

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN POR
EL QUE SE MODIFICAN LOS ANEXOS II, IX Y X EL REGLAMENTO GENERAL DE
VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE.**

ÍNDICE

FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO.....	2
1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.....	5
1.1. Fines y objetivos perseguidos.....	5
1.1.1. Fines.....	5
1.1.2. Objetivos.....	5
1.2. Adecuación a los principios de buena regulación.....	6
1.3. Análisis de alternativas.....	7
1.4. Base jurídica y rango normativo.....	7
2. CONTENIDO.....	7
3. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.....	11
4. IMPACTO ECONOMICO Y PRESUPUESTARIO.....	11
5. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.....	11
6. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.....	11
7. OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.....	11
7.1. Impacto en materia de seguridad vial.....	11
7.2. Impacto en la infancia, adolescencia y en la familia.....	12
7.3. Impacto por razón del cambio climático.....	13
7.4. Otros impactos.....	13
8. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.....	13
8.1. Consulta pública previa.....	13
8.2. Audiencia e información pública.....	13
8.3. Consulta a los integrantes del Consejo Superior de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.....	14
8.4. Informes evacuados.....	14
8.5. Dictamen del Consejo de Estado.....	15
9. Evaluación <i>ex post</i>	15
ANEXO I: Análisis de observaciones recibidas en el trámite de consulta pública.....	16

FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerios del Interior y de Industria y Turismo.	Fecha	22 de mayo de 2024
Título de la norma	Proyecto de Orden por el que se modifican los anexos II, IX y X del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	<p>Se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos para dar cumplimiento a lo dispuesto en la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.</p> <p>Dicha disposición final determina que:</p> <p>En el plazo de 9 meses desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, se modificará el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, de conformidad con los siguientes criterios: a) Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler). b) Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros. c) Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.</p> <p>También se modifican aspectos relacionados con los vehículos de categoría L recogiendo cuestiones de otras regulaciones y que no se habían actualizado en los Anexos del Reglamento de Vehículos.</p>		
Objetivos que se	Incrementar la eficiencia del transporte por carretera.		

persiguen	Disminuir el número de vehículos para transportar mercancías, lo que contribuye a la descarbonización del transporte. Contribuir, en definitiva, a mejorar la sostenibilidad de los transportes de mercancías por carretera.	
Principales alternativas consideradas	No se han planteado, en la medida en que existe un mandato al Gobierno en una ley para llevar a cabo la modificación operada.	
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO		
Tipo de norma	Orden	
Estructura de la norma	El proyecto consta de: - Una exposición de motivos. - Una parte dispositiva que incluye un artículo único, tres disposiciones transitorias y una disposición final única.	
Informes Recabados	<ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria y Turismo. - Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. - Ministerio de Defensa. - Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática. - Oficina de Coordinación y Calidad Normativa. - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. - Dictamen del Consejo de Estado. 	
Trámite de Audiencia	Audiencia e información pública a través la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	Esta norma se dicta al amparo del artículo 149.1. 21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	Mejora de la eficiencia y sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera.
	En relación con la competencia;	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia

	Desde el punto de vista de las cargas administrativas;	<input checked="" type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas: 20.136 € al año. <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación Estimada: <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales: Comunidades Autónomas y Administración Local	<input checked="" type="checkbox"/> No implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso:
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	Tiene un impacto positivo en materia de seguridad vial. Tiene un impacto neutro en la infancia, adolescencia y en la familia. Tiene un impacto positivo por razón de cambio climático. Tiene un impacto neutro en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	
OTRAS CONSIDERACIONES		

La tramitación de este proyecto se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada al mismo por la

disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre por el que se regula la Memoria del Análisis del Impacto Normativo, así como en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por el acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

1.1. Fines y objetivos perseguidos.

1.1.1. Fines.

La modificación normativa pretende dar cumplimiento al mandato al Gobierno para modificar el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, con el siguiente planteamiento:

- a) Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler).
- b) Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros.
- c) Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.

Además, se modifican y añaden cuestiones relacionadas con los vehículos de categoría L en los Anexos del Reglamento de forma que recogen aspectos sobre definiciones indicadas en el Reglamento (UE) 168/2013, así como sobre luces de posición.

1.1.2. Objetivos.

Los objetivos que se pretenden con el proyecto son:

- a) Incrementar la eficiencia de las operaciones de transporte de mercancías por carretera, permitiendo otras opciones de configuraciones euro modulares, además del *megatrailer*, que ya estaba previsto en dicho anexo, y el *Duo Trailer*, que operaba bajo autorizaciones de prueba, siempre que se respeten los límites máximos previstos de masa y longitud máximas del conjunto fijados en las tablas 2 y 3 del anexo. Asimismo, mediante el incremento de la altura máxima permitida en determinados tipos de transporte en los que se ha considerado necesario por la especificidad de las mercancías transportadas y las dificultades para adaptarse a las medidas estándar.

Asimismo, se consigue dicho objetivo de una mayor eficiencia en el transporte permitiendo un incremento general de la masa máxima del conjunto hasta las 44 tn.

- b) Todo ello contribuye a disminuir el número de vehículos en circulación, lo cual es beneficioso en la medida que contribuye a la descarbonización del transporte de mercancías por carretera, y contribuye a paliar la escasez existente de conductores profesionales.
- c) Por otra parte, se simplifica el procedimiento para autorizar la circulación de los conjuntos en configuración euro-modular, lo cual redundará en una reducción de las cargas administrativas de las empresas de transporte.
- d) Por último, se lleva a cabo dicha modificación previendo la necesidad de que la misma no se haga en menoscabo de los acuerdos entre transportistas y cargadores, debiendo adecuarse los contratos a los nuevos límites de masas máximas autorizadas.

1.2. Adecuación a los principios de buena regulación.

Se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

- **Necesidad y eficacia:**

En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, la norma persigue un interés general de mejora de la sostenibilidad de transporte y flexibiliza requisitos para las empresas, respetando la sostenibilidad social de los empresarios más pequeños.

- **Proporcionalidad:**

La iniciativa propuesta contiene la regulación imprescindible para la realización de los cambios necesarios para la adecuación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos al mandato de la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo.

- **Seguridad jurídica:**

La propuesta normativa se ejerce de forma coherente con el resto de ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea de forma que se mantiene un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre que facilita lo máximo posible la toma de decisiones por parte de las empresas.

- **Transparencia:**

Se ha posibilitado el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y a los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la

información pública y buen gobierno. Se han definido claramente los objetivos de la iniciativa normativa y su justificación en el preámbulo y se ha posibilitado que los ciudadanos tengan una participación activa en su elaboración.

- **Eficiencia:**

La iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y permite racionalizar la gestión del transporte de mercancías por carretera.

1.3. Análisis de alternativas.

No se ha planteado ninguna alternativa en la medida en que existe un mandato al Gobierno establecido por el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, para modificar el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

1.4. Base jurídica y rango normativo.

La base jurídica del proyecto de orden se encuentra en la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que faculta a los Ministros del Interior y de Industria y Energía (hoy de Industria y Turismo), para modificar por Orden sus anexos, con la conformidad, además, del Ministro de Fomento (hoy de Transportes y Movilidad Sostenible), si se modifica el anexo IX.

Desde el punto de vista de la legalidad formal, el proyecto es conforme con la atribución al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor de los Ministros en el artículo 4.1 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En lo relativo al rango, es el adecuado de conformidad con el artículo 24 f) de la citada Ley, que exige que las disposiciones y resoluciones de los Ministros adopten la forma de órdenes ministeriales.

2. CONTENIDO.

El proyecto de orden recoge las siguientes novedades relativas a la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos:

- En el apartado 1.15 del apartado 1 del Anexo se ajusta la redacción de carga indivisible.
- En el apartado 1.23 del apartado 1 del Anexo, se lleva a cabo un ajuste técnico de la definición relativa a Configuración euro-modular.
- Se actualiza el apartado 1.25 y se incluye un nuevo apartado 1.25.bis en el apartado 1 del Anexo, para incorporar la definición de “vehículo de emisión cero”.
- Se actualiza el apartado 1.27 del apartado 1 relativo a la definición de “operaciones de transporte combinado”.
- Se incluye un nuevo apartado 1.28 con la definición de “madera en rollo”, como consecuencia de las especialidades que contiene el proyecto para el transporte de madera en rollo.
- En el apartado 2.1 del apartado 2 se ajusta técnicamente la previsión del artículo 2.1.7 y se suprime el subapartado 2.1.8.
- En la tabla I del apartado 2, sobre “masas por eje máximas permitidas”, se modifican los siguientes valores:
 - Eje motor, de 11,5 tn a 12 tn.
 - Eje motor, “si la separación «d» de dos ejes es inferior a 1,00 metros ($d < 1,00$)”, de 11,5 tn a 12 tn.
 - Eje motor “Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros ($1,30 < d \leq 1,40$ m)”, de 24 a 27 tn.
- En la tabla II sobre “masas máximas autorizadas”, se modifican los siguientes valores:
 - El vehículo motor de tres ejes, cuando transporte madera en rollo, podrá tener una masa máxima de 32 toneladas.
 - Otros vehículos rígidos de 4 ejes, cuando transporten madera en rollo podrán tener una masa máxima de 42 toneladas.
 - Todos los supuestos de vehículos articulados de 4 ejes podrán incrementar la masa máxima en los supuestos de vehículos o combinaciones de vehículos propulsados por combustible alternativo o vehículos de emisión cero, en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo o emisión cero hasta un máximo de 1 o 2 toneladas respectivamente.
 En el caso de vehículos destinados a servicios en entornos urbanos se podrá superar en más de 1 tonelada, siempre que no se supere la masa máxima técnicamente admisible del vehículo y la masa por eje máximas permitidas.
 - En los vehículos articulados de 5 o más ejes se eleva hasta las 44 toneladas los supuestos de “vehículo de motor con 2 o más ejes y con semirremolque de 3 o más ejes” y “vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 ejes”, que podrán incrementarse en los términos referidos más arriba en los supuestos de

vehículos o combinaciones de vehículos propulsados por combustible alternativo o vehículos de emisión cero. Además, los vehículos que transporten madera en rollo pueden incrementarlo hasta 52 toneladas.

Se suprimen el resto de supuestos de vehículos articulados de 5 o más ejes.

- En los trenes de carretera de 4 ejes se establece que pueda superarse la masa máxima permitida en los supuestos de combinaciones de vehículos propulsados por combustible alternativo o vehículos de emisión cero, en los términos ya referidos para otros supuestos y se incrementa el máximo permitido hasta las 42 toneladas en el supuesto del transporte de madera en rollo.
- En los trenes de carretera de 5 o más ejes se incrementa la masa máxima autorizada de 40 a 42 toneladas en el supuesto de “vehículo de motor de 2 ejes y remolque de 3 ejes” y de 40 a 44, en el supuesto de “vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes”, con la previsión igualmente del posible incremento de 1 o 2 toneladas para los vehículos o combinaciones de vehículos propulsados por combustible alternativo o vehículos de emisión cero, así como la posibilidad de llegar hasta 52 toneladas, en el supuesto del transporte de madera en rollo.
- Por último, se amplía la masa máxima autorizada en los conjuntos euro-modulares hasta las 72 toneladas.
- Además, tanto para el supuesto de los vehículos articulados de 5 o más ejes, como para el de trenes de carretera de 4 o más ejes o de 5 o más ejes, se prevé que “los conjuntos de vehículos podrán incrementar su masa máxima autorizada de conjunto hasta un máximo de 2 toneladas para la adaptación que pueda resultar necesaria en los vehículos, y/o para el transporte de contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies, para su empleo en operaciones de transporte combinado.”
- En la tabla 3 del apartado 3 del Anexo, referida a las “Dimensiones máximas autorizadas” se incluyen las siguientes modificaciones:
 - Los vehículos articulados que transporten varillas metálicas o elementos longitudinales de similar forma, como conjunto de elementos indivisibles que solo superan como dimensión máxima permitida la longitud, podrán rebasar en 150 cm los 16,50 metros de longitud máxima.
 - Los conjuntos euro-modulares podrán tener hasta 32 metros de longitud.
 - Se incluye la previsión de que los portavehículos, vehículos grúa y los camiones o vehículos articulados que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado, intermodal o para el transporte aéreo del tipo ULD, así como los camiones o vehículos articulados de altura variable que

transporten animales vivos, pacas de paja y forrajes o suministros de proveedores a industrias en recorridos predeterminados inferiores a 50 kilómetros, puedan tener una altura máxima, incluida la carga, de 4,50 metros, en lugar de 4 metros que es la regla general.

- Se incluye un ajuste técnico para los conjuntos en configuración euro-modular en el apartado 3.2 del apartado 3 del anexo IX.
- Se modifica el apartado 6 del Anexo.

Se incluyen otros cambios en Anexos del Reglamento General de Vehículos relacionados con otras categorías de vehículos, fundamentalmente vehículos de categoría L:

- Anexo II. Definición diferenciada entre bicicleta y ciclos de pedales con pedaleo asistido.
- En lo referente a vehículos de categoría L, los cambios son:
 - Anexo II. Clasificación por criterios de construcción. Modificación de 03 ciclomotor.
 - Anexo IX. Masas y dimensiones. Definición de masa de orden de marcha para vehículos de categoría L
 - Anexo X. Opción de color ámbar, además del blanco, en luz de posición delantera para vehículos de categoría L.

Además, el proyecto normativo incluye una disposición transitoria primera que reconoce la validez de las autorizaciones concedidas para conjuntos euro-modulares.

La disposición transitoria segunda se refiere a la anotación en las tarjetas de inspección técnica de los vehículos de los nuevos límites de masas y régimen de circulación.

La disposición transitoria tercera prevé la adecuación de los contratos vigentes a los nuevos límites de masas máximas previstos.

La disposición final única prevé una entrada en vigor escalonada de las modificaciones del anexo IX referidas a las masas máximas por eje y masas máximas autorizadas en consonancia con lo previsto en la disposición final cuarta del Real decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, con exclusión de las modificaciones sobre conjuntos euro-modulares.

Dichas modificaciones entrarán en vigor a los tres meses de la publicación de la orden para todos los vehículos, excepto para los vehículos cisterna, que el plazo será de seis meses.

3. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

El proyecto de real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

4. IMPACTO ECONOMICO Y PRESUPUESTARIO.

La aprobación de los cambios reseñados en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos supone un impacto económico positivo, en la medida en que reduce los costes de las empresas de transporte, como consecuencia del incremento de la productividad de su flota, como reflejan varios estudios llevados a cabo sobre los efectos del incremento de la masa máxima autorizada de los vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera hasta las 44 tn.¹, al tiempo que garantiza que ello no tenga un impacto negativo en los transportistas por el incremento de sus costes variables, en la medida en que deben actualizarse las condiciones de los contratos de transporte a los nuevos límites previstos de masas máximas.

No supone ningún impacto presupuestario a la Administración.

5. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.

El proyecto implica una reducción de cargas administrativas. La estimación en la reducción de cargas administrativas se valora en 20.136 euros al año, importe que se obtiene al multiplicar las 1.000 autorizaciones que se expiden al año como media, por 20,61 euros, que cuesta la tramitación de cada una.

6. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

La modificación proyectada tiene un impacto neutro en relación con el impacto de género.

7. OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.

7.1. Impacto en materia de seguridad vial.

¹[Estudio IMPACTO-Y-REPERCUSION-DEL-INCREMENTO-A-44-T_Transyt.pdf \(fundacioncorell.es\)](#)

[44tones_informe_transit_cast.pdf \(gencat.cat\)](#)

[Determining the Potential Benefits for the Freight Carriage by Road in Spain Facing an Increase in Vehicles GVM 40 to 44 Tons \(sciencedirectassets.com\)](#)

La aprobación de los cambios reseñados en el anexo IX del Reglamento General de Vehículos prevé un impacto positivo sobre la seguridad vial en la medida en que reduce la exposición al riesgo. Los vehículos que se emplean están homologados de acuerdo con los estándares de seguridad para circular con los nuevos límites. El aumento de los límites máximos de masas y dimensiones de conjuntos euro-modulares está avalado por el desarrollo de pruebas y ensayos de investigación no han mostrado un impacto negativo. Otros estudios han evidenciado un efecto neutro.²

También varios de los cambios reseñados asociados con los vehículos de categoría L tienen un impacto positivo directo en la seguridad vial como que la luz de posición delantera pueda ser de color ámbar en vez de blanca.

7.2. Impacto en la infancia, adolescencia y en la familia

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 quinquies (añadido por el artículo primero, veintiuno, de la Ley 26/2015, de 28 de julio) de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que se establece que “las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”, se señala que el proyecto tiene un impacto neutro en este ámbito, por cuanto no regula nada relacionado con el mismo.

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, añadida por la disposición final cuarta, tres, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, que establece que “las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”, se indica que el proyecto no incide en ningún aspecto relacionado con el ámbito de la familia, por lo que su impacto a este respecto es neutro.

²[Estudio IMPACTO-Y-REPERCUSION-DEL-INCREMENTO-A-44-T_Transyt.pdf \(fundacioncorell.es\)](#)

[44tones_informe_transit_cast.pdf \(gencat.cat\)](#)

[Determining the Potential Benefits for the Freight Carriage by Road in Spain Facing an Increase in Vehicles GVM 40 to 44 Tons \(sciencedirectassets.com\)](#)

7.3. Impacto por razón del cambio climático.

La propuesta tiene efectos positivos, en la medida en que contribuye a conseguir los objetivos de descarbonización del transporte de mercancías por carretera, como consecuencia de la reducción del número de vehículos en circulación y, por tanto, del ahorro en operaciones de transporte³.

7.4. Otros impactos.

El proyecto tiene un impacto neutro en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, por cuanto no regula nada relacionado con estos aspectos.

8. DESCRIPCION DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS

El proyecto se tiene que someter a los siguientes trámites:

8.1. Consulta pública previa

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sustanciado una consulta pública previa a través del portal web del Ministerio del Interior, entre los días 18 de abril y 5 de mayo de 2023, para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la norma. En el anexo I se recogen las aportaciones al trámite de consulta pública previa.

8.2. Audiencia e información pública.

El trámite de audiencia e información pública se ha realizado a través de la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los

³ [Estudio IMPACTO-Y-REPERCUSION-DEL-INCREMENTO-A-44-T Transyt.pdf \(fundacioncorell.es\)](#)

[44tones informe transit cast.pdf \(gencat.cat\)](#)

[Determining the Potential Benefits for the Freight Carriage by Road in Spain Facing an Increase in Vehicles GVM 40 to 44 Tons \(sciencedirectassets.com\)](#)

artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Todas las observaciones recibidas se recogerán en el anexo II adjunto, incluyendo un análisis, con la valoración dada, una justificación de la aceptación o no de cada alegación, así como su reflejo en el texto.

8.3. Consulta a los integrantes del Consejo Superior de Tráfico Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre se ha puesto en conocimiento de los integrantes del Consejo el texto objeto de modificación.

Todas las observaciones recibidas se recogerán en el anexo II adjunto, incluyendo un análisis, con la valoración dada, una justificación de la aceptación o no de cada alegación, así como su reflejo en el texto.

8.4. Informes evacuados.

Este proyecto de orden se debe someter a los siguientes informes:

- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria y Turismo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Ministerio de Defensa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.

8.5. Dictamen del Consejo de Estado.

Se solicitará dictamen al Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición reglamentaria que se dicta en ejecución de una ley, así como sus modificaciones.

9. Evaluación *ex post*.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, por la naturaleza y contenido de la norma, no se considera susceptible de evaluación por sus resultados, toda vez que no afecta a ninguno de los criterios que el citado precepto indica para llevarla a cabo.

ANEXO I

Consulta pública previa observaciones recibidas



Subdirección General
de Gestión de la
Movilidad y Tecnología

Consulta pública modificación RGV

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES
2. ALEGACIONES
 - 2.1. FETRANSA
 - 2.2. MARIO SOLER CANO
 - 2.3. CONXEMAR (PATRONAL DEL SECTOR DE PRODUCTOS DEL MAR CONGELADOS)
 - 2.4. UNEMADERA, UNIÓN EMPRESARIAL DE LA MADERA Y EL MUEBLE DE ESPAÑA
 - 2.5. OFICEMEN
 - 2.6. UNESID (UNIÓN DE EMPRESAS SIDERÚRGICAS)
 - 2.7. PYMETRANS ALIANZA DEL TRANSPORTE
 - 2.8. MARCOS VEIGA
 - 2.9. DEPARTAMENTO DE ACCIÓN CLIMÁTICA, ALIMENTACIÓN Y AGENDA RURAL – GENERALITAT DE CATALUNYA
 - 2.10. FIAB (FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE INDUSTRIAS DE ALIMENTACIÓN Y BEBIDAS)
 - 2.11. ANESDOR
 - 2.12. AFANE
 - 2.13. ASFARES
 - 2.14. EXOLUM

1. ANTECEDENTES

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma

2. ALEGACIONES

A continuación, se enumeran estos comentarios y alegaciones.

2.1. FETRANSA

ALEGACIÓN 1

A juicio de nuestra asociación, la medida que se propone, no es a instancia del sector del transporte por carretera, sino a instancias de los usuarios del mismo, por lo tanto, el único fin que se esconde en el trasfondo de la misma, es el proteger los intereses de dichos usuarios, corriendo un grave riesgo de dejar desprotegidos los intereses del sector.

ALEGACIÓN 2

El aumento de las capacidades de ciertos vehículos conlleva un aumento de los costes de las empresas transportistas, algunos de ellos fáciles de prever y otros de más difícil previsión. Desde nuestra asociación estimamos que, en el momento actual, habrá graves dificultades para un traslado de los mismos a los usuarios del sector. Por lo tanto, estamos convencidos que es muy importante establecer un calendario de entrada en vigor en un contexto de aumento de la actividad económica y teniendo en cuenta las peculiaridades del mercado.

ALEGACIÓN 3

Cualquier medida que suponga el aumentar la capacidad de los vehículos dedicados al transporte de mercancías por carretera supone, en la práctica, el fomento de este tipo de transporte frente al transporte por ferrocarril.

ALEGACIÓN 4

Cualquier medida que se proponga, no puede resultar discriminatoria para una parte del sector en beneficio de otra parte del mismo. Por lo tanto, todos los vehículos que sus características técnicas lo admitan, deben de resultar válidos para la prestación de los servicios, con independencia de la edad de los mismos o su motorización, dado que se crearía una grave desigualdad que dejaría comprometida la viabilidad económica de las empresas más pequeñas en beneficio de las de mayor tamaño.

ALEGACIÓN 5

La normativa no debe de discriminar al transporte intermodal frente a otros tipos de transporte, por lo tanto, deberían de eliminarse las actuales limitaciones relacionadas con este tipo de transporte relacionadas con las distancias a recorrer.

ALEGACIÓN 6

Dadas las peculiaridades de este tipo de transporte, la entrada en vigor de los aumentos de las masas máximas, debería de tener en cuenta las mismas, siendo más factible una entrada en vigor más temprana para los transportes a granel realizados en camiones basculantes que para otro tipo de transportes. En cualquier caso, se debería de proponer un calendario que oscilara entre uno y cuatro años en función del tipo de transporte realizado.

ALEGACIÓN 7

Otra de las cuestiones que nos preocupa, relacionada con la entrada en vigor de la norma, es la posibilidad de que la misma sea rechazada por una parte del sector de manera radical y pueda surgir otro paro como el sufrido el pasado mes de marzo, por lo tanto, esta cuestión también debería de ser tenida en cuenta y elaborar un calendario de entrada en vigor que permita a las empresas adaptarse a la nueva realidad.

ALEGACIÓN 8

En general, se trata de una medida históricamente rechazada por el sector y muy impopular. Así mismo, se trata de una medida difícil de explicar desde el punto de vista del desgaste de las infraestructuras que, unida a una coyuntura desfavorable, podría hacer prender la chispa de un nuevo paro con las consecuencias imprevisibles que el mismo pudiera tener.

ALEGACIÓN 9

Las medidas que se propongan no deberían discriminar a unos territorios sobre otros o primar la competitividad de las empresas en función del territorio o la distancias.

2.2. MARIO SOLER CANO

ALEGACIÓN 1

Ya que solicitan nuestra opinión y colaboración en las medidas futuras a implantar sobre megatrailer, duotrailer y las famosas 44 tns de PMA, como conductor profesional, he de comunicarles mi opinión contraria a la misma.

Tales medidas, solo benefician a cargadores y empresarios, y perjudica en la seguridad y salud de los que al final vamos a sufrir esas ampliaciones, o sea, los conductores.

Ampliar las cargas en un solo vehículo, además de destruir mano de obra, significa un mayor coste en la maquinaria, tanto en desgaste como en averías.

Además de una mayor responsabilidad de los conductores, con menor margen de reacción.

Sin contar con el deterioro mayor de las infraestructuras (ya de por si deterioradas) como vías de circulación y aparcamientos.

Aunque se pudiera revertir ese sobrecoste en la mercancía y en el transporte de la misma, los empleados por cuenta ajena no recibimos ninguna mejora en nada.

Menos aparcamientos habilitados, con el consecuente estrés por cumplir con los tiempos de tacógrafo, menor efectividad en los sistemas de retención del vehículo, mayores tiempos de espera, ya que cada camión necesita más tiempo para ser cargado o descargado.

En definitiva, si hasta ahora es peligroso (y denunciado) el superar las 40 TN de PMA no veo en que ha cambiado la cosa para que ya no lo sea.

2.3. CONXEMAR (PATRONAL DEL SECTOR DE PRODUCTOS DEL MAR CONGELADOS)

ALEGACIÓN 1

En aras de buscar la sostenibilidad en el transporte y la logística de mercancías a temperatura controlada en zonas urbanas, la patronal del sector de productos del mar congelados Conxemar solicita pueda valorarse la posibilidad de incrementar, en vehículos de hasta 3.500 kg, la carga máxima autorizada en 1.000 kg adicionales.

En la actualidad, el peso del equipamiento de los sistemas de control de temperatura limita considerablemente la carga máxima transportable por vehículo, forzando a que en el reparto urbano tengan que utilizarse vehículos de mayor tamaño, más pesados, más contaminantes, menos prácticos para su desplazamiento en vías muy congestionadas, y que además requieren de conductores profesionales con carné tipo C. La poca oferta de este tipo de conductores genera una dificultad añadida y, por ende, incrementos en los gastos por parte del operador logístico en materia de salarios, flota, mantenimiento y seguros.

Con los actuales avances en seguridad vial, potencia y diseño de los camiones ligeros y furgonetas, este tipo de vehículos puede soportar más carga de la inicialmente autorizada por las administraciones.

Consideramos, por tanto, que la revisión de esta reglamentación, en cuanto al aumento de carga para los vehículos de 3.500 kg implicados en reparto urbano, ayudaría a solventar problemas, no solo medioambientales, de cara al cumplimiento del Pacto Verde, sino también en fluidez del tráfico, capacidad operativa de los vehículos, y en seguridad vial para el resto de conductores y peatones.

2.4. UNEMADERA, UNIÓN EMPRESARIAL DE LA MADERA Y EL MUEBLE DE ESPAÑA

A la propuesta de Unemadera en relación a la modificación del Reglamento General de Vehículos se unen:

MIMCYL (MESA INTERSECTORIAL DE LA MADERA DE CASTILLA Y LEÓN)

APROPELLET, ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE PELLET DE MADERA

ALEGACIÓN 1

Nos sumamos a la propuesta de Unemadera en relación a la modificación del Reglamento General de Vehículos.

No puede limitarse la distancia de aplicación de esta nueva regulación bajo ningún criterio, porque:

1. No existe ninguna limitación de este tipo en ningún Estado Miembro
2. Si se limita la distancia va a generar una distorsión en el mercado de la madera potenciando unas empresas en detrimento de otras por su sola ubicación. Tenemos que pensar que los mercados son cada día más globales y cambiantes y no se pueden elaborar regulaciones con una falta de mira absoluta en tiempo y espacio.
3. Con esta limitación esta medida no tendría ningún impacto positivo como venimos reclamando desde hace muchos años en el sector. En muchos montes españoles es necesario poder transportar más carga de madera para que su corta y gestión sea económicamente viable. Si se establece esta limitación de distancia, esa ventaja aparente se perdería y el monte seguirá sin poder ser gestionado. Entendemos que estas modificaciones se hacen en aras de mejorar una situación y hacer a nuestras industrias más competitivas, y poder realizar la gestión de todos nuestros montes, con la limitación de distancia esto no ocurrirá.

Y hacemos la siguiente propuesta técnica:

Propuesta: Aumento de la dimensión y la carga según número de ejes

El RD 2822/1998 queda modificado regulando la masa máxima autorizada para el transporte forestal de madera en rollo, al amparo del punto 4.a del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE. De esta forma queda en los siguientes términos:

ANEXO IX

MASAS Y DIMENSIONES

2. Masa máximas permitidas

2.1.5. De vehículos con masa máxima autorizada superior a los límites indicados en la tabla 2 del presente anexo, *exceptuando los vehículos destinados al transporte de madera en rollo, en cuyo caso la masa máxima técnicamente admisible del conjunto (MMTAC) será la que corresponda al peso máximo que conste en la ficha técnica del vehículo, con un máximo de 52 toneladas para 5 ejes y 57 toneladas para 6 ejes.*

Tabla 2. Masas máximas autorizadas

Vehículos no articulados de 3 o 4 ejes:

Vehículo motor con 3 ejes: 36 Tn

Vehículo motor con 4 ejes: 44 Tn

Vehículos articulados de 5 o más ejes:

Vehículos articulados de 5 ejes; peso máximo del conjunto 52 Tn

Vehículos articulados de 6 ejes o más; peso máximo del conjunto 57 Tn

Dimensiones máximas autorizadas

Altura máxima del vehículo 4'50 m.

En vehículos no articulados, un largo máximo 15 metros .

Esta modificación se hace con el fin de que gestionar madera sea económicamente viable y por tanto NO puede tener una limitación de distancia a la hora de su transporte porque carecería de sentido la propia modificación. A veces la madera no está cerca de las fábricas donde se transforma. En ningún país europeo se ha limitado el transporte forestal por distancia y sí que gozan de una regulación de transporte de carga específica.

2.5. OFICEMEN

Solicitud presentada junto con ANEFHOP (Asociación Nacional Española de Fabricantes de Hormigón Preprado)

ALEGACIÓN 1

Eliminar el apartado 2.1.8 del Anexo IX con el objetivo de igualar este tipo de vehículos a los que se comercializan en el resto de Europa, pero más importante es si cabe la necesidad a su vez de aumentar la MMA a este tipo de camiones de cuatro ejes a 37 Tn. Las razones de forma resumida que nos han llevado a hacer esta propuesta de modificación son las siguientes

Masas máximas permitidas

2.1 No se permite la circulación:

2.1.4 De vehículos con masas por eje que excedan los límites indicados en la tabla 1 del presente anexo.

2.1.5 De vehículos con masa máxima autorizada superior a los límites indicados en la tabla 2 del presente anexo.

2.1.6 De los trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3,00 metros.

2.1.7 De vehículos o conjuntos de vehículos en los que la masa soportada por el eje motor o los ejes motores sea inferior al 25% de la masa total en carga del vehículo o conjunto de vehículos.

~~2.1.8 De vehículos de motor de 4 ejes cuya masa máxima autorizada en toneladas sea superior a 5 veces la distancia en metros comprendido entre los centros de los ejes extremos del vehículo.~~

Tabla 1. Masas por eje máximas permitidas

	actual	propuesta
	Toneladas	
Eje motor	41,5	12
Tandem triaxial de los remolques o semirremolques:		
Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros ($1,30\text{ m} < d \leq 1,40\text{ m}$)	24	27

Tabla 2. Masas máximas autorizadas

	actual	propuesta
	Toneladas	
Vehículo rígido de 4 ejes con dos direccionales, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda de 9,5 t 10,5 t	32	37
Vehículo de motor de 3 ejes, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda de 9,5 t 10,5 t	26	29
Vehículo de motor de tres ejes	25	28
Otros vehículos rígidos de 4 ejes	31	36
Vehículos articulados de 5 o más ejes		
Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes	40	44
Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes	40	44

Justificación de las modificaciones propuestas para los vehículos utilizados en el transporte de cemento y hormigón

En los camiones hormigonera la prohibición relativa a que la MMA no pueda superar 5 veces la distancia entre ejes extremos para vehículos de 4 ejes (configuración típica para el transporte de hormigón) únicamente está recogida en la reglamentación española y reduce considerablemente el peso máximo que puede transportar el vehículo lo que produce una desventaja competitiva entre España y los países limítrofes. La aplicación de esta regla no permite ni siquiera llegar a las 32 t de tal manera que, para poder transportar en España 32 t o más, tal y como se propone para los camiones-hormigonera, los vehículos tienen que ser más largos que los del resto de Europa, lo que da lugar a la fabricación de vehículos específicos para nuestro país, con más tara, con peor maniobrabilidad y con una carga útil mucho menor. Por todo esto, se

propone la eliminación o no aplicación del apartado 2.1.8 para los camiones hormigonera por tratarse de un vehículo y carga específica.

En los vehículos habituales del transporte de cemento a granel (camiones cisterna con configuraciones 2 + 3 ejes) y en algunos camiones hormigonera articulados, el aumentar la MMA a 44 t requiere la modificación de la masa por eje máxima. Se propone la variación que se ha realizado de forma general en la mayoría de los países (por ejemplo, en Francia):

- La masa máxima permitida para el eje motor (tabla 1) debe aumentarse de 11,5 t a 12 t puesto que, por razones de estabilidad e impacto en la seguridad vial, este eje deberá estar cargado con más de 11 t cuando se aumente la MMA a 44 t (la masa soportada por el eje motor o los ejes motores debe ser superior al 25% de la masa total en carga conforme al apartado 2.1.7). De esta manera si el máximo es 11,5 t se reduce mucho el margen de variación para este eje (entre 11 y 11,5t).
- La masa máxima permitida para el eje tándem triaxial de los remolque o semirremolques, cuando la distancia sea $1,30\text{ m} < d \leq 1,40\text{ m}$ (tabla 1), debe aumentarse de 24 a 27 t para considerar el reparto con cierto margen entre ejes del aumento a las 44 t.

Las limitaciones actuales de la MMA que recoge el RGV a las configuraciones típicas del transporte de hormigón, hacen que este tipo de camiones lleven en España una carga muy alejada de la masa máxima técnicamente admisible proporcionada por los fabricantes de vehículos, si lo comparamos con otros países europeos. Se propone por tanto las siguientes modificaciones:

- Modificar la masa máxima de cada eje de 9,5 t por 10,5 t (tabla 2) en la descripción de los vehículos de motor rígido de 4 ejes con dos direccionales. De hecho, este aumento lo contempla el RGV para los vehículos de combustible alternativo (*“estos podrán incrementar su masa máxima autorizada en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo hasta un máximo de 1 tonelada”*)
- Modificar la MMA de 32 t a 37 t (tabla 2) para los vehículos de motor rígido de 4 ejes con dos direccionales, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda de 10,5 t.
- Modificar la MMA de 26 t a 29 t (tabla 2) para los vehículos de motor rígido de 3 ejes, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles, suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada

eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda de 10,5 t.

- De manera coherente, se propone modificar para otros vehículos rígidos de 4 ejes la MMA de 31 t a 36 t y para otros vehículos de motor de 3 ejes la MMA de 25 t a 28 t

2.6. UNESID (UNIÓN DE EMPRESAS SIDERÚRGICAS)

ALEGACIÓN 1

Nuestra organización, que representa a los fabricantes de acero y productos de primera transformación españoles, está de acuerdo con los aspectos planteados en el cuestionario. En particular queremos insistir en el punto b) sobre necesidad y oportunidad de la aprobación. Teniendo en cuenta la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, se trata de que la Administración cumpla un mandato aprobado por el Parlamento español.

Solicitamos por tanto que se lleve a cabo a la mayor brevedad posible dado que los plazos establecidos ya han terminado.

ALEGACIÓN 2

Por otra parte, entre los problemas a solucionar entendemos que hay que añadir el de contribuir a reducir el problema de la contaminación: cada viaje en el que se aumente la carga transportada de las aproximadamente 22t a 26t (aumentando la masa total de 40 a 44t) supone una reducción muy importante de CO₂ y otros contaminantes (NO_x, SO₂, PM_{2,5}...) por viaje. Conseguir esta reducción está al alcance de una pequeña reforma normativa.

2.7. PYMETRANS ALIANZA DEL TRANSPORTE

ALEGACIÓN 1

Si se mantuviera la demanda de transporte, la implantación de las 44 toneladas podría suponer que la flota de camiones se redujera un 13,7%. Si la economía se retrae el porcentaje sería superior. Para que no sobraran camiones, la economía española tendría que crecer a un ritmo del 3% durante los próximos cuatro años (incremento del 12%). Cuestión que no parece que se vaya a producir en breve plazo.

La reducción teórica de la flota de uno de cada siete camiones supondría que, precisamente las empresas con menos de siete camiones, el 83,2% de las empresas españolas, son las que tendrían más problemas para adaptarse a la nueva situación.

ALEGACIÓN 2

Respecto de los costes, las circunstancias son tan variadas que no pueden ofrecer un resultado claro y contundente, en cuanto a la reducción de los mismos que exigirían, como poco, una inversión inicial para adaptar los vehículos y una reestructuración de la flota que conllevaría despidos e indemnizaciones.

En cuanto a la repercusión en el precio del transporte, el estudio plantea escenarios muy variados y se comparte el temor de los transportistas a la bajada del mismo. Las toneladas se pagarán a menor precio y los palets o contenedores también y eso no sólo afectará a los vehículos de 44 toneladas, sino que afectará a todos los vehículos.

Se pagará lo mismo por 44 toneladas que por 40 y el mercado del transporte se volverá a desequilibrar en favor de los cargadores y en contra de los transportistas.

ALEGACIÓN 3

Repercusiones del aumento a 44 toneladas sobre el firme: todos los estudios coinciden en las consecuencias negativas del aumento del peso de los vehículos.

Al aumentar a 44 toneladas la MMA en los conjuntos de vehículos 2+3 (tractora dos ejes más semirremolque de tres ejes) se aumenta la agresividad y, por lo tanto, el deterioro del firme. Además, existen dos variables que hacen que estas repercusiones sean mayores: un mal reparto de la carga y el tipo de firme por el que se circula. En el caso de los firmes, en las carreteras con firme semirrígido la agresividad sería un 175% superior con 44 toneladas, y en las carreteras con firmes semiflexibles y flexibles, el aumento de la agresividad sería de entre un 42 y un 59%.

Esto significa que deberán incrementarse los costes de mantenimiento de las carreteras. En el caso de las vías de peaje, si este coste se repercute sobre los transportistas, afectaría a todos los camiones, independientemente de la carga en toneladas

transportadas por cada uno de ellos. Si suben las tarifas de los peajes, habría que rehacer la cuentas en el apartado de los costes soportados por las empresas de transporte.

Los últimos datos de las entidades especializadas en el tema, sitúan a España en el último lugar en la inversión en conservación de las carreteras de los países importantes de Europa. España destina una inversión de 22.489 euros por kilómetro para la conservación de carreteras; Italia, el siguiente país que menos invierte en este campo, con 41.537 euros por kilómetro, según un estudio realizado por la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras.

Sólo circular por las vías nos da idea de la necesidad de incrementar la inversión, pero en el actual panorama económico no parece posible siquiera hacer una conservación adecuada de las vías. Si se incrementa, el deterioro de los firmes estará mucho peor y eso afectará a toda la sociedad. Los accidentes se incrementarán, los ciudadanos lo sufrirán, las empresas perderán eficacia y beneficios.

ALEGACIÓN 4

Efecto del aumento a 44 toneladas sobre las emisiones de CO₂. No es concluyente la reducción y más teniendo en cuenta que la tecnología no es capaz, de momento, de ofrecer alternativas adecuadas de vehículos con energías limpias para el transporte con MASA MÁXIMA AUTORIZADA de 44 toneladas. Se produce una contradicción entre la prohibición de venta en un periodo no muy largo de vehículos con motores de combustión y, actualmente, los vehículos eléctricos no parecen una alternativa para el transporte con unidades de MMA de 44 toneladas.

Incluso se advierte que puede desincentivar el uso de otros medios o modos menos contaminantes y el efecto puede ser perjudicial para el medio ambiente.

ALEGACIÓN 5

Efectos del aumento de las 44 toneladas sobre la seguridad vial. No existen todavía evidencias científicas sobre su influencia, pero la simple evidencia de que los vehículos llevan más peso con las mismas cabezas tractoras no supone una mejora. Llegar al límite de las prestaciones de los vehículos suponen un mayor riesgo de fallos en su funcionamiento. Y si se añade que las longitudes de los vehículos pueden incrementarse, supone un problema para adelantamientos, rotondas, tramos de acceso a vías rápidas, la existencia de estos vehículos va a suponer más problemas en la conducción.

ALEGACIÓN 6

Efectos sobre los autónomos del transporte. Un aumento de la MMA supone un aumento en la cantidad a pagar por el módulo, lo que es un incremento de la carga fiscal de la explotación

El año 2022 ha supuesto una reducción del número de autónomos según los datos del REGISTRO DE EMPRESAS Y ACTIVIDADES DE TRANSPORTE. Si se añaden Inconvenientes a una actividad cada vez menos atractiva, nos encontraremos sin uno de los elementos fundamentales en el mercado de transporte.

Supone mayor inversión; supone, si se realiza transporte internacional, restricciones en determinados países. No se puede incrementar la actividad si se tiene un solo vehículo, pues serán más los gastos, pero no está claro que sean más los beneficios.

2.8. MARCOS VEIGA

ALEGACIÓN 1

Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler).

Bien, obviamente el uso de este tipo de combinaciones puede, por un lado, intentar acotar en una parte la congestión de vehículos pesados en las carreteras, puesto que se moverían menos vehículos, aunque con más carga y mucho más lentos. Y por otro lado también actuaría como medida transitoria en cuanto a la falta de conductores. En este punto en particular, es necesario establecer una cuestión de formación que creo que es indispensable. A día de hoy, aún son contados los vehículos que circulan en este tipo de configuraciones, las empresas que los operan han recurrido a conductores experimentados para que se hagan cargo de estos conjuntos ya que su conducción no es precisamente para primerizos. El volumen y las masas que se desplazan no son fáciles de manejar en ciertas circunstancias y las manos expertas tienen más probabilidad de poder mantener estos vehículos dentro de su carril en condiciones desfavorables. Además de estas cuestiones, es imprescindible que las vías se adapten también a este tipo de vehículos. Los carriles de aceleración que dan entrada en las autovías y autopistas son en la mayoría de los casos insuficientes como para que un vehículo euromodular pueda alcanzar una velocidad adecuada antes de incorporarse a su carril. La aceleración de estos vehículos es muy limitada incluso en vacío por lo que en muchas ocasiones se ven obligados a incorporarse a la vía a velocidades tan reducidas que provocan una congestión peligrosa de vehículos en los carriles de circulación. Por otro lado, hay que tener también presente los posibles desvíos que se producen con ocasión de obras (por ejemplo, el desvío de la A6 en Pedrafita) o por condiciones adversas como nieve, etc. También hay que tener en cuenta las condiciones de trabajo de los profesionales que conducen este tipo de vehículos, mucho más exigentes que los demás. Habría que involucrar a las empresas usuarias de este tipo de transportes (por lo general grandes empresas y multinacionales) para que favorezcan el trabajo de estos profesionales, cuestión que pasa desapercibida, que tiene gran impacto en la seguridad vial y de la ustedes como DGT no pueden ser ajenos tampoco. Hay que legislar unas condiciones mínimas de trabajo para el uso de este tipo de vehículos, lugares adecuados y de maniobrabilidad suficiente y evitar lo que sucede en la actualidad en la que muchos de ellos se ven obligados a desenganchar y enganchar en condiciones penosas e incluso en la vía pública por falta de espacio dentro de las fábricas.

ALEGACIÓN 2

Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de 3 animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros.

Esta cuestión tiene su particularidad asociada. No veo ninguna objeción para que se pueda aumentar la altura máxima a 4,5 metros en general y no solo para unos pocos y

así evitar comparaciones y menosprecios, ya que cada sector tiene sus particularidades y necesidades, aunque sean puntuales. Sí que me quiero detener en lo relativo al suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros. Se trataría de favorecer solo a unos pocos y muy fuertes, ya que habría que definir que se entiende por industria y por proveedor, ya que una industria puede ser la fábrica de mermeladas de María, con tres operarios o pueden ser las plantas de marcas de automoción repartidas por nuestra geografía. Entiendo que esta disposición está orientada únicamente a estos últimos, grandes corporaciones que ya en la actualidad y con su connivencia están haciendo literalmente lo que les da la gana. Estas grandes firmas, por ejemplo, de automoción, en la actualidad gozan de autorizaciones para pruebas o ensayos de investigación extraordinarios otorgadas por ustedes para que puedan campar a sus anchas sin necesidad de tener que modificar la reglamentación actual. Ustedes no son ajenos a que estas empresas, gracias a este tipo de autorizaciones "extraordinarias" que se prolongan durante años, son básicamente "quiero hacer lo que me da la gana y tú me lo permites". Se autoriza la circulación de vehículos a 4,70 metros de altura para transportar dos carrocerías en altura entre fábricas, se excede la longitud de los portavehículos para que lleven un coche más o se concede la circulación de 44 toneladas para que los semirremolques cargados con motores o piezas de peso puedan cargar hasta el techo, todo con la única intención científica de ahorrar camiones y engrosar su cuenta de resultados...y todo ello con el incondicional apoyo de la DGT. Por esta razón, no veo motivo alguno a esta modificación a no ser que tras ella, se suspendan definitivamente todas esas autorizaciones y dejemos de ver esos camiones con su placa FV (señal V12) excediendo los límites al antojo de quien los solicita.

ALEGACIÓN 3

Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.

Totalmente de acuerdo y tampoco veo la necesidad de establecer ámbitos especiales más allá de los obligatorios en cuanto a condiciones técnicas de los vehículos y particulares de las vías por las que se circula. En la actualidad los vehículos están preparados técnicamente para este límite de MMA y solo quedaría poder acreditar también las condiciones de las vías por las que circularían sin mayor complicación ni condicionante.

ALEGACIÓN 4

(Comentario final)

En la actualidad sufrimos en el tráfico rodado una situación de egocentrismo y falta de empatía hacia otros usuarios de la vía y sobre todo hacia los más vulnerables o lentos. Promover un cambio normativo de estas características no se trata solo de hacer un

ejercicio de complacencia hacia un sector en particular sin haber solucionado antes los posibles efectos adversos que puedan provocar. Dentro de estos efectos adversos, me atrevo a apuntar la falta de respeto de los usuarios en general hacia estos vehículos de masas y dimensiones aún más lentos, que ocupan todos los carriles de las rotondas y encima las tienen que tomar a unas velocidades mucho más reducidas. Las entradas y salidas de los polígonos industriales a los que se dirijan tienen que contar con este tipo de vehículos, de sus dimensiones, pero lo más importante es la educación de los conductores y de admitir que tienen que compartir la vía con estos mastodontes de movimientos torpes y lentos. esta cuestión es la más difícil de solucionar si no viene acompañada de una educación vial adecuada y para todos los usuarios y futuros usuarios de las vías.

Por otro lado, veo necesario incorporar al proceso sancionador a los usuarios de estos tipos de vehículos en lo concerniente a verse involucrados como lo es en la actualidad en lo relativo a excesos de peso, al cumplimiento estricto de las condiciones de circulación, acceso y operativa que puedan establecerse. Una empresa no solo puede ser beneficiaria del aumento de masas y dimensiones de los vehículos de transporte que utiliza para su suministro, sino que tiene que tener la misma responsabilidad que el propio titular del vehículo para cumplir con las condiciones que se establezcan y sea, a su vez responsable de las posibles infracciones que se detecten.

2.9. DEPARTAMENTO DE ACCIÓN CLIMÁTICA, ALIMENTACIÓN Y AGENDA RURAL – GENERALITAT DE CATALUNYA

ALEGACIÓN 1

Se propone incorporar en la modificación del Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, la siguiente disposición relativa al incremento de los límites de carga para el transporte de madera en tronco.

La masa máxima autorizada para el transporte forestal de madera en rollo, al amparo del punto 4.a del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE. De esta forma quedaría en los siguientes términos:

ANEXO IX

MASAS Y DIMENSIONES

2. Masa máximas permitidas

2.1.5. De vehículos con masa máxima autorizada superior a los límites indicados en la tabla 2 del presente anexo, exceptuando los vehículos destinados al transporte de madera en rollo, en cuyo caso la masa máxima será la que corresponda al peso máximo que conste en la ficha técnica del vehículo, con un máximo de 52 toneladas para 5 ejes y 57 toneladas para 6 ejes.

Tabla 2. Masas máximas autorizadas
Vehículos no articulados de 3 o 4 ejes:
Vehículo motor con 3 ejes: 36 Tn
Vehículo motor con 4 ejes : 44 Tn
Vehículos articulados de 5 o más ejes:
Vehículos articulados de 5 ejes; peso máximo del conjunto 52 Tn
Vehículos articulados de 6 ejes o más; peso máximo del conjunto 57 Tn
Vehículos articulados de 7 ejes; peso máximo del conjunto 65 Tn

Justificación de la propuesta

Las particularidades del transporte de troncos de madera desde el monte hasta las empresas de primera transformación hacen que esta fase del aprovechamiento forestal sea la que representa un mayor coste dentro de las operaciones de explotación forestal.

Las características de los camiones que cargan la madera en el monte y la transportan hasta las industrias, con una tara alta dado su particular carrozaje y la necesidad de disponer de grúa para la carga y descarga, limitan significativamente el peso de la carga que pueden transportar en cada trayecto. Por otro lado, la dificultad del acceso a los lugares de aprovechamiento y la inviabilidad (económica y ambiental) de ampliar dichos accesos limita también las dimensiones de los camiones que pueden acceder a las zonas de aprovechamiento.

Así pues, este transporte de madera de corto recorrido, del monte a la industria, se tiene que realizar con camiones carrozados específicamente para esta operación, con unas dimensiones limitadas para que sean aptos para acceder al monte por las pistas existentes y, por tanto, con un volumen de carga muy limitado.

Las actuales limitaciones de masa y dimensiones recogidas en la legislación estatal vigente en materia de circulación están pensadas para el transporte de mercancías convencionales, con unas características muy distintas de la realidad del transporte de la madera en tronco desde el monte a las industrias de primera transformación.

Si bien el artículo 14.2 del Real Decreto 2822/1998 prevé la concesión de autorizaciones especiales por un número limitado de circulaciones o por un plazo determinado, previo informe vinculante del titular de la vía, para los vehículos que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas (transportes especiales), en el caso concreto del transporte de los troncos en bruto, con un gran número de trayectos cortos entre distintos montes y centros de transformación, el tratamiento como transporte especial no es operativo ya que se autoriza para cada trayecto concreto, por un plazo específico y con informe particularizado previo y vinculante del titular de la vía.

En Catalunya, ante la ausencia de un marco legal estatal que desarrolle las excepciones de masas y dimensiones previstas en la Directiva 69/53, y con el fin de dar respuesta a las necesidades del sector, desde el año 2012 se ha articulado un sistema muy concreto de autorizaciones excepcionales de los límites de carga indivisible para el transporte de troncos en bruto desde el monte hasta el centro de transformación, pero siempre con un carácter provisional y excepcional. En estos casos se admiten autorizaciones genéricas de circulación para masas en carga por eje hasta unos límites máximos específicos según la longitud entre ejes.

Por otro lado, vista la provisionalidad y excepcionalidad de estas autorizaciones, se considera prioritario dotar este ámbito de una regulación permanente a largo plazo, no sujeta a dicha provisionalidad. La incorporación de dicha excepcionalidad en el Reglamento General de Vehículos, supondría una solución definitiva y dotaría de una mayor seguridad jurídica a largo plazo a todos los agentes implicados.

2.10. FIAB (FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE INDUSTRIAS DE ALIMENTACIÓN Y BEBIDAS)

ALEGACIÓN 1

En relación con el **incremento de las masas máximas autorizadas**, desde FIAB aplaudimos y apoyamos la visión y el trabajo realizado tanto por parte del MITMA como por parte del Ministerio del Interior en cuanto a la necesidad de modificar las normas sobre los pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados utilizados en el transporte nacional, como de igual manera hemos trasladado a la Comisión Europea.

Desde la Federación, consideramos que la ampliación de la masa máxima autorizada hasta 44 toneladas generaría los siguientes beneficios:

- (1) Supondría un **incremento potencial del 14% en la capacidad de carga transportada**, lo que incrementaría la eficiencia del conjunto del sector industrial en su conjunto y se traduciría en aumentos potenciales de la productividad.
- (2) **Se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero y gases contaminantes por mayor carga transportada por viaje.**

A la luz de estos argumentos, y en línea con los objetivos de descarbonización de la UE, desde FIAB apoyamos firmemente la ampliación de las masas máximas autorizadas en el transporte por carretera.

2.11. ANESDOR

ALEGACIÓN 1

Definiciones y Categorías de Vehículos

Artículos afectados:

Anexo II, apartado A “Definiciones”

Anexo II, apartado B “Clasificación por criterios de construcción”

“Corrección de errores en la tabla de clasificación por criterios de construcción”

Se han encontrado una desalineación en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos, entre el apartado A y apartado B, donde se definen por criterios de clasificación el concepto de ciclomotor, donde estarían incluidos los cuadríciclos ligeros, cuyas características técnicas difieren entre ambas tablas (la del Apartado B es errónea).

Por lo tanto, la definición correcta en dicho apartado debería actualizarse reflejando lo siguiente:

03 Ciclomotor	<p>Vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.</p> <p>Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³ para los motores de combustión interna, o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw para los demás tipos de motores.</p> <p>Vehículos de cuatro ruedas con un máximo de dos plazas incluyendo la del conductor, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 425 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³ para los motores de explosión de encendido por chispa (positiva), o inferior o igual a 500 cm³ para los demás motores de combustión interna. La potencia máxima será inferior o igual a 4kW, o a 6kW, dependiendo de su categoría de homologación europea (Reglamento UE 168/2013).</p>
---------------	---

“Triciclo asimilable a motocicleta”

Resulta necesario incorporar en el Reglamento General de Vehículos la definición de estos triciclos recogidos en algunas normas como la “Resolución de 2 de enero de 2017, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2017” y las Ordenanza de movilidad de Madrid:

“Triciclos de motor con menos de 600 milímetros de distancia entre ruedas del mismo eje “

ALEGACIÓN 2

Actualización del concepto “reformas de importancia”

Artículos afectados:

- Título II, Capítulo I, Artículo 7

Se propone actualizar el concepto “reformas de importancia” por el de “reformas de vehículos” tal y como viene designado por el Real Decreto 866/2010, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos. El concepto de “reformas de importancia” ya no tiene validez hoy en día.

ALEGACIÓN 3

Luz de Circulación Diurna

Artículos afectados:

Título III, Capítulo I, Artículo 21, punto 2.3 y 2.4 (ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros)

Anexo X, varios puntos

En la lista de luces opcionales que pueden llevar los ciclomotores de dos y tres ruedas, cuadriciclos ligeros, motocicletas, motocicletas con sidecar, vehículos de tres ruedas y cuatriciclos no ligeros debería incluirse: *“Luz de Circulación Diurna”*

Esto ya se avanzó en las disposiciones indicadas en la instrucción 15/S-149 /V-112 (Ver Anexo I), punto 1, de la DGT, relativas a las luces de circulación diurna.

La normativa europea permite en la actualidad la homologación de vehículos de la categoría L (ciclomotores de dos o tres ruedas, motocicletas con o sin sidecar, vehículos de tres ruedas, cuatriciclos ligeros y cuatriciclos distintos de los anteriores) con luces de circulación diurna (LCD o *Daytime Running Lights- DRL*). A través de diferentes órdenes, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha actualizado los anexos I y II del

Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por lo que sería necesaria su inclusión en el Reglamento General de Vehículos.

Además, en el Anexo X del Reglamento General de Vehículos debería incluirse, en el apartado de definiciones:

Luz de circulación diurna: luz de encendido automático cuando el motor está en marcha, que se utiliza solo en circulación diurna. Al activar las luces de cruce, las luces de circulación diurna se apagan.

En las tablas del mismo anexo, relativas a motocicletas (sin y con sidecar), y vehículos de tres ruedas, debería incluirse la siguiente línea:

Tipo de luz	Número	Color	Situación	Obligatorio o no
Luz de circulación diurna	1 ó 2	BLANCO	Delante (1)	Opcional

ALEGACIÓN 4

Luz de posición de color ámbar

Artículos afectados:

Anexo X, varios puntos

Cabría recoger en el Reglamento General de Vehículos las disposiciones indicadas en la instrucción 15/S-149 /V-112 (Ver Anexo I), punto 2, de la DGT, relativas al color de las luces de posición.

Los Reglamentos CEPE/ONU nº 50 y 53, relativos a los dispositivos de señalización de los vehículos de categoría L y vehículos de categoría L3 (motocicletas sin sidecar), respectivamente, y reconocidos por el marco de homologación europea (Reglamento UE 168/2013) permiten que la luz de posición delantera sea de color blanco o ámbar.

Para ello, en el Anexo X del Reglamento General de Vehículos, en las tablas relativas a motocicletas (sin y con sidecar), y vehículos de tres ruedas, debería modificarse la siguiente línea:

Tipo de luz	Número	Color	Situación	Obligatorio o no
Luz de posición delantera	1 ó 2	BLANCO O ÁMBAR	Delante (1)	Obligatorio

ALEGACIÓN 5

Masa en Orden de Marcha

Artículos afectados:

Anexo IX, punto 1 (Definiciones), subpunto 1.2

Debería incluirse la definición de Masa en Orden de Marcha para Categoría L fijada por el Reglamento (UE) 168/2013 (no tiene en cuenta masa del conductor y/o acompañante):

La masa en orden de marcha de un vehículo de categoría L se determinará midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal e incluirá la masa de:

- Los líquidos.
- El equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante;
- El «combustible» contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo.
- La carrocería, de la cabina y de las puertas, y los cristales, de los dispositivos de remolque, de la(s) rueda(s) de repuesto y de las herramientas.

La masa en orden de marcha de un vehículo de la categoría L no incluirá la masa de:

- El conductor (75 kg) y del pasajero (65 kg);
- Las máquinas o del equipo instalados en la zona de la plataforma de carga;
- En el caso de un vehículo de propulsión híbrida o eléctrica pura, las baterías de propulsión.
- En el caso de un vehículo monocombustible, bicomcombustible o multicomcombustible, el sistema para combustible gaseoso y la masa de los depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso, y en caso de propulsión con aire precomprimido, los depósitos de almacenamiento del aire comprimido.

ALEGACIÓN 6

Aclaración de placas de matrícula en vehículos de Categoría L

Artículos afectados:

Anexo XVIII, punto III

El Reglamento General de Vehículos, en su Anexo XVIII relativo a “placas de matrícula” indica:

III. Número y ubicación de las placas

*1. Los automóviles, **excepto las motocicletas**, deberán llevar dos placas de matrícula, de forma plana y rectangular. Una se colocará en la parte delantera de manera que su eje vertical esté situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; y otra, en la parte posterior, que se colocará de manera que su eje vertical esté situado en aquel plano, y si no fuese posible, en el lado izquierdo del vehículo*

Excepcionalmente, en aquellos automóviles en los que, por construcción, la placa delantera no puede ser colocada de manera que su eje vertical esté situado en el

plano longitudinal mediano del vehículo, ésta se podrá situar en su lado izquierdo o derecho.

2. Los ciclomotores y las motocicletas llevarán una sola placa en la parte posterior, colocada en posición vertical o casi vertical, en el plano longitudinal mediano del vehículo y en el centro y por encima del guardabarros posterior en el caso de las motocicletas que no llevan sidecar, y entre ambas ruedas posteriores y, lo más alta posible, si lo llevan.

El Manual de ITV, en el apartado de placas de matrícula alude al citado Anexo, lo cual ha provocado en distintas ocasiones la confusión con ciertos vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, al diferir de la disposición de placas de matrícula que marca la normativa europea de homologación. Igualmente, la normativa de homologación no exige la instalación de placas de matrícula centradas, pudiéndose colocar en cualquier ubicación siempre que se cumplan los criterios de visibilidad correspondientes. La homologación también contempla un emplazamiento delantero para placa de matrículas en cuadríciclos, por lo que recomendamos su instalación de manera opcional.

Por lo tanto, desde ANESDOR solicitamos la revisión de dichos puntos, proponiendo como ejemplo de redacción más clara:

*1. Los automóviles, **excepto las motocicletas y vehículos de tres ruedas**, deberán llevar dos placas de matrícula, de forma plana y rectangular [...].*

2. Los ciclomotores, motocicletas, y vehículos de tres ruedas, llevarán una sola placa en la parte posterior, colocada en posición vertical o casi vertical, ~~en el plano longitudinal mediano del vehículo y en el centro y por encima del guardabarros posterior en el caso de las motocicletas que no llevan sidecar, y entre ambas ruedas posteriores y, lo más alta posible, si lo llevan. Los cuatriciclos podrán llevar además opcionalmente placa de matrícula delantera.~~

ALEGACIÓN 7

Corrección de erratas en las tablas de Dimensiones y especificaciones de las placas y sus caracteres.

Artículos afectados:

Anexo XVIII, punto IV, cuadro 1

Se han advertido errores en las dimensiones de las placas de tipo “ciclomotores larga” y “cuatriciclos larga”, introducidas en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, según la disposición final primera del Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto °

2822/1998, de 23 de diciembre, así como en la disposición transitoria cuarta del Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre.

Se propone por lo tanto corregir estos errores conforme a las indicaciones del Ministerio de Industria publicadas en la nota adjunta en el Anexo II del presente documento (correcciones en rojo):

2º Debajo de la fila sobre tipo de placa de matrícula «Ciclomotores» se inserta la siguiente:

Ciclomotores larga	140 x 120	130 x 110	13	30	3,5	10	10	19	12	12,5	12,5	35,5	35,5	AM	N	±3 mm
--------------------	-----------	-----------	----	----	-----	----	----	----	----	------	------	------	------	----	---	-------

3º Debajo de la fila sobre tipo de placa de matrícula de «Cuatriciclos» se inserta la siguiente:

Cuatriciclos larga	520 x 110	510 x 110	45	77	10	12	30	11,5	-	15	15	-	-	AM	N	±3 mm
--------------------	-----------	-----------	----	----	----	----	----	------	---	----	----	---	---	----	---	-------

ALEGACIÓN 8

Etiquetado ambiental asignado a las etapas Euro 5 y Euro5+

Artículos afectados:

Anexo II Apartado E. Clasificación de los vehículos por su potencial contaminante

Dada que las motocicletas más modernas que cumplen con las Etapas Euro 5 y Euro5+ se encuentran en un vacío legal, sin etiquetado ambiental asignado, consideramos corregir las condiciones para asignarlas dentro de la clasificación ECO dado sus bajos niveles de emisiones. Así mismo, la redacción actual precisa ser corregida ya que el ciclo NEDC referenciado en la redacción actual no es de aplicación para los vehículos de Categoría L. De esta forma proponemos las siguientes modificaciones:

“Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo ~~NEDC~~–WMTC) y, vehículos híbridos no enchufables y vehículos clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 5 y Euro5+.”

Anexo I – Instrucción 15/S-149 /V-112 (Luces diurnas y posición)



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Unidad de Ordenación
Normativa

ASUNTO: Luces de circulación diurna y de posición delantera de los vehículos de categoría L

Instrucción 15/S-149 N-112

La normativa europea permite en la actualidad la homologación de vehículos de la categoría L (ciclomotores de dos o tres ruedas, motocicletas con o sin sidecar, vehículos de tres ruedas, cuatriciclos ligeros y cuatriciclos distintos de los anteriores) con luces de circulación diurna (LCD o *Daytime Running Lights- DRL*) y con luz de posición delantera de color ámbar.

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha incorporado esta normativa europea a nuestro ordenamiento jurídico a través de las diferentes órdenes por las que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos.

Sin embargo, no se ha modificado de forma expresa el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, para incluir en los artículos sobre dispositivos de alumbrado y señalización óptica y en el anexo X que los desarrolla, las luces de circulación diurna ni la posibilidad de que la luz de posición delantera sea de color ámbar.

Esta situación ha dado lugar a que, por una parte, se estén formulando denuncias a vehículos de categoría L por llevar la luz de posición delantera de color ámbar, ya que en el anexo X del Reglamento General de Vehículos se establece que debe ser de color blanco y, por otra parte, también se estén denunciando a las motocicletas que, al disponer de luz de circulación diurna, no utilizan la luz de corto alcance o de cruce durante el día prevista en el artículo 104 a) del Reglamento General de Circulación.

Esta Dirección General, una vez consultado el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, considera oportuno establecer lo siguiente:

1. Luces de circulación diurna.

El Reglamento delegado (UE) n° 3/2014, de 24 de octubre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a los requisitos de seguridad funcional para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, hace la distinción entre luces de cruce y luces de circulación diurna.

- a) Luz de cruce: dispositivo utilizado para iluminar la calzada por delante del vehículo sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vienen en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía (luces cortas).



- b) Luz de circulación diurna: luz orientada hacia delante y utilizada para hacer más visible el vehículo en marcha con luz diurna.

El artículo 104 del Reglamento General de Circulación establece lo siguiente:

"Deberán llevar encendida durante el día la luz de corto alcance o cruce:

- a) *Las motocicletas que circulen por cualquier vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial".*

La finalidad que se pretende con la obligación prevista en el artículo 104 a) del Reglamento General de Circulación para las motocicletas, de utilizar la luz de corto alcance o cruce durante el día, es la de hacer más visible el vehículo para el resto de los usuarios de la vía. Precisamente, la luz de circulación diurna se ha fabricado para cumplir de forma específica este objetivo.

En consecuencia con lo expuesto, no procede formular denuncia a las motocicletas que de acuerdo con el artículo 104 a) del Reglamento General de Circulación están obligadas a llevar encendida la luz de corto alcance o cruce durante el día, si tienen activada la luz de circulación diurna. **Esta excepción sólo se aplica a los supuestos de circulación diurna en condiciones adecuadas de visibilidad**, en el resto, seguirá siendo necesario circular con la luz de corto alcance o de cruce.

2. Color de las luces de posición delantera.

Los Reglamentos CEPE/ONU nº 50 y 53, relativos a los dispositivos de señalización de los vehículos de categoría L y vehículos de categoría L3 (motocicletas sin sidecar), respectivamente, permiten que la luz de posición delantera sea de color blanco o ámbar.

Por lo tanto, no se formulará denuncia a los vehículos de categoría L que tengan la luz de posición delantera de color ámbar.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 28 de octubre de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Anexo II – Publicación de Ministerio de Industria para corrección de erratas en las tablas de Dimensiones y especificaciones de las placas y sus caracteres.



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO

DIRECCIÓN GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA
EMPRESA

Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial

Se han advertido los siguientes errores (marcados en rojo) en las dimensiones de las placas de tipo "ciclomotores larga" y "cuatriciclos larga", introducidas en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, según la disposición final primera del Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, así como en la disposición transitoria cuarta del Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre.

Se procede a iniciar los trámites para su corrección, en los siguientes términos:

- Las filas "ciclomotores larga" y "cuatriciclos larga"

2º Debajo de la fila sobre tipo de placa de matrícula «Ciclomotores» se inserta la siguiente:

Ciclomotores larga	140 x 120	130 x 110	13	30	3,5	10	10	19	12	12,5	12,5	35,5	35,5	AM	N	±3 mm
--------------------	-----------	-----------	----	----	-----	----	----	----	----	------	------	------	------	----	---	-------

3º Debajo de la fila sobre tipo de placa de matrícula de «Cuatriciclos» se inserta la siguiente:

Cuatriciclos larga	520 x 110	510 x 110	45	77	10	12	30	11,5	-	15	15	-	-	AM	N	±3 mm
--------------------	-----------	-----------	----	----	----	----	----	------	---	----	----	---	---	----	---	-------

2.12. AFANE

ALEGACIÓN 1.

Agradece y apoya la iniciativa del reconocimiento de los neumáticos certificados para invierno identificados por el marcaje 3PMSF (Montaña de tres picos con un copo de nieve), que permite la alineación de la normativa española al Reg. 117 de UNECE/CEPE.

ALEGACIÓN 2.

Solicita la incorporación en el apartado 5 del anexo VII, de la profundidad mínima de 1 mm en las ranuras principales de los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3, O3 y O4, según el siguiente texto:

“Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M2, M3, N2 y N3, O3 y O4 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodadura que, como mínimo, debe ser de 1,0 mm”.

2.13. ASFARES

ALEGACIÓN 1.

“Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Trailer)”.

Sería aconsejable establecer unos límites a los requisitos de tracción y maniobrabilidad (radio de giro) nacionales. No es tan importante cuáles se establecen, como que estén definidos.

Justificación: ante una próxima modificación de masas y dimensiones europeas que puedan incluir estas combinaciones, tener unos límites propios previos facilitaría un uso nacional aunque no se cumplieran los límites europeos para internacional.

ALEGACIÓN 2.

“Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,50 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros”.

Sería aconsejable que los vehículos estén equipados con sistema de control de estabilidad para poder circular por encima de 4 metros de altura.

Justificación: Se incrementa el centro de gravedad y la superficie lateral, por lo que son más sensibles a vuelco por giro o por viento lateral. El control de estabilidad es el

sistema más efectivo para reducir el riesgo y es obligatorio desde hace unos diez años, por lo que la mayoría del parque lo cumpliría.

ALEGACIÓN 3.

“Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, (...), de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes”.

Sería aconsejable evitar el cambio del MMA en la documentación de tractoras, remolques y semirremolques afectados. Sugieren que no se modifique el límite de 40 t general, sino que se permitan las 44 t en función del MTMA con algún requisito añadido (como EBS, suspensión neumática, ESC ...), tal y como sucede ahora en transporte intermodal, donde se pueden alcanzar 42 o 44 t sin modificar documentación cuando se cumplen determinadas condiciones.

Justificación: Una modificación de las tarjetas de los vehículos para adaptarlos a una nueva MMA de conjunto o por ejes sería un trabajo administrativo enorme. Afectaría a la documentación de cientos de miles de vehículos, distintos ministerios implicados, ITVs, fabricantes, servicios técnicos, transportistas ... con innumerables casos particulares que retrasarán la aplicación práctica de los nuevos límites.

La misma sugerencia sobre evitar el cambio de documentación sería aconsejable en el caso de **“Incrementar las masas máximas autorizadas de aquellos vehículos o combinaciones de vehículos propulsados por combustible alternativo o vehículos emisión cero, de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo”.**

2.14. EXOLUM

ALEGACIÓN 1.

Solicita que no se incluya el transporte de mercancías peligrosas dentro del listado de nuevos ámbitos de transporte para los que se habilita el límite de carga de 44 toneladas.

Considera que la promoción del largo radio en el transporte de MMPP por camión tiene los siguientes efectos negativos:

- Incrementaría el riesgo de siniestros peligrosos, al fomentarse el transporte de un mayor volumen de MMPP por camión, en detrimento de otros medios más seguros que actualmente se emplean: oleoducto, tren y barco.

Supone un mayor riesgo de accidentes, por causas múltiples tales como problemas con el frenado, estabilidad, etc. Además, aumentaría la gravedad de los accidentes, al portar mayor volumen de mercancía peligrosa en el vehículo.

- Las infraestructuras que utilizan los camiones cisterna de transporte por carburante no están diseñadas para camiones de más de 40 toneladas, que tienen mayores dimensiones, peso y radios de giro. Los camiones que realizan la distribución capilar del carburante hasta las estaciones de servicio y puntos de consumo recorren zonas mayoritariamente urbanas.
- Iría contra los objetivos climáticos al ser un modo de transporte con una intensidad de emisiones de carbono muy superior al del oleoducto, tren y barco.
- Implica costes adicionales: mayores consumos de combustible y emisiones de CO₂, incremento de los gastos de mantenimiento en carreteras o de adaptación de rutas para permitir la circulación, incremento de los costes de servicio en la distribución de carburantes; pérdida de empleo en el sector del transporte.