,9% |
| Costes fiscales | 1.086,44 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 106.172,54 | 53,2% |
| Combustible | 57.001,69 | 28,6% |
| Consumo de disolución de urea | 1.868,31 | 0,9% |
| Neumáticos | 6.104,36 | 3,1% |
| Mantenimiento | 6.674,96 | 3,3% |
| Reparaciones | 5.128,31 | 2,6% |
| Dietas | 18.960,86 | 9,5% |
| Peajes | 10.434,05 | 5,2% |
| Costes indirectos | 12.171,20 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 105.000 | 78.750 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.350 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,8992 | 2,5323 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 110,79 | 147,72 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,0112 | 1,3482 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 51,80 | 69,07 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|---|-------------------------|
| Vehículo sistema articulado (mercancías peligrosas: químicos) | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | - | kg | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 105.000 | km anuales | |
| Recorrido anual en carga: | 75,0 % | 78.750 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 25,0 % | 26.250 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 | días al año | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 | horas anuales | |
| Consumo medio: | 34,5 | litros/100 km | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque sistema según tarifa (sin IVA): | 100.459,33 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 | años | |
| Vida útil del semirremolque sistema: | 8,0 | años | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 | años | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 41.251,12 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 18.960,86 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 200 días |
| | | Plus de actividad: | 0,101551 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 9.751,40 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 803,44 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 4.560,03 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo): | 1.086,44 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | ADR (cabeza, sistema e interior sistema): | 141,95 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.868,31 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,063571 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,048841 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 10.434,05 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

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

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, mercancías peligrosas: gases GLP

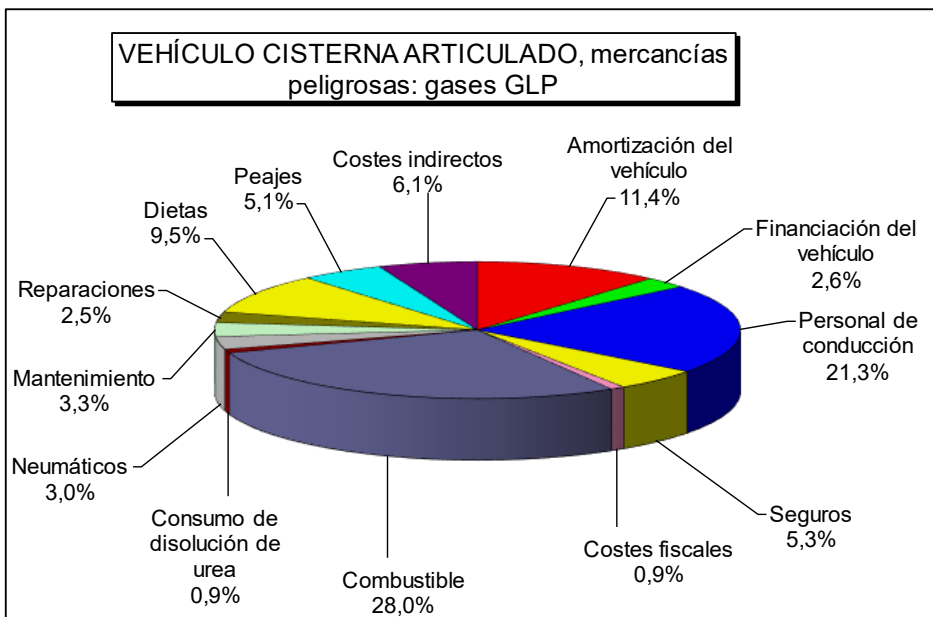
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 193.807,30 | 100,0% |
| Costes directos | 181.978,69 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 80.466,86 | 41,5% |
| Amortización del vehículo | 22.181,70 | 11,4% |
| Financiación del vehículo | 5.116,10 | 2,6% |
| Personal de conducción | 41.251,12 | 21,3% |
| Seguros | 10.221,06 | 5,3% |
| Costes fiscales | 1.696,88 | 0,9% |
| Costes kilométricos | 101.511,83 | 52,4% |
| Combustible | 54.287,32 | 28,0% |
| Consumo de disolución de urea | 1.779,35 | 0,9% |
| Neumáticos | 5.813,68 | 3,0% |
| Mantenimiento | 6.357,10 | 3,3% |
| Reparaciones | 4.884,10 | 2,5% |
| Dietas | 18.453,10 | 9,5% |
| Peajes | 9.937,18 | 5,1% |
| Costes indirectos | 11.828,61 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 100.000 | 50.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 900 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,9381 | 3,8761 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 107,67 | 215,34 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,0151 | 2,0302 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 51,28 | 102,55 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|--|------------------------------------|---|-------------------------|
| Vehículo sistema articulado (mercancías peligrosas: gases GLP) | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | - | kg | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 100.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 50,0 % | 50.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 50,0 % | 50.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 34,5 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque sistema según tarifa (sin IVA): | 100.459,33 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque sistema: | 10,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 41.251,12 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 18.453,10 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 200 días |
| | | Plus de actividad: | 0,101551 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de camé, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 10.221,06 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 1.273,10 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del camé: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 4.560,03 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo): | 1.696,88 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | ADR (cabeza, sistema e interior sistema): | 752,39 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.779,35 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,063571 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,048841 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 9.937,18 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.13. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación.

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, productos de alimentación

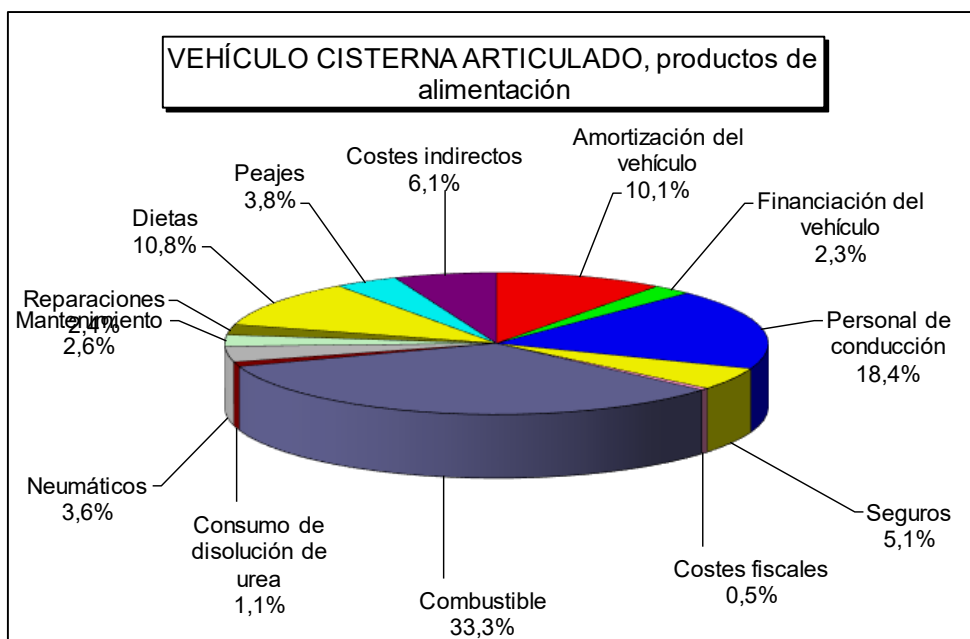
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 203.903,54 | 100,0% |
| Costes directos | 191.458,72 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 74.250,02 | 36,4% |
| Amortización del vehículo | 20.536,34 | 10,1% |
| Financiación del vehículo | 4.774,06 | 2,3% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 18,4% |
| Seguros | 10.411,76 | 5,1% |
| Costes fiscales | 1.026,83 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 117.208,70 | 57,5% |
| Combustible | 67.859,15 | 33,3% |
| Consumo de disolución de urea | 2.224,18 | 1,1% |
| Neumáticos | 7.267,10 | 3,6% |
| Mantenimiento | 5.232,88 | 2,6% |
| Reparaciones | 4.845,25 | 2,4% |
| Dietas | 22.029,13 | 10,8% |
| Peajes | 7.751,01 | 3,8% |
| Costes indirectos | 12.444,82 | 6,1% |

| | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 125.000 | 87.500 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.260 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,6312 | 2,3303 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 113,28 | 161,83 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,9377 | 1,3395 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 48,16 | 68,81 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo sistema articulado (productos de alimentación) | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | - kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 125.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 70,0 % | 87.500 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 30,0 % | 37.500 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 34,5 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque sistema según tarifa (sin IVA): | 79.892,36 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque sistema: | 10,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 22.029,13 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,101551 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 10.411,76 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 1.463,80 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 4.560,03 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo): | 1.026,83 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Certificado ATP: | 82,34 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.224,18 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,041863 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,038762 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 7.751,01 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.14. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos.**VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO, productos pulverulentos**

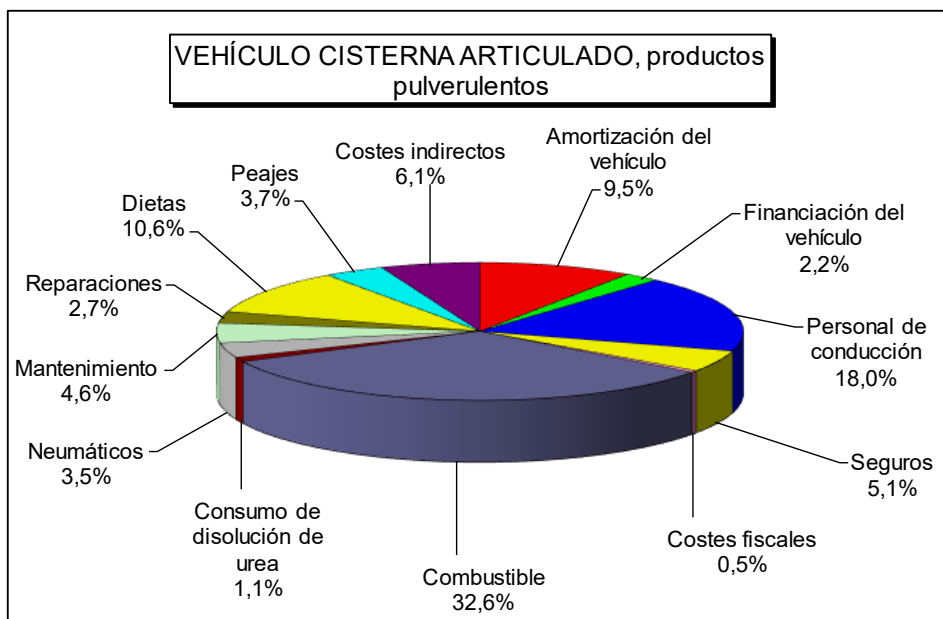
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 208.430,89 | 100,0% |
| Costes directos | 195.709,76 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 73.287,31 | 35,2% |
| Amortización del vehículo | 19.752,68 | 9,5% |
| Financiación del vehículo | 4.528,36 | 2,2% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 18,0% |
| Seguros | 10.560,75 | 5,1% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 122.422,45 | 58,7% |
| Combustible | 67.859,15 | 32,6% |
| Consumo de disolución de urea | 2.224,18 | 1,1% |
| Neumáticos | 7.267,10 | 3,5% |
| Mantenimiento | 9.632,50 | 4,6% |
| Reparaciones | 5.659,38 | 2,7% |
| Dietas | 22.029,13 | 10,6% |
| Peajes | 7.751,01 | 3,7% |
| Costes indirectos | 12.721,13 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 125.000 | 87.500 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.260 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,6674 | 2,3821 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 115,79 | 165,42 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,9794 | 1,3991 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 47,78 | 68,26 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|--------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo sistema articulado (productos pulverulentos) | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | - | kg | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 125.000 | km anuales | |
| Recorrido anual en carga: | 70,0 % | 87.500 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 30,0 % | 37.500 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 | días al año | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 | horas anuales | |
| Consumo medio: | 34,5 | litros/100 km | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque sistema según tarifa (sin IVA): | 78.141,98 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 | años | |
| Vida útil del semirremolque sistema: | 12,0 | años | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 | años | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 22.029,13 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,101551 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 10.560,75 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 1.612,79 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 861,70 € / año |
| | | Daños propios: | 4.560,03 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM, ADR y revisión tacógrafo): | 944,49 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.224,18 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 | km | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,077060 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,045275 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 7.751,01 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% | de los costes directos | |

2.15. Portavehículos (tren de carretera).

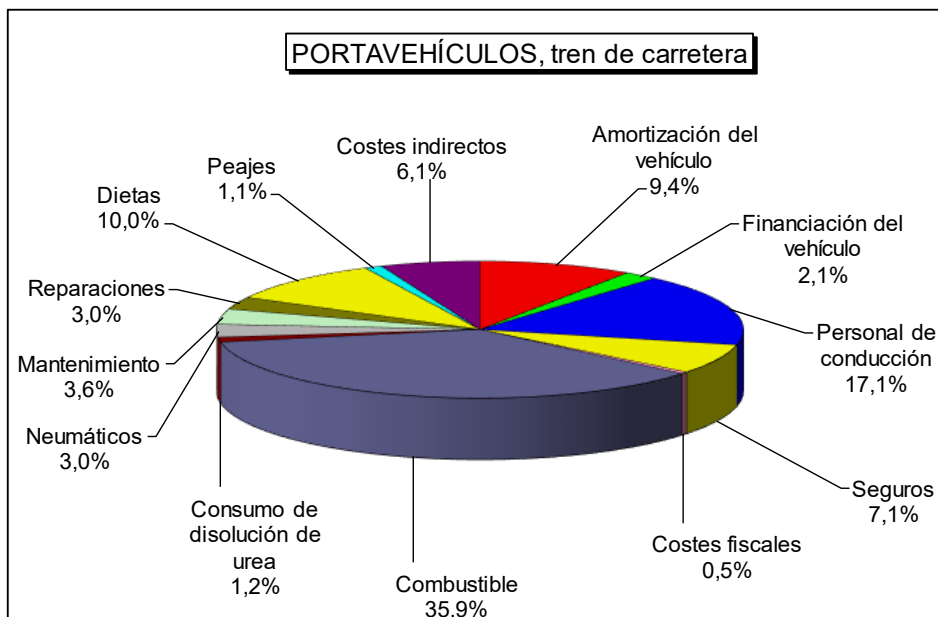
PORTAVEHÍCULOS, tren de carretera
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 219.348,55 | 100,0% |
| Costes directos | 205.961,08 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 79.282,51 | 36,1% |
| Amortización del vehículo | 20.724,48 | 9,4% |
| Financiación del vehículo | 4.536,07 | 2,1% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 17,1% |
| Seguros | 15.506,21 | 7,1% |
| Costes fiscales | 1.014,72 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 126.678,57 | 57,8% |
| Combustible | 78.677,28 | 35,9% |
| Consumo de disolución de urea | 2.578,75 | 1,2% |
| Neumáticos | 6.627,48 | 3,0% |
| Mantenimiento | 7.907,63 | 3,6% |
| Reparaciones | 6.473,38 | 3,0% |
| Dietas | 22.029,13 | 10,0% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,1% |
| Costes indirectos | 13.387,47 | 6,1% |

| | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 125.000 | 100.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.440 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,7548 | 2,1935 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 121,86 | 152,33 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,0134 | 1,2668 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 51,48 | 64,35 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|---|-------------------------|
| Portavehículos (tren de carretera: camión rígido de 2 ejes + remolque de 2 ejes) | | | |
| Potencia: | 410 CV | 302 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | - | kg | |
| Número de ejes: | 4 | | |
| Número de neumáticos: | 14 | 6 camión (2 direccionales y 4 motrices) | 8 remolque |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 125.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 80,0 % | 100.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 20,0 % | 25.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 40,0 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 113.273,50 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del carrozado y remolque según tarifa (sin IVA): | 112.681,13 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| | carrozado: 49.579,70 euros | | |
| | remolque: 63.101,43 euros | | |
| Vida útil del camión: | 6,0 años | | |
| Vida útil del carrozado y remolque: | 12,0 años | | |
| Valor residual sin IVA del camión sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Valor residual sin IVA del carrozado y remolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 22.029,13 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,101551 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión, remolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 15.506,21 € / año | RC camión: | 2.030,80 € / año |
| | | RC remolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 460,79 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 5.471,20 € / año |
| | | Daños propios: | 6.047,99 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 1.014,72 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 401,34 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.578,75 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 568,07 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,063261 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,051787 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.16. Portavehículos industriales (tren de carretera).

PORTAVEHÍCULOS INDUSTRIALES, tren de carretera

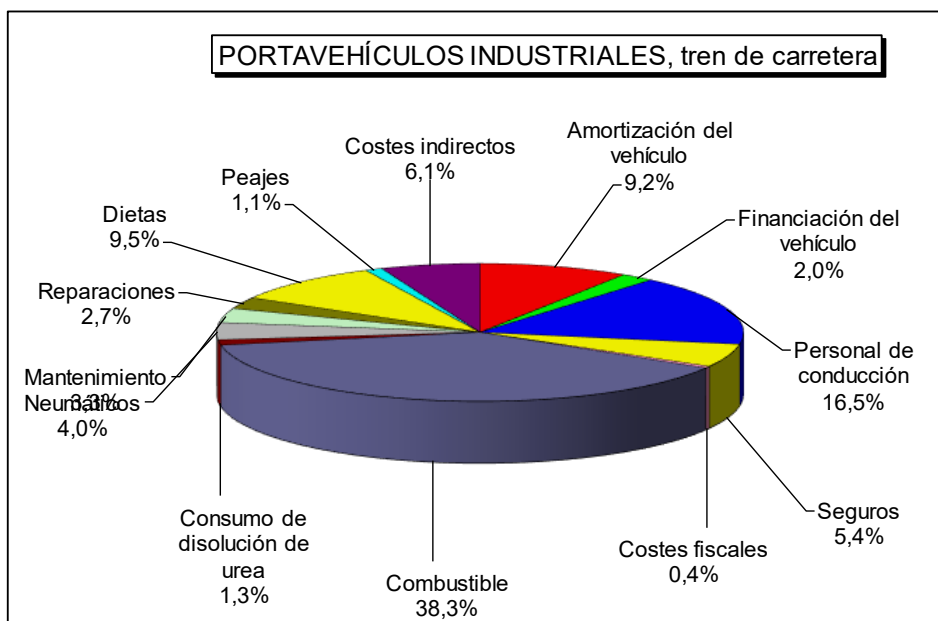
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 226.689,33 | 100,0% |
| Costes directos | 212.853,83 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 76.346,00 | 33,7% |
| Amortización del vehículo | 20.866,60 | 9,2% |
| Financiación del vehículo | 4.624,66 | 2,0% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 16,5% |
| Seguros | 12.338,99 | 5,4% |
| Costes fiscales | 1.014,72 | 0,4% |
| Costes kilométricos | 136.507,83 | 60,2% |
| Combustible | 86.859,71 | 38,3% |
| Consumo de disolución de urea | 2.846,95 | 1,3% |
| Neumáticos | 9.089,12 | 4,0% |
| Mantenimiento | 7.591,32 | 3,3% |
| Reparaciones | 6.214,44 | 2,7% |
| Dietas | 21.521,37 | 9,5% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,1% |
| Costes indirectos | 13.835,50 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 108.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.620 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,8891 | 2,0990 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 125,94 | 139,93 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,1376 | 1,2640 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 50,10 | 55,67 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|---|-------------------------|
| Portavehículos industriales (tren de carretera: camión rígido de 2 ejes + remolque de 4 ejes) | | | |
| Potencia: | 470 CV | 346 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | - | kg | |
| Número de ejes: | 6 | | |
| Número de neumáticos: | 20 | 6 camión (2 direccionales y 4 motrices) | 14 remolque |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 120.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 90,0 % | 108.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 10,0 % | 12.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 46,0 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 113.273,50 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del carrozado y remolque según tarifa (sin IVA): | 119.073,48 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| | carrozado: 52.392,33 euros | | |
| | remolque: 66.681,15 euros | | |
| Vida útil del camión: | 6,0 años | | |
| Vida útil del carrozado y remolque: | 12,0 años | | |
| Valor residual sin IVA del camión sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Valor residual sin IVA del carrozado y remolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 21.521,37 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 225 días |
| | | Plus de actividad: | 0,101551 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión, remolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 12.338,99 € / año | RC camión: | 2.030,80 € / año |
| | | RC remolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 460,79 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 2.303,98 € / año |
| | | Daños propios: | 6.047,99 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 1.014,72 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 401,34 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.846,95 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 568,07 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,063261 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,051787 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.17. Volquete articulado de graneles.

VOLQUETE ARTICULADO DE GRANELES

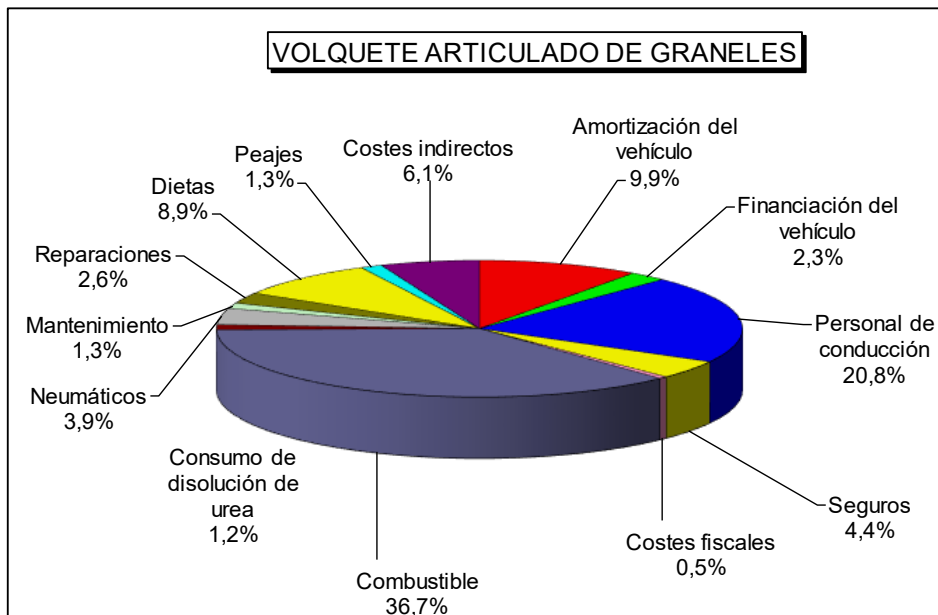
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 180.084,09 | 100,0% |
| Costes directos | 169.093,04 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 68.422,76 | 38,0% |
| Amortización del vehículo | 17.894,26 | 9,9% |
| Financiación del vehículo | 4.178,97 | 2,3% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 20,8% |
| Seguros | 7.904,01 | 4,4% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 100.670,28 | 55,9% |
| Combustible | 66.088,91 | 36,7% |
| Consumo de disolución de urea | 2.166,15 | 1,2% |
| Neumáticos | 6.976,42 | 3,9% |
| Mantenimiento | 2.362,92 | 1,3% |
| Reparaciones | 4.651,44 | 2,6% |
| Dietas | 16.039,52 | 8,9% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,3% |
| Costes indirectos | 10.991,05 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 96.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.440 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,5007 | 1,8759 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 100,05 | 125,06 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,8389 | 1,0486 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 44,12 | 55,15 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Volquete articulado de graneles | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 24.000 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 120.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 80,0 % | 96.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 20,0 % | 24.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 35,0 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque con volquete según tarifa (sin IVA): | 44.109,58 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 6,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque: | 10,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 16.039,52 € / año | Dieta media: | 37,72 € / día |
| | | Número de días: | 200 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 7.904,01 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 429,95 € / año |
| | | Daños propios: | 3.795,60 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 944,49 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.166,15 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,019691 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,038762 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.18. Volquete articulado de obra.

VOLQUETE ARTICULADO DE OBRA

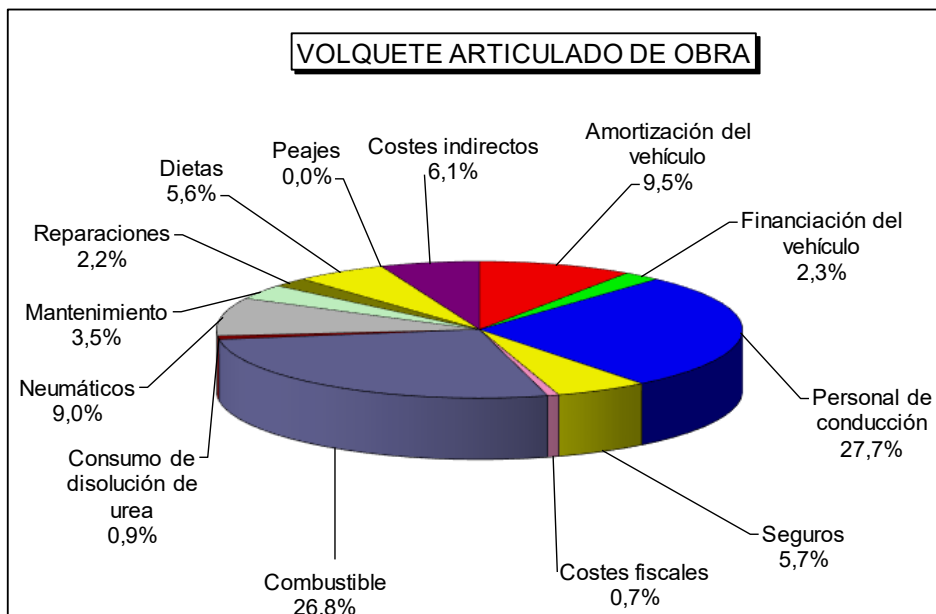
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 135.529,35 | 100,0% |
| Costes directos | 127.257,61 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 62.107,26 | 45,8% |
| Amortización del vehículo | 12.865,74 | 9,5% |
| Financiación del vehículo | 3.085,98 | 2,3% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 27,7% |
| Seguros | 7.710,02 | 5,7% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,7% |
| Costes kilométricos | 65.150,35 | 48,1% |
| Combustible | 36.348,90 | 26,8% |
| Consumo de disolución de urea | 1.191,38 | 0,9% |
| Neumáticos | 12.208,73 | 9,0% |
| Mantenimiento | 4.772,46 | 3,5% |
| Reparaciones | 2.986,32 | 2,2% |
| Dietas | 7.642,56 | 5,6% |
| Peajes | 0,00 | 0,0% |
| Costes indirectos | 8.271,74 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 60.000 | 30.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 900 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 2,2588 | 4,5176 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 75,29 | 150,59 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 1,0858 | 2,1717 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 39,10 | 78,20 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Volquete articulado de obra | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 40.000 kg | | |
| Carga útil: | 23.000 kg | | |
| Número de ejes: | 4 | | |
| Número de neumáticos: | 14 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 8 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en obra | | | |
| Kilometraje anual: | 60.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 50,0 % | 30.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 50,0 % | 30.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 38,5 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA): | 36.217,25 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 8,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque: | 12,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 7.642,56 € / año | Dieta media: | 18,86 € / día |
| | | Número de días: | 180 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 7.710,02 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 0,00 € / año |
| | | Daños propios: | 4.002,37 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 211,96 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 353,28 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 944,49 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.191,38 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 50.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,079541 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,049772 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 0,00 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

2.19. Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos.

VEHÍCULO RÍGIDO DE 3 EJES DE ANIMALES VIVOS

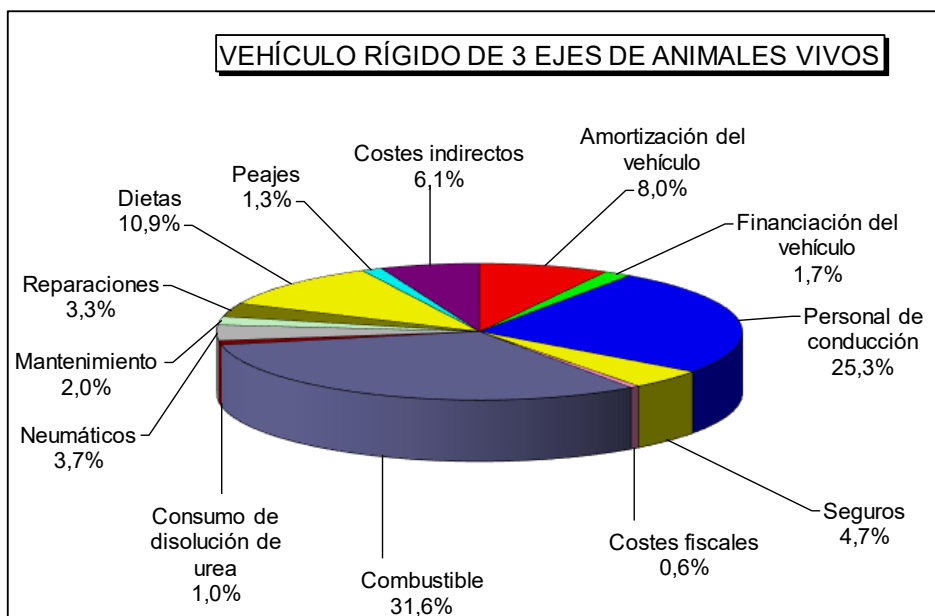
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 147.948,91 | 100,0% |
| Costes directos | 138.919,16 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 59.559,95 | 40,3% |
| Amortización del vehículo | 11.825,74 | 8,0% |
| Financiación del vehículo | 2.478,68 | 1,7% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 25,3% |
| Seguros | 6.894,59 | 4,7% |
| Costes fiscales | 859,91 | 0,6% |
| Costes kilométricos | 79.359,21 | 53,6% |
| Combustible | 46.734,30 | 31,6% |
| Consumo de disolución de urea | 1.531,78 | 1,0% |
| Neumáticos | 5.424,46 | 3,7% |
| Mantenimiento | 2.899,49 | 2,0% |
| Reparaciones | 4.809,75 | 3,3% |
| Dietas | 16.085,56 | 10,9% |
| Peajes | 1.873,87 | 1,3% |
| Costes indirectos | 9.029,75 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 110.000 | 55.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 900 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,3450 | 2,6900 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 82,19 | 164,39 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,7214 | 1,4429 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 38,11 | 76,21 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|--------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos | | | |
| Potencia: | 350 CV | 257 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 26.000 kg | | |
| Carga útil: | 16.000 kg | | |
| Número de ejes: | 3 | | |
| Número de neumáticos: | 8 | (2 direccionales, 4 motrices y 2 arrastre) | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 110.000 km | anuales | |
| Recorrido anual en carga: | 50,0 % | 55.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 50,0 % | 55.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días | al año | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas | anuales | |
| Consumo medio: | 27,0 litros | /100 km | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta del camión según tarifa (sin IVA): | 110.021,68 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio del carrozado según tarifa (sin IVA): | 15.003,26 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil del camión: | 8,0 años | | |
| Valor residual sin IVA sobre el precio de tarifa (camión y carrozado): | 10 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 16.085,56 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 200 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del camión y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 6.894,59 € / año | RC camión: | 2.272,05 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 1.228,79 € / año |
| | | Daños propios: | 2.386,76 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 859,91 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 73,97 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 294,14 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.531,78 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 770,52 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 125.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,026359 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,043725 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 1.873,87 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5 % | de los costes directos | |

2.20. Vehículo articulado portacontenedores.

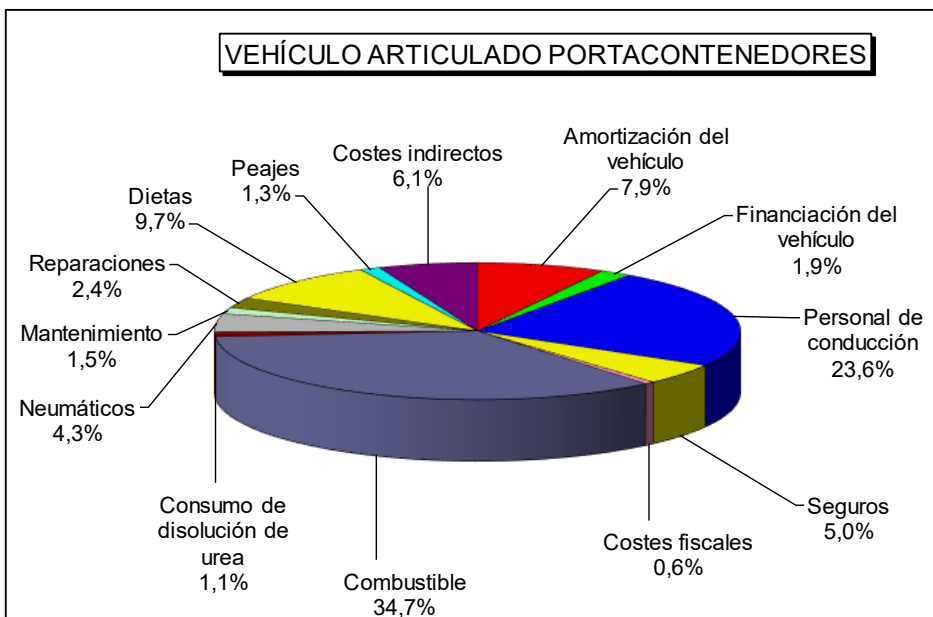
VEHÍCULO ARTICULADO PORTACONTENEDORES
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 158.896,75 | 100,0% |
| Costes directos | 149.198,83 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 61.939,04 | 39,0% |
| Amortización del vehículo | 12.523,66 | 7,9% |
| Financiación del vehículo | 3.027,45 | 1,9% |
| Personal de conducción | 37.501,03 | 23,6% |
| Seguros | 7.942,41 | 5,0% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,6% |
| Costes kilométricos | 87.259,79 | 54,9% |
| Combustible | 55.074,09 | 34,7% |
| Consumo de disolución de urea | 1.805,13 | 1,1% |
| Neumáticos | 6.782,63 | 4,3% |
| Mantenimiento | 2.356,70 | 1,5% |
| Reparaciones | 3.876,20 | 2,4% |
| Dietas | 15.377,60 | 9,7% |
| Peajes | 1.987,44 | 1,3% |
| Costes indirectos | 9.697,92 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 100.000 | 85.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.530 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,5890 | 1,8694 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 88,28 | 103,85 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,8726 | 1,0266 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 39,80 | 46,82 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|---|--|-------------------------|
| Vehículo articulado portacontenedores (tractor 3 ejes + semirremolque 3 ejes) | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 44.000 kg | | |
| Carga útil: | 26.250 kg (excluido el contenedor) | | |
| Número de ejes: | 6 | | |
| Número de neumáticos: | 14 | 8 tractor (2 direccionales, 4 motrices y 2 arrastre) | 6 semirremolque |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 100.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 85,0 % | 85.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 15,0 % | 15.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 225 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.800 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 35,0 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA): | 31.994,46 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 8,0 años | | |
| Vida útil del semirremolque: | 12,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 37.501,03 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 15.377,60 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 200 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 7.942,41 € / año | RC cabeza tractora: | 2.030,80 € / año |
| | | RC semirremolque: | 640,67 € / año |
| | | RC mercancía: | 152,23 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 468,35 € / año |
| | | Daños propios: | 3.795,60 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 944,49 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 1.805,13 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 150.000 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,023567 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,038762 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 1.987,44 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

3. EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

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

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

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

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

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

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

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

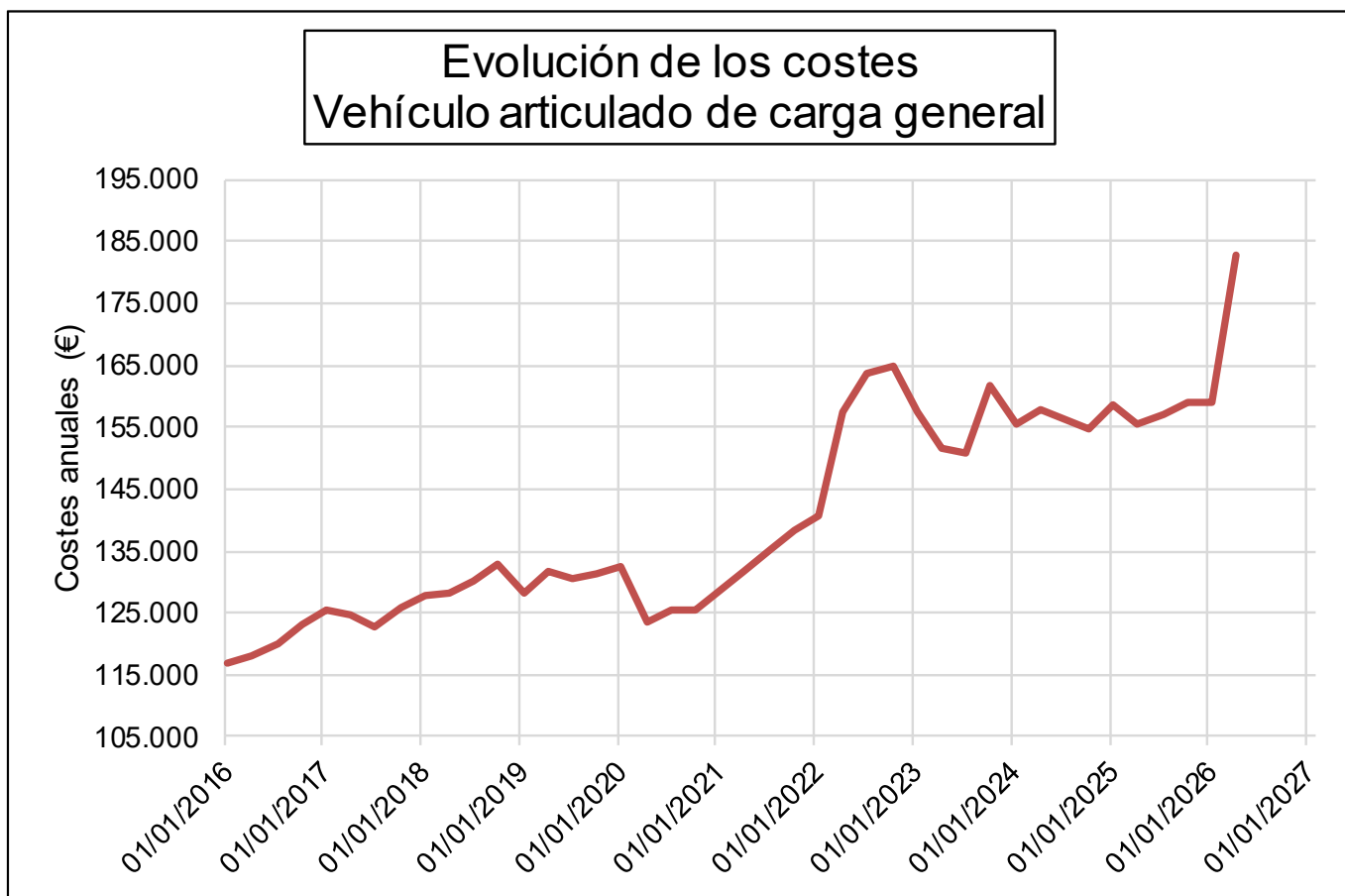
A lo largo de 2023, 2024 y 2025 venía registrándose una cierta estabilidad, no sin altibajos, en comparación a los años 2021 y 2022. Sin embargo, el importante y súbito aumento del precio de los combustibles desde marzo de 2026 ha dado pie a un muy notable aumento de los costes.

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

| | COSTES (€) | | | | | VARIACIÓN | | |
|--|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 30 de abril de 2025 | 31 de julio de 2025 | 31 de octubre de 2025 | 31 de enero de 2026 | 30 de abril de 2026 | TRIMESTRAL | SEMESTRAL | INTERANUAL |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | De (4) a (5) | De (3) a (5) | De (1) a (5) |
| Vehículo articulado de carga general | 155.423,43 | 156.951,83 | 159.093,21 | 158.884,29 | 182.809,24 | 15,1% | 14,9% | 17,6% |
| Vehículo articulado de carga general en transporte | 220.753,40 | 223.146,06 | 226.521,57 | 227.120,31 | 256.530,37 | 12,9% | 13,2% | 16,2% |
| Tren de carretera | 152.859,65 | 154.432,10 | 156.452,60 | 156.163,43 | 182.456,15 | 16,8% | 16,6% | 19,4% |
| Vehículo rígido de 3 ejes de carga general | 114.821,63 | 115.869,65 | 118.126,61 | 118.003,77 | 132.628,64 | 12,4% | 12,3% | 15,5% |
| Vehículo rígido de 2 ejes de carga general | 100.876,92 | 101.790,26 | 103.963,96 | 103.838,76 | 116.663,04 | 12,4% | 12,2% | 15,6% |
| Vehículo rígido de 2 ejes de distribución | 78.897,19 | 79.575,05 | 81.731,19 | 81.657,04 | 89.231,78 | 9,3% | 9,2% | 13,1% |
| Furgoneta | 58.497,32 | 59.025,59 | 61.036,67 | 61.012,93 | 63.996,52 | 4,9% | 4,8% | 9,4% |
| Vehículo frigorífico articulado | 167.672,01 | 169.591,53 | 171.488,59 | 171.182,63 | 199.037,99 | 16,3% | 16,1% | 18,7% |
| Vehículo frigorífico articulado en transporte | 234.299,86 | 237.111,22 | 240.219,36 | 240.713,50 | 274.450,07 | 14,0% | 14,2% | 17,1% |
| Vehículo frigorífico de 2 ejes | 100.254,87 | 101.336,20 | 103.241,38 | 103.091,99 | 116.019,64 | 12,5% | 12,4% | 15,7% |
| Vehículo cisterna articulado de MMPP (químicos) | 174.366,05 | 175.904,51 | 178.752,93 | 178.688,56 | 199.420,48 | 11,6% | 11,6% | 14,4% |
| Vehículo cisterna articulado MMPP (gases GLP) | 169.721,07 | 171.271,81 | 174.128,78 | 174.064,28 | 193.807,30 | 11,3% | 11,3% | 14,2% |
| Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación | 175.190,36 | 176.928,13 | 179.468,54 | 179.295,86 | 203.903,54 | 13,7% | 13,6% | 16,4% |
| Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos | 179.532,52 | 181.308,90 | 183.880,33 | 183.754,64 | 208.430,89 | 13,4% | 13,4% | 16,1% |
| Portavehículos (tren de carretera) | 186.423,86 | 188.759,22 | 190.988,00 | 190.786,27 | 219.348,55 | 15,0% | 14,8% | 17,7% |
| Portavehículos industriales (tren de carretera) | 191.469,78 | 193.636,86 | 195.719,73 | 195.465,05 | 226.689,33 | 16,0% | 15,8% | 18,4% |
| Volquete articulado de graneles | 152.830,77 | 154.324,86 | 156.372,41 | 156.160,62 | 180.084,09 | 15,3% | 15,2% | 17,8% |
| Volquete articulado de obra | 119.242,39 | 120.384,54 | 122.380,19 | 122.336,54 | 135.529,35 | 10,8% | 10,7% | 13,7% |
| Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos | 127.633,33 | 128.828,76 | 131.132,09 | 131.000,58 | 147.948,91 | 12,9% | 12,8% | 15,9% |
| Vehículo articulado portacontenedores | 135.635,12 | 137.005,19 | 139.148,98 | 138.962,53 | 158.896,75 | 14,3% | 14,2% | 17,2% |

EVOLUCIÓN DE LOS COSTES POR TIPO DE VEHÍCULO

| | Costes | FECHA DE ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES | | | | | | | | |
|--|-----------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| | | 31 de enero de 2016 | 31 de enero de 2022 | 31 de enero de 2023 | 31 de enero de 2024 | 30 de abril de 2025 | 31 de julio de 2025 | 31 de octubre de 2025 | 31 de enero de 2026 | 30 de abril de 2026 |
| Vehículo articulado de carga general | Euros (€) | 116.737,12 | 140.608,71 | 157.276,77 | 155.634,74 | 155.423,43 | 156.951,83 | 159.093,21 | 158.884,29 | 182.809,24 |
| | €/km en carga | 1,1445 | 1,3785 | 1,5419 | 1,5258 | 1,5238 | 1,5387 | 1,5597 | 1,5577 | 1,7922 |
| | €/hora en carga | 76,30 | 91,90 | 102,80 | 101,72 | 101,58 | 102,58 | 103,98 | 103,85 | 119,48 |
| Vehículo articulado de carga general en transporte internacional | Euros (€) | 166.348,85 | 200.914,58 | 222.398,05 | 222.029,42 | 220.753,40 | 223.146,06 | 226.521,57 | 227.120,31 | 256.530,37 |
| | €/km en carga | 1,2322 | 1,4883 | 1,6474 | 1,6447 | 1,6352 | 1,6529 | 1,6779 | 1,6824 | 1,9002 |
| | €/hora en carga | 92,42 | 111,62 | 123,55 | 123,35 | 122,64 | 123,97 | 125,85 | 126,18 | 142,52 |
| Tren de carretera | Euros (€) | 113.858,65 | 139.150,09 | 156.016,74 | 153.123,75 | 152.859,65 | 154.432,10 | 156.452,60 | 156.163,43 | 182.456,15 |
| | €/km en carga | 1,1163 | 1,3642 | 1,5296 | 1,5012 | 1,4986 | 1,5140 | 1,5338 | 1,5310 | 1,7888 |
| | €/hora en carga | 74,42 | 90,95 | 101,97 | 100,08 | 99,91 | 100,94 | 102,26 | 102,07 | 119,25 |
| Vehículo rígido de 3 ejes de carga general | Euros (€) | 86.817,39 | 103.327,50 | 113.874,08 | 113.774,89 | 114.821,63 | 115.869,65 | 118.126,61 | 118.003,77 | 132.628,64 |
| | €/km en carga | 1,0751 | 1,2796 | 1,4102 | 1,4090 | 1,4219 | 1,4349 | 1,4629 | 1,4613 | 1,6425 |
| | €/hora en carga | 56,74 | 67,53 | 74,43 | 74,36 | 75,05 | 75,73 | 77,21 | 77,13 | 86,69 |
| Vehículo rígido de 2 ejes de carga general | Euros (€) | 76.125,00 | 90.846,81 | 99.805,18 | 99.684,17 | 100.876,92 | 101.790,26 | 103.963,96 | 103.838,76 | 116.663,04 |
| | €/km en carga | 1,0573 | 1,2618 | 1,3862 | 1,3845 | 1,4011 | 1,4138 | 1,4439 | 1,4422 | 1,6203 |
| | €/hora en carga | 52,86 | 63,09 | 69,31 | 69,23 | 70,05 | 70,69 | 72,20 | 72,11 | 81,02 |
| Vehículo rígido de 2 ejes de distribución | Euros (€) | 60.102,94 | 70.518,62 | 76.376,12 | 77.257,28 | 78.897,19 | 79.575,05 | 81.731,19 | 81.657,04 | 89.231,78 |
| | €/km en carga | 1,1448 | 1,3432 | 1,4548 | 1,4716 | 1,5028 | 1,5157 | 1,5568 | 1,5554 | 1,6997 |
| | €/hora en carga | 44,52 | 52,24 | 56,57 | 57,23 | 58,44 | 58,94 | 60,54 | 60,49 | 66,10 |
| Furgoneta | Euros (€) | 45.104,40 | 51.830,51 | 54.969,94 | 56.561,64 | 58.497,32 | 59.025,59 | 61.036,67 | 61.012,93 | 63.996,52 |
| | €/km en carga | 1,2028 | 1,3821 | 1,4659 | 1,5083 | 1,5599 | 1,5740 | 1,6276 | 1,6270 | 1,7066 |
| | €/hora en carga | 33,41 | 38,39 | 40,72 | 41,90 | 43,33 | 43,72 | 45,21 | 45,19 | 47,40 |
| Vehículo frigorífico articulado | Euros (€) | 124.866,33 | 151.984,15 | 171.077,24 | 168.441,12 | 167.672,01 | 169.591,53 | 171.488,59 | 171.182,63 | 199.037,99 |
| | €/km en carga | 1,3007 | 1,5832 | 1,7821 | 1,7546 | 1,7466 | 1,7666 | 1,7863 | 1,7832 | 2,0733 |
| | €/hora en carga | 86,71 | 105,54 | 118,80 | 116,97 | 116,44 | 117,77 | 119,09 | 118,88 | 138,22 |
| Vehículo frigorífico articulado en transporte internacional | Euros (€) | 175.346,18 | 213.494,16 | 237.648,01 | 236.184,85 | 234.299,86 | 237.111,22 | 240.219,36 | 240.713,50 | 274.450,07 |
| | €/km en carga | 1,2989 | 1,5814 | 1,7604 | 1,7495 | 1,7356 | 1,7564 | 1,7794 | 1,7831 | 2,0330 |
| | €/hora en carga | 97,41 | 118,61 | 132,03 | 131,21 | 130,17 | 131,73 | 133,46 | 133,73 | 152,47 |
| Vehículo frigorífico de 2 ejes | Euros (€) | 75.449,19 | 90.186,28 | 99.636,74 | 99.467,61 | 100.254,87 | 101.336,20 | 103.241,38 | 103.091,99 | 116.019,64 |
| | €/km en carga | 1,4371 | 1,7178 | 1,8978 | 1,8946 | 1,9096 | 1,9302 | 1,9665 | 1,9637 | 2,2099 |
| | €/hora en carga | 55,89 | 66,80 | 73,80 | 73,68 | 74,26 | 75,06 | 76,48 | 76,36 | 85,94 |
| Vehículo cisterna articulado de MMPP (químicos) | Euros (€) | 132.953,23 | 156.312,77 | 173.125,28 | 173.731,51 | 174.366,05 | 175.904,51 | 178.752,93 | 178.688,56 | 199.420,48 |
| | €/km en carga | 1,6883 | 1,9849 | 2,1984 | 2,2061 | 2,2142 | 2,2337 | 2,2699 | 2,2691 | 2,5323 |
| | €/hora en carga | 98,48 | 115,79 | 128,24 | 128,69 | 129,16 | 130,30 | 132,41 | 132,36 | 147,72 |
| Vehículo cisterna articulado MMPP (gases GLP) | Euros (€) | 129.490,19 | 152.090,80 | 168.133,84 | 168.861,13 | 169.721,07 | 171.271,81 | 174.128,78 | 174.064,28 | 193.807,30 |
| | €/km en carga | 2,5898 | 3,0418 | 3,3627 | 3,3772 | 3,3944 | 3,4254 | 3,4826 | 3,4813 | 3,8761 |
| | €/hora en carga | 143,88 | 168,99 | 186,82 | 187,62 | 188,58 | 190,30 | 193,48 | 193,40 | 215,34 |
| Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación | Euros (€) | 132.291,20 | 157.947,73 | 175.925,54 | 174.960,82 | 175.190,36 | 176.928,13 | 179.468,54 | 179.295,86 | 203.903,54 |
| | €/km en carga | 1,5119 | 1,8051 | 2,0106 | 1,9996 | 2,0022 | 2,0220 | 2,0511 | 2,0491 | 2,3303 |
| | €/hora en carga | 104,99 | 125,36 | 139,62 | 138,86 | 139,04 | 140,42 | 142,44 | 142,30 | 161,83 |
| Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos | Euros (€) | 135.555,26 | 161.660,54 | 179.756,96 | 178.983,99 | 179.532,52 | 181.308,90 | 183.880,33 | 183.754,64 | 208.430,89 |
| | €/km en carga | 1,5492 | 1,8475 | 2,0544 | 2,0455 | 2,0518 | 2,0721 | 2,1015 | 2,1001 | 2,3821 |
| | €/hora en carga | 107,58 | 128,30 | 142,66 | 142,05 | 142,49 | 143,90 | 145,94 | 145,84 | 165,42 |
| Portavehículos (tren de carretera) | Euros (€) | 139.851,11 | 168.502,08 | 187.994,92 | 186.080,45 | 186.423,86 | 188.759,22 | 190.988,00 | 190.786,27 | 219.348,55 |
| | €/km en carga | 1,3985 | 1,6850 | 1,8799 | 1,8608 | 1,8642 | 1,8876 | 1,9099 | 1,9079 | 2,1935 |
| | €/hora en carga | 97,12 | 117,02 | 130,55 | 129,22 | 129,46 | 131,08 | 132,63 | 132,49 | 152,33 |
| Portavehículos industriales (tren de carretera) | Euros (€) | 143.054,67 | 173.596,05 | 194.715,80 | 191.832,72 | 191.469,78 | 193.636,86 | 195.719,73 | 195.465,05 | 226.689,33 |
| | €/km en carga | 1,3246 | 1,6074 | 1,8029 | 1,7762 | 1,7729 | 1,7929 | 1,8122 | 1,8099 | 2,0990 |
| | €/hora en carga | 88,31 | 107,16 | 120,19 | 118,42 | 118,19 | 119,53 | 120,81 | 120,66 | 139,93 |
| Volquete articulado de graneles | Euros (€) | 114.687,76 | 138.360,16 | 154.924,36 | 153.138,10 | 152.830,77 | 154.324,86 | 156.372,41 | 156.160,62 | 180.084,09 |
| | €/km en carga | 1,1947 | 1,4413 | 1,6138 | 1,5952 | 1,5920 | 1,6076 | 1,6289 | 1,6267 | 1,8759 |
| | €/hora en carga | 79,64 | 96,08 | 107,59 | 106,35 | 106,13 | 107,17 | 108,59 | 108,44 | 125,06 |
| Volquete articulado de obra | Euros (€) | 90.645,60 | 106.295,34 | 117.381,20 | 118.252,35 | 119.242,39 | 120.384,54 | 122.380,19 | 122.336,54 | 135.529,35 |
| | €/km en carga | 3,0215 | 3,5432 | 3,9127 | 3,9417 | 3,9747 | 4,0128 | 4,0793 | 4,0779 | 4,5176 |
| | €/hora en carga | 100,72 | 118,11 | 130,42 | 131,39 | 132,49 | 133,76 | 135,98 | 135,93 | 150,59 |
| Vehículo rígido de 3 ejes de animales vivos | Euros (€) | 96.337,08 | 114.960,38 | 127.057,30 | 126.685,49 | 127.633,33 | 128.828,76 | 131.132,09 | 131.000,58 | 147.948,91 |
| | €/km en carga | 1,7516 | 2,0902 | 2,3101 | 2,3034 | 2,3206 | 2,3423 | 2,3842 | 2,3818 | 2,6900 |
| | €/hora en carga | 107,04 | 127,73 | 141,17 | 140,76 | 141,81 | 143,14 | 145,70 | 145,56 | 164,39 |
| Vehículo articulado portacontenedores | Euros (€) | 101.863,68 | 122.508,27 | 136.334,69 | 135.221,69 | 135.635,12 | 137.005,19 | 139.148,98 | 138.962,53 | 158.896,75 |
| | €/km en carga | 1,1984 | 1,4413 | 1,6039 | 1,5908 | 1,5957 | 1,6118 | 1,6370 | 1,6349 | 1,8694 |
| | €/hora en carga | 66,58 | 80,07 | 89,11 | 88,38 | 88,65 | 89,55 | 90,95 | 90,83 | 103,85 |



4. ÍNDICES PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS COSTES.

4.1. Índices.

La actualización de los costes se realiza utilizando criterios objetivos y definidos de forma totalmente clara.

- **Amortización.**

Se actualizará el precio de los vehículos con la variación del índice de precios industriales (IPRI) del INE de la división "fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques".

- **Costes financieros.**

Se recalcularán de los intereses teniendo en cuenta la variación de la cantidad a financiar según el punto anterior.

Hasta 2021 se tomó como interés de la financiación el "tipo de interés (TAE) de nuevas operaciones en préstamos y créditos de hasta 1 millón de euros para sociedades no financieras", publicado mensualmente por el Banco de España, más un diferencial del 1%.

A partir de 2022 se toma como interés de la financiación el "tipo de interés (TAE) de nuevas operaciones en préstamos y créditos de hasta 250.000 euros para sociedades no financieras", publicado mensualmente por el Banco de España, más un diferencial del 1%.

- **Costes de personal.**

Se actualizará el coste de personal para cada año, a realizar en el último observatorio del año anterior, con la variación interanual media, en los cuatro últimos trimestres conocidos en el momento de la actualización, del coste laboral por trabajador de la Encuesta Trimestral de Coste Laboral (ETCL) del INE para la división del "transporte terrestre y por tubería".

- **Seguros.**

Se actualizará el coste de los seguros con la variación del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase "seguros de vehículos de motor" de la clase "seguro relacionado con el transporte" del subgrupo "seguros" del grupo "otros bienes y servicios".

- **Costes fiscales.**

Se actualizarán los costes fiscales para cada año, a realizar en el último observatorio del

año anterior, con la variación interanual, en el mes que se realice la actualización, del índice "general" de precios de consumo (IPC).

- **Combustible.**

Se tomará como precio del gasóleo la media mensual y nacional del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico. No obstante, se descontará en los vehículos en que proceda la devolución del impuesto del gasóleo de uso profesional.

Se actualizará el descuento del precio del gasóleo para cada año, a realizar en el último observatorio del año anterior, con la variación interanual, en el mes que se realice la actualización, del índice "general" de precios de consumo (IPC).

Se tomará como precio del gasóleo consumido en el extranjero el precio del gasóleo de automoción de Francia del Boletín Petrolero de la Comisión Europea.

- **Consumo de disolución de urea.**

Se actualizará el coste del consumo de disolución de urea con la variación del índice de precios de consumo (IPC) de la clase "mantenimiento y reparación de vehículos personales" del subgrupo "utilización de vehículos personales" del grupo "transporte".

- **Neumáticos.**

Se actualizará el precio de los neumáticos con la variación del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase "neumáticos" de la clase "piezas de repuesto y accesorios para vehículos personales" del subgrupo "utilización de vehículos personales" del grupo "transporte".

- **Mantenimiento.**

Se actualizará el coste de mantenimiento con la variación del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la clase "mantenimiento y reparación de vehículos personales" del subgrupo "utilización de vehículos personales" del grupo "transporte".

- **Reparaciones.**

El mismo criterio que en los costes de mantenimiento.

- **Dietas.**

El mismo criterio que en los costes de personal.

- **Peajes.**

El mismo criterio que en los costes fiscales.

4.2. Evolución de los índices.

A continuación, se presenta la evolución de los índices utilizados en la actualización de los costes del transporte de mercancías por carretera.

- IPC general.

IPC General Nacional

| | Tasa de variación en el año (%) | Tasa de variación interanual de octubre del año anterior a octubre de este año (%) |
|------------|---------------------------------|--|
| 2016 | 1,6 | 0,7 |
| 2017 | 1,1 | 1,6 |
| 2018 | 1,2 | 2,3 |
| 2019 | 0,8 | 0,1 |
| 2020 | -0,5 | -0,8 |
| 2021 | 6,5 | 5,4 |
| 2022 | 5,7 | 7,3 |
| 2023 | 3,1 | 3,5 |
| 2024 | 2,8 | 1,8 |
| 2025 | 2,9 | 3,1 |
| Abril 2026 | 1,6 | |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

- IPC de la subclase “seguros de vehículos de motor” de la clase “seguro relacionado con el transporte” del subgrupo “seguros” del grupo “otros bienes y servicios”.

IPC de la subclase “seguros de vehículos de motor”

| | Tasa de variación en el año (%) |
|------------|---------------------------------|
| 2016 | 3,5 |
| 2017 | 1,5 |
| 2018 | 2,0 |
| 2019 | 1,7 |
| 2020 | -1,3 |
| 2021 | 2,5 |
| 2022 | 0,0 |
| 2023 | 6,5 |
| 2024 | 10,0 |
| 2025 | 8,8 |
| Abril 2026 | 0,0 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

- **IPC de la clase “mantenimiento y reparación de vehículos personales” del subgrupo “utilización de vehículos personales” del grupo “transporte”.**

IPC de la clase “mantenimiento y reparación de vehículos personales”

| | Tasa de variación en el año (%) |
|------------|---------------------------------|
| 2016 | 1,0 |
| 2017 | 2,0 |
| 2018 | 1,7 |
| 2019 | 1,2 |
| 2020 | 2,2 |
| 2021 | 2,5 |
| 2022 | 5,6 |
| 2023 | 4,8 |
| 2024 | 3,0 |
| 2025 | 3,7 |
| Abril 2026 | 1,9 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

- **IPC de la subclase “neumáticos” de la clase “piezas de repuesto y accesorios para vehículos personales” del subgrupo “utilización de vehículos personales” del grupo “transporte”.**

IPC de la subclase “neumáticos”

| | Tasa de variación en el año (%) |
|------------|---------------------------------|
| 2016 | 1,0 |
| 2017 | 0,6 |
| 2018 | 0,0 |
| 2019 | 0,7 |
| 2020 | 1,3 |
| 2021 | 3,8 |
| 2022 | 12,7 |
| 2023 | 5,7 |
| 2024 | 1,2 |
| 2025 | 1,2 |
| Abril 2026 | -0,2 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Nota: en 2016 los datos son de la clase "mantenimiento y reparación de vehículos personales".

- **IPRI de la división "fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques".**

IPRI de la división "fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques"

| | Tasa de variación en el año (%) |
|------------|---------------------------------|
| 2016 | -0,5 |
| 2017 | 0,4 |
| 2018 | 0,8 |
| 2019 | 1,2 |
| 2020 | 0,7 |
| 2021 | 1,3 |
| 2022 | 5,5 |
| 2023 | 3,1 |
| 2024 | 1,5 |
| 2025 | 1,2 |
| Abril 2026 | 0,1 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

- **ETCL de la división del “transporte terrestre y por tubería”.**

| | | Tasa de variación interanual (%) |
|------|---------------------------|----------------------------------|
| 2015 | 1 ^{er} trimestre | -0,3 |
| | 2 ^o trimestre | 0,4 |
| | 3 ^{er} trimestre | 2,2 |
| | 4 ^o trimestre | 4,2 |
| 2017 | 1 ^{er} trimestre | 0,6 |
| | 2 ^o trimestre | 1,8 |
| | 3 ^{er} trimestre | 2,5 |
| | 4 ^o trimestre | 2,4 |
| 2019 | 1 ^{er} trimestre | 1,2 |
| | 2 ^o trimestre | 2,0 |
| | 3 ^{er} trimestre | 2,8 |
| | 4 ^o trimestre | 1,6 |
| 2020 | 1 ^{er} trimestre | 1,3 |
| | 2 ^o trimestre | 2,9 |
| | 3 ^{er} trimestre | 5,0 |
| | 4 ^o trimestre | -0,2 |
| 2021 | 1 ^{er} trimestre | 1,5 |
| | 2 ^o trimestre | 0,9 |
| | 3 ^{er} trimestre | 2,3 |
| | 4 ^o trimestre | 3,9 |
| 2022 | 1 ^{er} trimestre | 4,9 |
| | 2 ^o trimestre | 3,0 |
| | 3 ^{er} trimestre | 3,6 |
| | 4 ^o trimestre | 3,8 |
| 2023 | 1 ^{er} trimestre | 4,8 |
| | 2 ^o trimestre | 5,4 |
| | 3 ^{er} trimestre | 5,4 |
| | 4 ^o trimestre | 4,6 |
| 2024 | 1 ^{er} trimestre | 5,1 |
| | 2 ^o trimestre | 5,1 |
| | 3 ^{er} trimestre | 5,3 |
| | 4 ^o trimestre | 5,4 |
| 2025 | 1 ^{er} trimestre | 5,3 |
| | 2 ^o trimestre | 5,2 |
| | 3 ^{er} trimestre | 5,3 |
| | 4 ^o trimestre | 5,6 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

- **”Tipo de interés (TAE) de nuevas operaciones en préstamos y créditos de hasta 1 millón de euros para sociedades no financieras”.**

Tipo de interés (TAE) de nuevas operaciones en préstamos y créditos de hasta 1 millón de euros para sociedades no financieras (%)

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|
| Enero | 3,70 | 3,39 | 2,85 | 2,84 | 3,17 | 3,13 |
| Febrero | 3,35 | 2,91 | 2,58 | 2,49 | 2,38 | 2,42 |
| Marzo | 3,18 | 2,90 | 2,57 | 2,44 | 2,22 | 2,26 |
| Abril | 3,35 | 3,13 | 2,72 | 2,86 | 2,01 | 2,84 |
| Mayo | 3,07 | 2,88 | 2,52 | 2,45 | 2,09 | 2,22 |
| Junio | 2,89 | 2,73 | 2,46 | 2,43 | 2,17 | 2,29 |
| Julio | 3,24 | 3,14 | 2,62 | 3,01 | 2,71 | 2,86 |
| Agosto | 2,99 | 2,78 | 2,46 | 2,46 | 2,46 | 2,16 |
| Septiembre | 2,92 | 2,79 | 2,51 | 2,49 | 2,47 | 2,21 |
| Octubre | 3,26 | 3,03 | 2,91 | 3,00 | 2,79 | |
| Noviembre | 3,01 | 2,75 | 2,54 | 2,44 | 2,49 | |
| Diciembre | 2,97 | 2,66 | 2,44 | 2,34 | 2,32 | |

Fuente: Banco de España.

Tipo de interés (TAE) de nuevas operaciones. Préstamos y créditos a Sociedades no financieras. Otros créditos hasta 250.000 euros (%).

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|
| Enero | 3,48 | 3,00 | 5,32 | 6,35 | 5,28 | 4,58 |
| Febrero | 2,65 | 2,34 | 4,92 | 5,96 | 4,76 | 4,15 |
| Marzo | 2,51 | 2,32 | 5,19 | 5,87 | 4,39 | 4,11 |
| Abril | 3,19 | 2,91 | 5,89 | 6,27 | 4,73 | 4,63 |
| Mayo | 2,42 | 2,39 | 5,55 | 5,72 | 4,22 | |
| Junio | 2,46 | 2,59 | 5,70 | 5,68 | 4,07 | |
| Julio | 3,21 | 3,30 | 6,31 | 5,98 | 4,49 | |
| Agosto | 2,36 | 2,73 | 5,92 | 5,53 | 4,09 | |
| Septiembre | 2,41 | 3,24 | 6,13 | 5,39 | 4,06 | |
| Octubre | 3,12 | 4,51 | 6,58 | 5,62 | 4,51 | |
| Noviembre | 2,35 | 4,23 | 6,05 | 5,02 | 4,14 | |
| Diciembre | 2,30 | 4,41 | 5,91 | 4,80 | 4,01 | |

Fuente: Banco de España.

- **Precio del gasóleo de automoción.**

Evolución mensual del precio del gasóleo de automoción en España

| | Precio medio (€ / litro) | | | | | | | | | | |
|-------------------|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Enero | 0,9338 | 1,1282 | 1,1618 | 1,1581 | 1,2409 | 1,0969 | 1,3876 | 1,6877 | 1,4916 | 1,4871 | 1,3903 |
| Febrero | 0,9270 | 1,1297 | 1,1428 | 1,2036 | 1,2027 | 1,1400 | 1,4708 | 1,6226 | 1,5439 | 1,4986 | 1,4046 |
| Marzo | 0,9710 | 1,1113 | 1,1370 | 1,2285 | 1,1128 | 1,1838 | 1,7682 | 1,5689 | 1,5405 | 1,4544 | 1,7642 |
| Abril | 0,9760 | 1,1154 | 1,1679 | 1,2447 | 1,0183 | 1,1818 | 1,8308 | 1,5052 | 1,5522 | 1,4063 | 1,8011 |
| Mayo | 1,0235 | 1,0863 | 1,2191 | 1,2578 | 0,9897 | 1,2061 | 1,8800 | 1,4189 | 1,5010 | 1,3677 | |
| Junio | 1,0526 | 1,0535 | 1,2310 | 1,2074 | 1,0237 | 1,2355 | 2,0362 | 1,4295 | 1,4671 | 1,3855 | |
| Julio | 1,0322 | 1,0518 | 1,2253 | 1,2104 | 1,0577 | 1,2637 | 1,9714 | 1,4623 | 1,4928 | 1,4281 | |
| Agosto | 1,0166 | 1,0705 | 1,2291 | 1,2040 | 1,0603 | 1,2645 | 1,8467 | 1,5916 | 1,4498 | 1,4158 | |
| Septiembre | 1,0290 | 1,0904 | 1,2464 | 1,2151 | 1,0391 | 1,2801 | 1,8650 | 1,6614 | 1,3818 | 1,4107 | |
| Octubre | 1,0644 | 1,1086 | 1,2764 | 1,2145 | 1,0269 | 1,3551 | 1,9252 | 1,6612 | 1,3838 | 1,4023 | |
| Noviembre | 1,0517 | 1,1328 | 1,2442 | 1,2154 | 1,0276 | 1,3813 | 1,8926 | 1,5895 | 1,4100 | 1,4408 | |
| Diciembre | 1,1029 | 1,1383 | 1,1571 | 1,2260 | 1,0649 | 1,3469 | 1,6831 | 1,5088 | 1,4363 | 1,4111 | |

Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

5. OTROS CONCEPTOS.

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

6. PRECIO DEL TRANSPORTE.

La **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del **Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías**, cuyo artículo 38 ha sido modificado por el Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte, indica actualmente lo siguiente:

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

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

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará obligatoriamente en la factura de manera desglosada.

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

2. La previsión del apartado anterior se aplicará, en todo caso y de forma automática, siempre que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

Adicionalmente a la revisión establecida en el párrafo anterior, en los contratos de transporte continuado se revisará coincidiendo con el periodo de facturación acordado, en todo caso y de forma automática, el precio inicialmente pactado aplicando los criterios o fórmulas establecidos en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, independientemente del porcentaje en el que hubiera variado el precio del combustible.

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

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

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

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

para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la 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**, que cuyos apartados 3.4 y 8.3 también han sido modificados por el RD-ley 9/2026, indica lo siguiente:

“3. Precio y gastos del transporte

3.1 Determinación del precio de los servicios de transporte:

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

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

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

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

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.

Cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador incrementará en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula y coeficientes que se indican a continuación:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times C}{100}$$

ΔP = variación del precio de transporte contratado;

G = índice de variación porcentual del precio medio semanal del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se celebró el contrato y aquél en que se realizó efectivamente el transporte; para el cálculo de este índice los precios medios del gasóleo tomarán como referencia:

–En los vehículos sujetos a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, el precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido ni la devolución parcial por el gasóleo profesional.

–En los vehículos no sujetos a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos prevista en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, el precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido.

P = precio del transporte establecido al contratar.

C = coeficiente vinculado al precio del gasóleo antes de impuestos. Para la determinación del coeficiente C se tendrá en cuenta el precio medio semanal del gasóleo hecho público por la Administración antes de impuestos del día de la realización del transporte. Se atenderá a los

siguientes criterios:

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

| Precio antes de impuestos | Coefficiente C |
|---------------------------|----------------|
| PAI < 0,85 €/l | 0,3 |
| 0,85 €/l ≤ PAI < 1,40 €/l | 0,4 |
| PAI ≥ 1,40 €/l | 0,5 |

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

| Precio antes de impuestos | Coefficiente C |
|---------------------------|----------------|
| PAI < 0,95 €/l | 0,2 |
| 0,95 €/l ≤ PAI < 1,80 €/l | 0,3 |
| PAI ≥ 1,80 €/l | 0,4 |

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

| Precio antes de impuestos | Coefficiente C |
|---------------------------|----------------|
| PAI < 0,75 €/l | 0,2 |
| 0,75 €/l ≤ PAI < 1,45 €/l | 0,3 |
| PAI ≥ 1,45 €/l | 0,4 |

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

| Precio antes de impuestos | Coefficiente C |
|---------------------------|----------------|
| PAI < 0,70 €/l | 0,1 |
| 0,70 €/l ≤ PAI < 1,95 €/l | 0,2 |
| PAI ≥ 1,95 €/l | 0,3 |

De la misma manera, el obligado al pago del transporte exigirá 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.

La fórmula anteriormente señalada será de aplicación automática siempre que el índice de variación porcentual del precio medio semanal del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se celebró el contrato y aquél en que se realizó efectivamente el transporte (índice G), hubiera experimentado una variación igual o superior al cinco por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

La revisión automática establecida en el párrafo anterior se aplicará sin perjuicio de la revisión periódica del precio inicialmente pactado establecida en la condición 8.3.

Hasta el 30 de junio de 2026, para el cálculo de la revisión del precio del transporte en función de la variación del precio del combustible, de acuerdo con esta orden, no se podrán considerar

las bonificaciones y ayudas extraordinarias y temporales para sufragar el precio del gasóleo consumido en el transporte por carretera contempladas en el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio.

El pacto en contrario a lo dispuesto en esta condición se considerará nulo.

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 inejecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

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

3.10 Forma de pago:

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

7. INDEMNIZACIÓN POR PARALIZACIÓN DEL VEHÍCULO.

La **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del **Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías**, tras su modificación por el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, indica lo siguiente:

Artículo 22. Paralizaciones.

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

8. PAGO DEL PRECIO DEL TRANSPORTE. PLAZO E INTERÉS DE DEMORA.

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, y el Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, indica lo siguiente:

“Artículo 1. Objeto.

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

Artículo 2. Definiciones.

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

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

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

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

- b) Los intereses relacionados con la legislación en materia de cheques, pagarés y letras de cambio y los pagos de indemnizaciones por daños, incluidos los pagos por entidades aseguradoras.
- c) Las deudas sometidas a procedimientos concursales incoados contra el deudor, que se registrarán por lo establecido en su legislación especial.

Artículo 4. Determinación del plazo de pago.

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

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

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

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

Artículo 5. Devengo de intereses de demora.

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

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

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

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

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

Artículo 7. Interés de demora.

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

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

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

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

anterior.

Artículo 8. Indemnización por costes de cobro.

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

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

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

Artículo 9. Cláusulas y prácticas abusivas.

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

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

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

En todo caso, son nulas las cláusulas pactadas entre las partes o las prácticas que resulten contrarias a los requisitos para exigir los intereses de demora del artículo 6, o aquellas que excluyan el cobro de dicho interés de demora o el de la indemnización por costes de cobro prevista en el artículo 8. También son nulas las cláusulas y prácticas pactadas por las partes o las prácticas que excluyan el interés de demora, o cualquier otra sobre el tipo legal de interés de demora establecido con carácter subsidiario en el apartado 2 del artículo 7, cuando tenga un contenido abusivo en perjuicio del acreedor, entendiéndose que será abusivo cuando el

interés pactado sea un 70 por ciento inferior al interés legal de demora, salvo que atendiendo a las circunstancias previstas en este artículo, pueda probarse que el interés aplicado no resulta abusivo. Esta posible modificación del interés de demora, de acuerdo con lo previsto en esta Ley, no será de aplicación a las operaciones comerciales realizadas con la Administración.

2.El juez que declare la invalidez de dichas cláusulas abusivas integrará el contrato con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1.258 del Código Civil y dispondrá de facultades moderadoras respecto de los derechos y obligaciones de las partes y de las consecuencias de su ineficacia.

3. Serán igualmente nulas las cláusulas abusivas contenidas en las condiciones generales de la contratación según lo dispuesto en el apartado 1.

4. Las acciones de cesación y de retracción en la utilización de las condiciones generales a que se refiere el apartado anterior podrán ser ejercitadas, conforme a la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación, por las siguientes entidades:

a) Las asociaciones, federaciones de asociaciones y corporaciones de empresarios, de profesionales, de trabajadores autónomos y de agricultores que estatutariamente tengan encomendada la defensa de los intereses de sus miembros.

b) Las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

c) Los colegios profesionales legalmente constituidos.

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

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

Artículo 10. Cláusula de reserva de dominio.

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

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

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

Artículo 11. Transparencia en las buenas prácticas comerciales.

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

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

“Artículo 41. Demora en el pago del precio.

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

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

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

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

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

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

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

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 Asuntos Económicos y Transformación Digital de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 3/2004.

Tipo legal del interés de demora en operaciones comerciales.

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

Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

Tipo legal del interés de demora en operaciones comerciales.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | | | | | |
|-------------------------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|--|--|--|--|
| Primer semestre | 8,00 | 8,00 | 10,50 | 12,50 | 11,15 | 10,15 | | | | | |
| Segundo semestre | 8,00 | 8,00 | 12,00 | 12,25 | 10,15 | | | | | | |

Fuente: Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

9. SEGUIMIENTO DE LA EVOLUCIÓN DE LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

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

10. CRITERIOS DE EFICIENCIA MEDIANTE LOS QUE LA EMPRESA PODRÍA MEJORAR SUS COSTES.

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

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

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

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

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

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

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

salida.

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

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

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

descarga en determinadas mercancías.

- ✓ Asimismo, **el nivel de ocupación de las unidades de carga**, cuestión normalmente atribuible al cargador, salvo en procesos logísticos o de carga fraccionada, ayudan muy sensiblemente a la reducción de los costes del transporte.

- **Precio de adquisición del vehículo.**

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

- **Financiación.**

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

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

- **Pólizas de seguro.**

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

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

las mercancías.

- **Combustible.**

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

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

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

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

- **Neumáticos.**

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

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

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

- **Creación de centrales de compra.**

Una central de compra consiste en la creación, por parte de un grupo de empresas, de

una entidad con o sin personalidad jurídica que, en nombre de todas las participantes y para las mismas, adquiere conjuntamente cualquier tipo de producto o servicio. Pudiendo, debido a la mayor capacidad de compra, conseguir condiciones más beneficiosas en tales adquisiciones, de las que las empresas integrantes obtendrían por sí mismas.

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

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

- **Creación de centrales de comercialización.**

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

- **Pagos y cobros.**

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

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

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

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

En este aspecto, la formación de los conductores profesionales, en la cual deben colaborar

las Asociaciones de Transportistas, juega un papel de gran relevancia. Es destacable el menor impacto ambiental que adicionalmente proporciona la disminución de los consumos energéticos.

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

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

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

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

- **Transparencia.**

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

ANEXO – VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL – 44 TN

Tras la publicación de la Orden PJC/780/2025, de 21 de julio, por la que se modifican los anexos II, IX, X y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, pasan a modificarse las masas y dimensiones máximas de algunos vehículos, lo que permite la circulación de, entre otros, vehículos pesados con Masa Máxima Autorizada de 44 toneladas, anteriormente limitada a las 40 toneladas. Todo ello, en las condiciones determinadas en la Orden y de acuerdo con los plazos para su entrada en vigor establecidos en la Disposición Final Segunda de dicha Orden Ministerial.

A lo largo de los años previos, se han realizado algunos estudios de carácter eminentemente teórico, relativos a cuáles serían los costes operativos en estas nuevas condiciones. Sin embargo, en España apenas se cuenta con experiencia operativa para estas nuevas masas y dimensiones máximas. Por tanto, el sector no dispone de referencias contrastadas acerca de cómo evolucionan los costes de explotación ante estas nuevas circunstancias.

Así, a petición del sector, desde la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, en conjunto con el Comité Nacional de Transporte por Carretera y las asociaciones de empresas cargadoras, se ha buscado, de la manera más fundamentada posible, ofrecer una referencia que sirva de orientación a efectos del cálculo de costes.

Se ha realizado un análisis profundizando en la información disponible, buscando la participación del sector, y teniendo en consideración todos los datos de partida que influyen en el cálculo de costes según la metodología actual. Todo ello ha dado lugar a los datos de partida, hipótesis y costes que se muestran a continuación. No obstante, es fundamental tener en consideración varios aspectos:

- La metodología seguida para la realización de este análisis es diferente de la que se llevó a cabo en los estudios previos que dieron forma al Observatorio actual. Ésta consistió, esencialmente, en la realización de consultas para obtener resultados registrados durante la explotación real de los vehículos. En cambio, el análisis actual no se apoya en la observación de los vehículos en explotación, sino que es de **carácter eminentemente teórico y, por tanto, estimativo**. Esto es, se apoya mayoritariamente en estimaciones y previsiones que, si bien están fundamentadas y se han contrastado con valoraciones técnicas de expertos del sector, son de carácter teórico.
- El enfoque de este análisis busca abordar cómo el **parque de vehículos actual** se comportará técnicamente al circular con las nuevas masas máximas. Es decir,

no se tiene en cuenta posibles cambios futuros, ya adaptados a estas nuevas condiciones tales como, por ejemplo, la entrada en el mercado de nuevas motorizaciones.

- Dada la limitación de información previa y el hecho de que estos estudios previos se enfocaran en gran medida en el **vehículo articulado de carga general**, el análisis actual se ha limitado también a la aplicación de las nuevas masas y dimensiones máximas **exclusivamente** a esta tipología de vehículo.
- Dado que el cambio normativo de masas y dimensiones máximas afecta también a otras tipologías de vehículos presentes en el Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, **está prevista la realización de un estudio más completo** y profundo en el que se reflejen estos cambios y que conllevará, también, la **revisión del vehículo articulado de carga general**, según las metodologías previas seguidas hasta ahora.

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL - 44 TN

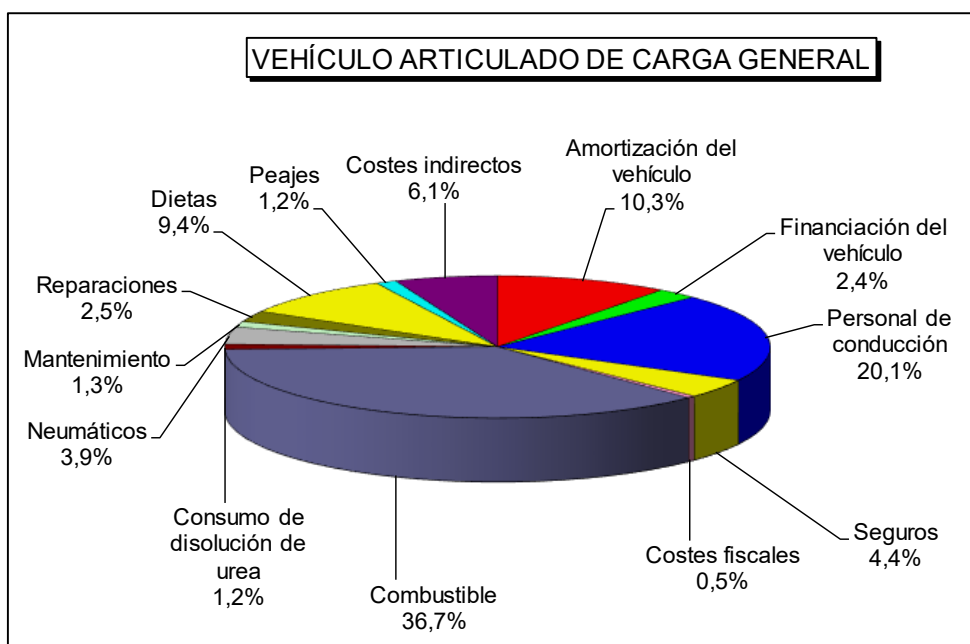
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 194.109,78 | 100,0% |
| Costes directos | 182.262,70 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 73.155,08 | 37,7% |
| Amortización del vehículo | 19.946,07 | 10,3% |
| Financiación del vehículo | 4.727,86 | 2,4% |
| Personal de conducción | 39.001,07 | 20,1% |
| Seguros | 8.535,59 | 4,4% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 109.107,62 | 56,2% |
| Combustible | 71.243,85 | 36,7% |
| Consumo de disolución de urea | 2.324,28 | 1,2% |
| Neumáticos | 7.550,23 | 3,9% |
| Mantenimiento | 2.492,88 | 1,3% |
| Reparaciones | 4.907,28 | 2,5% |
| Dietas | 18.204,18 | 9,4% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,2% |
| Costes indirectos | 11.847,08 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|---|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 102.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.872 | 1.591 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes por kilómetro: Costes totales / km (€/km) | 1,6176 | 1,9030 |
| 2. Costes por hora: Costes totales / horas (€/hora) | 103,69 | 122,00 |
| 3. Costes por kilómetro y hora. Suma de: | | |
| Costes kilométricos / kilómetros (€/km) | 0,9092 | 1,0697 |
| Costes temporales e indirectos / horas (€/hora) | 45,41 | 53,43 |

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

La personalización de estos costes se puede realizar con la aplicación informática ACOTRAN, disponible en www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/aplicaciones-y-consultas



DATOS DE PARTIDA

Actualización a 30 de abril de 2026

| Características técnicas: | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|
| Vehículo articulado de carga general - 44 tn | | | |
| Potencia: | 455 CV | 335 kW | |
| Masa Máxima Autorizada: | 44.000 kg | | |
| Carga útil: | 28.750 kg | | |
| Número de ejes: | 5 | | |
| Número de neumáticos: | 12 | 6 tractor (2 direccionales y 4 motrices) | |
| | | 6 semirremolque | |
| Características de explotación: | | | |
| Recorridos en carga superiores a 200 km | | | |
| Kilometraje anual: | 120.000 km anuales | | |
| Recorrido anual en carga: | 85,0 % | 102.000 km anuales | |
| Recorrido anual en vacío: | 15,0 % | 18.000 km anuales | |
| Días trabajados al año: | 234 días al año | | |
| Horas trabajadas al año: | 1.872 horas anuales | | |
| Consumo medio: | 37,7 litros/100 km | | |
| Hipótesis: | | | |
| Precio de venta de la cabeza tractora según tarifa (sin IVA): | 131.208,73 € | Descuento sobre tarifa: | 10 % |
| Precio de venta del semirremolque según tarifa (sin IVA): | 40.796,37 € | Descuento sobre tarifa: | 5 % |
| Vida útil de la cabeza tractora: | 5,5 años | | |
| Vida útil del semirremolque: | 7,0 años | | |
| Valor residual sin IVA de la cabeza tractora sobre el precio de tarifa: | 20 % | | |
| Valor residual sin IVA del semirremolque sobre el precio de tarifa: | 15 % | | |
| Capital a financiar sobre el precio real de adquisición: | 100 % | | |
| Período de financiación: | 5,0 años | | |
| Interés de la financiación: | 5,63 % | | |
| Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros): | 39.001,07 € / año | | |
| Dietas y plus de actividad anuales: | 18.204,18 € / año | Dieta media: | 41,49 € / día |
| | | Número de días: | 234 días |
| | | Plus de actividad: | 0,070796 € / km |
| Coste anual de seguros (Responsabilidad Civil del tractor, semirremolque y mercancías, seguro de la mercancía, accidente del conductor, retirada de carné, daños propios, asistencia en viaje, rotura de lunas y defensa jurídica): | 8.535,59 € / año | RC cabeza tractora: | 2.081,56 € / año |
| | | RC semirremolque: | 656,69 € / año |
| | | RC mercancía: | 156,03 € / año |
| | | Accidente del conductor: | 70,65 € / año |
| | | Retirada del carné: | 175,87 € / año |
| | | Seguro mercancías: | 990,95 € / año |
| | | Daños propios: | 3.795,60 € / año |
| | | Asistencia en viaje: | 380,92 € / año |
| | | Rotura de lunas: | 155,13 € / año |
| | | Defensa jurídica: | 72,19 € / año |
| Coste fiscal anual (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo): | 944,49 € / año | Visados: | 17,75 € / año |
| | | ITV: | 121,58 € / año |
| | | IAE: | 384,61 € / año |
| | | IVTM: | 331,11 € / año |
| | | Revisión Tacógrafo: | 89,44 € / año |
| Precio del gasóleo A en surtidor (con IVA): | 1,8011 € / litro | Descuento: | 0,0702 € / litro |
| | | IVA: | 10,0 % |
| | | Devolución por gasóleo profesional: | 0,0000 € / litro |
| Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA): | 2.324,28 € / año | | |
| Precio medio de un neumático (sin IVA): | 726,71 € / unidad | | |
| Duración media de los neumáticos: | 138.600 km | | |
| Coste de mantenimiento (sin IVA): | 0,020774 € / km | | |
| Coste de reparaciones (sin IVA): | 0,040894 € / km | | |
| Coste anual de peajes (sin IVA): | 2.384,92 € / año | | |
| Costes indirectos (estructura, comercialización, ...): | 6,5% de los costes directos | | |

INFOGRAFÍA COMPARATIVA ENTRE VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL 40 TN Y DATOS DE PARTIDA Y COSTES ESTIMADOS PARA VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL 44 TN

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL - 40 tn
Costes a 30 de abril de 2026

| | COSTES ANUALES | |
|----------------------------|-------------------|------------------|
| | Euros (€) | Distribución (%) |
| Costes totales | 182.809,24 | 100,0% |
| Costes directos | 171.651,87 | 93,9% |
| Costes por tiempo | 69.190,34 | 37,8% |
| Amortización | 18.115,58 | 9,9% |
| Financiación | 4.293,48 | 2,3% |
| Personal | 37.501,03 | 20,5% |
| Seguros | 8.335,76 | 4,6% |
| Costes fiscales | 944,49 | 0,5% |
| Costes kilométricos | 102.461,53 | 56,0% |
| Combustible | 66.088,91 | 36,2% |
| Urea | 2.166,15 | 1,2% |
| Neumáticos | 6.976,42 | 3,8% |
| Mantenimiento | 2.362,92 | 1,3% |
| Reparaciones | 4.651,44 | 2,5% |
| Dietas | 17.830,77 | 9,8% |
| Peajes | 2.384,92 | 1,3% |
| Costes indirectos | 11.157,37 | 6,1% |

| COSTES UNITARIOS | TOTAL | EN CARGA |
|-------------------------------------|-----------------------|------------------------|
| kilometraje anual (km / año) | 120.000 | 102.000 |
| Horas anuales (h / año) | 1.800 | 1.530 |
| Costes unitarios | Costes totales | Costes en carga |
| 1. Costes totales / km (€/km) | 1,5234 | 1,7922 |
| 2. Costes totales / horas (€/hora) | 101,56 | 119,48 |
| 3. Costes por km y h | | |
| Costes kilométricos / kms (€/km) | 0,8538 | 1,0045 |
| Costes temp e indir / horas (€/hor) | 44,64 | 52,51 |

| VARIACIÓN ESTIMADA DE DATOS DE PARTIDA E HIPÓTESIS Veh. Articulado Carga General 44 tn VS Veh. Articulado Carga General 40 tn | | |
|---|-----------------|--|
| Variación vida útil cabeza tractora | -0,50 años | |
| Variación vida útil semirremolque | -1,00 años | |
| Variación Precio venta cabeza tractora | 0,00% | |
| Variación Precio venta Semirremolque | 0,00% | |
| Variación Horas trabajadas | 4,00% h anuales | |
| Variación Costes seguros | 2,40% | |
| Reducción Kilometraje anual | 0,00% | |
| Variación Consumo Carburante | 7,80% | |
| Variación Consumo urea | 7,30% | |
| Variación duración neumático | -7,60% | |
| Variación costes mantenimiento | 5,50% | |
| Variación costes reparaciones | 5,50% | |
| Variación nº de días con dietas | 4,00% días/año | |
| Variación costes peajes | 0,00% | |

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL - 44 TN
Costes a 30 de abril de 2026

| COSTES ANUALES ESTIMADOS | | |
|--------------------------|---------------|------------------|
| Euros (€) | Variación (%) | Distribución (%) |
| 194.109,78 | 6,18% | 100,0% |
| 182.262,70 | 6,18% | 93,9% |
| 73.155,08 | 5,73% | 37,7% |
| 19.946,07 | 10,10% | 10,3% |
| 4.727,86 | 10,12% | 2,4% |
| 39.001,07 | 4,00% | 20,1% |
| 8.535,59 | 2,40% | 4,4% |
| 944,49 | 0,00% | 0,5% |
| 109.107,62 | 6,49% | 56,2% |
| 71.243,85 | 7,80% | 36,7% |
| 2.324,28 | 7,30% | 1,2% |
| 7.550,23 | 8,22% | 3,9% |
| 2.492,88 | 5,50% | 1,3% |
| 4.907,28 | 5,50% | 2,5% |
| 18.204,18 | 2,09% | 9,4% |
| 2.384,92 | 0,00% | 1,2% |
| 11.847,08 | 6,18% | 6,1% |

| TOTAL | | EN CARGA | |
|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|
| 120.000 | | 102.000 | |
| 1.872 | | 1.591 | |
| Costes totales | Var (%) | Costes en carga | Var (%) |
| 1,6176 | 6,18% | 1,9030 | 6,18% |
| 103,69 | 2,10% | 122,00 | 2,11% |
| 0,9092 | 6,49% | 1,0697 | 6,49% |
| 45,41 | 1,72% | 53,43 | 1,74% |