

**14716** *ORDEN de 31 de julio de 2000 por la que se establecen tarifas de referencia para los servicios de transporte público de mercancías por carretera.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y modificado en la materia por el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, dispone, en su artículo 28.5, que los transportes públicos de mercancías no estarán sometidos a tarifas obligatorias, si bien, el apartado 8 del mismo artículo establece con carácter general que el Ministerio de Fomento podrá señalar tarifas de referencia para los distintos modos y clases de transportes terrestres.

En ejecución de la referida previsión reglamentaria, la Orden de 30 de diciembre de 1999 estableció unas tarifas de referencia para los servicios de transporte público de mercancías por carretera. No obstante, las variaciones sufridas desde entonces por las distintas partidas que componen la estructura de costes de los mencionados servicios y, muy especialmente, la correspondiente al combustible, aconsejan la revisión de tales tarifas para acomodarlas a dichas variaciones.

Los análisis realizados, en los que se han tenido en cuenta los datos del Observatorio de Costes del transporte de mercancías por carretera, elaborados en el seno de las reuniones mantenidas al efecto entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las principales asociaciones representativas de las empresas cargadoras, tienen en cuenta los costes de los servicios de transporte público de mercancías por carretera con la partida de combustible actualizada a marzo de 2000, arrojando como resultado un incremento apreciable de los costes de los servicios citados, por lo que resulta necesario trasladar el mismo a la fórmula para la determinación de la tarifa de referencia que para tales servicios establecía la Orden de 30 de diciembre de 1999.

En su virtud, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional del Transporte Terrestre, en el cual se encuentran representadas, junto a otras entidades, las asociaciones representativas de las empresas cargadoras, dispongo:

Primero. *Ámbito de aplicación.*—Los costes y tarifas regulados en esta Orden están referidos al transporte realizado, en régimen de carga completa, con vehículos de más de 20 toneladas de peso máximo autorizado provistos de autorización de transporte público de mercancías cuyo ámbito habilite, al menos, para la realización de recorridos en carga superiores a 200 kilómetros.

Segundo. *Coste medio de los servicios.*—El coste medio de la realización de cada servicio de transporte por un vehículo que cumpla los requisitos establecidos por el artículo anterior se obtendrá mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{En pesetas: } C = 106,48 (115,83 + D) \times (1 + G/100) + p$$

$$\text{En euros: } C' = 0,63996 (115,83 + D) \times (1 + G/100) + p'$$

siendo:

C = coste total de la prestación del servicio en pesetas.

C' = coste total de la prestación del servicio en euros.

D = distancia en kilómetros del recorrido.

G = coeficiente de ponderación de la parte alícuota de los gastos de comercialización y otros de carácter general que el transportista soporte.

p = coste de los peajes en pesetas.

p' = coste de los peajes en euros.

El valor atribuible a G no podrá ser superior a 15.

El coste total así obtenido podrá verse modificado en un porcentaje de más o menos un 5 por 100, en función de las características específicas del transporte concreto de que se trate y del abanico de condiciones que el transportista, usuario del transporte y, en su caso, operador de transportes que lo hubiesen contratado sean capaces de aportar para aumentar su respectiva eficiencia en la realización de los servicios.

Tercero. *Tarifas de referencia.*—Los precios resultantes de la aplicación de los criterios establecidos en esta Orden, calculados sobre la estimación del coste medio de una explotación empresarial tipo, tienen el carácter de tarifa de referencia, pudiendo las partes contratantes acordar, en cada caso, un precio igual, u otro superior o inferior.

El precio de referencia de cada servicio de transporte realizado se obtendrá añadiendo al coste total del mismo, obtenido conforme a las reglas señaladas en el apartado anterior, el beneficio industrial que el empresario estime oportuno obtener en la realización del servicio de que se trate.

A efectos de la aplicación de la cláusula 2.1 de las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera de carga completa (en adelante CGC), aprobadas por Orden de 25 de abril de 1997, en ausencia de pacto expreso entre las partes, se cifrará el beneficio industrial en un 7 por 100 de los costes que correspondan, conforme a lo previsto en el apartado anterior.

Cuarto. *Cláusula de revisión automática en función de la variación del precio del gasóleo de automoción.*—El precio del transporte, para contratos de larga duración, obtenido conforme a lo establecido en los apartados anteriores, se revisará, al alza o a la baja, cada tres meses, cuando el precio del gasóleo en surtidor, IVA incluido, varíe en un 5 por 100 o más del precio establecido en el momento de suscribir el correspondiente contrato, aplicando el porcentaje de variación del precio del gasóleo sobre el porcentaje de participación del coste del gasóleo en el conjunto de los costes del transporte.

A los efectos previstos en este apartado, no se tendrán en cuenta las variaciones que pudieran derivarse de una modificación del tipo del IVA aplicable. Los precios del gasóleo que se tomarán como referencia serán proporcionados por el Ministerio de Economía en el «Boletín de Precios de Hidrocarburos», correspondientes a la media mensual en todo el territorio nacional.

Quinto. *Paralización del vehículo.*—En aplicación de los criterios establecidos en la cláusula 2.17 de las CGC, salvo que las partes contratantes hubiesen pactado expresamente otra cosa, la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización igual a la que resulte de multiplicar la cuantía oficial del salario mínimo interprofesional/día por 1,2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se computen más de diez horas diarias por este concepto.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo dispuesto en este artículo, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada incrementada en un 50 por 100.

Sexto. *Pago del precio del transporte.*—Con arreglo a lo que se establece en la cláusula 2.4 de las CGC, de no existir pacto previo entre las partes acerca del pago aplazado, éste deberá producirse al contado.

La demora en el pago del precio generará, salvo que expresamente se hubiese pactado otra cosa, el derecho a una indemnización equivalente al interés legal más un 1 por 100 a favor del transportista.

Séptimo. *Norma adicional.*—Las tarifas determinadas conforme a los criterios de esta Orden no tienen en cuenta las circunstancias propias de cada mercado concreto, las cuales podrán determinar en éstos una tendencia general a la fijación de unos precios distintos.

Octavo. *Medidas de ejecución.*—El Director general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera adoptará

las medidas necesarias para la ejecución de esta Orden, así como para establecer las reglas de coordinación que resulten precisas para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable.

Noveno. *Efectos.*—Esta Orden producirá efectos a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 31 de julio de 2000.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ