



ENMIENDAS QUE SE PROPONEN AL PROYECTO DE O.M. POR EL QUE SE MODIFICAN LOS ANEXOS II, IX Y X DEL RD 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE (REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS)

I. REFLEXIÓN GENERAL SOBRE EL TEXTO

FETRANSA es una federación de transportistas que acoge en su seno pequeñas y medianas empresas del sector del transporte terrestre de mercancías, está presente el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y fue parte firmante de los acuerdos alcanzados con el MITMA en diciembre de 2021, que motivaron la publicación del RDL 3/2022 y su disposición final cuarta, la cual reproducimos a continuación:

“Disposición final cuarta. Mandado de modificación del Reglamento General de Vehículos para la mejora de la sostenibilidad ambiental.

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”.*

En este mismo contexto, y de manera previa a la publicación del RDL 3/2022, nos consta una carta del entonces ministro de transportes, D. José Luis Ábalos, al CNTC en la que se dice que no se llevaría a cabo modificación alguna de la normativa de las masas y dimensiones **“sin el consenso del sector”**.

El texto que se propone, a nuestro juicio, hurtando el debate del seno del CNTC y, por lo tanto, **sin contar con el consenso que inspiró los acuerdos alcanzados con el MITMA en Diciembre de 2021, al menos en lo que a Fetransa se refiere**, dista mucho de seguir las líneas generales expresadas en el la Disposición Final Cuarta del mencionado RDL, **proponiendo reformas que nada tienen que ver con los acuerdos alcanzados** y que, entendemos, podrían motivar la nulidad de la totalidad del texto propuesto o una buena parte del mismo.

Es desde esta perspectiva como ha de entenderse esta propuesta de modificación a alguno de los puntos del borrador de OM, para que, **sin apartarnos de la palabra dada de dialogar sobre la modificación de las masas y dimensiones** de una manera constructiva, proponer las modificaciones necesarias para ceñir el texto definitivo a lo acordado en su momento y a la literalidad de la Disposición Transitoria. En caso contrario, Fetransa quedará liberada de dicho compromiso para poder adoptar las medidas necesarias para que se respeten los acuerdos alcanzados en diciembre del año 2021.



Cuatro son las cuestiones que más preocupan a Fetransa:

- Las excepciones que se pretenden para el transporte de madera en rollo, **permitiendo masas superiores a las 44 tn**. Dichas excepciones no se recogen en la mencionada Disposición Final, y no tienen una explicación razonada y razonable, teniendo en cuenta que la norma ya prevé la existencia de los vehículos llamados “euomodulares”, que permitirán la circulación por las carreteras con unas masas elevadas (72 tn). **La excepción que se pretende, no estaba recogida en la mencionada disposición adicional, ni en su espíritu, ni en su literalidad.**
- La norma prevé, para el transporte combinado, la circulación por las vías públicas con 46 tn de MMA. La redacción dada resulta confusa y no deja claro qué quiere decir la frase “adaptación que pueda resultar necesaria”. En cualquier caso, dicha excepción **no está recogida en la disposición adicional cuarta del RDL 3/2022.**
- En cuanto a la disposición adicional segunda del texto propuesto: “**Anotación en las tarjetas de inspección técnica.....**”), Fetransa estima que la redacción dada al mismo puede dejar fuera un buen número de vehículos, al pretenderse que la masa técnica admisible del vehículo “**sea superior a la nueva masa autorizada**”, para que la anotación sea efectuada por diligencia, en la siguiente inspección técnica. Casi todas las fichas técnicas consultadas por esta federación, tienen como masa técnica admisible 44 tn.
- En cuanto a la disposición final del texto propuesto, “**Entrada en vigor**”, la disposición final del RDL 3/2022 establece, para esta cuestión, lo siguiente: “*mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera*”. A nuestro juicio, no se puede juzgar como progresivo un calendario que oscila entre los tres y los seis meses y que compromete seriamente la viabilidad de muchas empresas de transporte, y puede afectar **a la paz social dentro del sector y la convocatoria de un paro como el habido en el año 2022 con las consecuencias que todos conocemos.**

Estas cuatro cuestiones, junto con alguna otra de carácter más técnico, **no permiten a Fetransa considerar que el texto propuesto haya sido elaborado con el consenso del sector**, ya que no se ciñe a proponer una modificación de las masas de los vehículos para implementar las llamadas 44 tn, ni se puede decir que establezca un calendario progresivo para su implantación. Es decir, **no se corresponde con el espíritu ni la letra de la Disposición Adicional Cuarta del RD 2/2022** y los acuerdos alcanzados durante el año 2021.

Por todo ello, y a la espera de conocer el texto definitivo, **Fetransa estaría dispuesta al rechazo íntegro del mismo y la adopción de las medidas necesarias para que no sea implementado, al considerar que no se respetan los acuerdos alcanzados ni el espíritu ni la letra de la disposición final cuarta del RDL 3/2022**. Por otra parte, alguna de las medidas propuestas puede afectar de manera grave a la seguridad vial y a la seguridad laboral de los conductores de camión, por lo tanto, una motivación puramente económica no resulta suficiente para que Fetransa pueda aceptar las mismas.



II: **ALEGACIONES AL TEXTO Y PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE RREDACCION**

ENMIENDA 1:

***Al apartado 2 (masas máximas permitidas) , Tabla 2 (masas máximas autorizadas) excepciones para el transporte de madera en rollo, llamados (3), (4), (5):**

1º Texto actual propuesto en el borrador:

Se propone establecer una excepción para los 3 ejes, 4 ejes, articulados y trenes de carretera, **cuando circulen transportando madera en rollo en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 Kms.**

2º Propuesta de redacción alternativa, mediante la adición del siguiente texto:

*Siempre que, **en ningún caso, se supere una distancia superior a 50 Kms y no se realice por autovías, autopistas o vías para *automóviles.** Quedando la redacción de cada uno de los puntos de la siguiente manera:*

(3) Cuando se transporte madera en rollo en recorridos predeterminados entre el bosque y el acopio de madera para su reexpedición a la industria maderera o entre el bosque y la industria maderera más próxima, **siempre que, en ningún caso, se supere una distancia superior a 50 Kms y no se realice por autovías, autopistas o vías para *automóviles,** la masa máxima autorizada será de **36 Tn.**

(4) Cuando se transporte madera en rollo en recorridos predeterminados entre el bosque y el acopio de madera para su reexpedición a la industria maderera o entre el bosque y la industria maderera más próxima, **siempre que, en ningún caso, se supere una distancia superior a 50 Kms y no se realice por autovías, autopistas o *vías para automóviles,** la masa máxima autorizada será de **44 Tn.**

(5) Cuando se transporte madera en rollo en recorridos predeterminados entre el bosque y el acopio de madera para su reexpedición a la industria maderera o entre el bosque y la industria maderera más próxima, **siempre que, en ningún caso, se supere una distancia superior a 50 Kms y no se realice por autovías, autopistas o *vías para automóviles,** la masa máxima autorizada será de **52 Tn para los conjuntos de vehículos de cinco ejes y 57 Tn para los conjuntos de vehículos de 6 o más ejes.**

(*) Vía para automóviles: la reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada para ambos sentidos de circulación y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes y señalizada con las señales S-3 y S-4 respectivamente. **(Antes denominadas vías rápidas).**

3º Motivación:

- Preservar la seguridad vial..
- Preservar la seguridad de los trabajadores.
- Preservar el medio ambiente.
- No estaba recogida en la disposición adicional cuarta del RDL 3/2022.



No es posible circular con la masa prevista en esta excepción sin superar las masas máximas previstas por eje para poderse utilizar el vehículo por las vías públicas de los vehículos llamados de carretera. Las masas máximas autorizadas del eje tándem de los vehículos de motor pueden alcanzar, en el mejor de los casos, **19 Tn en el eje motor**, desde el punto de vista legal y **10 Tn en el eje no motor**. Cualquier combinación posible en vehículos de tres ejes, cuatro ejes o articulados queda muy lejos de la masa que necesitarían soportar para poder circular con 36 Tn, 44 Tn, 52 Tn o 57 Tn según se trate de vehículos rígidos de 3 o 4 ejes, conjuntos de vehículos articulados o trenes de carretera.

Otra cuestión diferente es si se puede encontrar en el mercado algún tipo de vehículo que, aunque legalmente no estén autorizados para soportar las masas por eje que sería necesario soportar en el caso de tratarse de vehículos que circularan amparados a la excepción propuesta para el transporte de madera en rollo, **técnicamente al menos, sí lo podrían hacer**. Solamente aquellos vehículos clasificados 4x4, 6x4 o similares, podrían estar en condiciones de poder hacerlo. Dichos vehículos, todo terreno, se muestran torpes en las vías convencionales, dado que por su concepción no están contruidos para alcanzar las velocidades comerciales de otro tipo de camiones, llamados de carretera. Si a esta dificultad añadimos que los mismos podrían circular con **10 Tn, 14 Tn, 8 Tn o 13 Tn de exceso** sobre la MMA prevista como legal, sin que se les exija, al contrario de lo que sucederá con los Euromodulares, potencias elevadas y equipamientos de seguridad adicionales, **nos encontraríamos en las vías de alta capacidad vehículos excesivamente lentos, de elevada edad, sometidos a una fatiga extrema y realizando recorridos de hasta 150 km por las mismas con un consumo elevado de carburante.** Dichos trayectos afectarían gravemente a la seguridad vial, la seguridad de los trabajadores y al medioambiente. Así mismo, dicha excepción **no está recogida en la disposición final cuarta del RDL 3/2022 y vulnera, por lo tanto, su mandato.**

Desde el punto de vista sectorial, se entiende que de la industria forestal forman parte todas las tareas necesarias para establecer, repoblar, gestionar y proteger los bosques y **aprovechar sus productos.**

Analizando los datos que obran en el Ministerio de Transición Ecológica, la producción de madera se obtiene de dos tipos de árboles, clasificados, por su naturaleza, como coníferas o frondosas. **Vemos que la mayoría de la madera de coníferas va destinada a sierra, mientras que la de frondosas va a trituración (pasta y tablero).** En cuanto al total de la madera, sumando los porcentajes de tableros y pasta obtenemos que casi un 49% se destina a trituración, frente al 42% que lo hace para sierra.

Por usos, la madera en rollo que se transporta para su posterior transformación en productos acabados se utilizad para:

- ✓ Aserrío
- ✓ Chapas
- ✓ Trituración para pasta
- ✓ Trituración para tablero
- ✓ Postes y apeas
- ✓ Leñas (quema y carboneo)
- ✓ Otros usos

Aunque pudiera parecer que la industria transformadora debiera de encontrarse cerca da la industria forestal primaria (plantación, corta y repoblación), esto no es así, **pudiendo haber distancias de muchos cientos de kilómetros entre los montes de producción y la industria de transformación.**



Dada la naturaleza de la mercancía a transportar, el lugar dónde se obtiene y la ubicación de las industrias transformadoras, este tipo de transporte presenta dos dificultades bien diferenciadas desde el punto de vista de los vehículos a utilizar:

- Mientras que, para su extracción desde el monte, los vehículos de carretera tienen muy difícil el acceso, teniendo que utilizar, en la totalidad de los casos, vehículos todo terreno.
- Los vehículos todo terreno, no son aptos para el transporte de distancias largas en las que se utilicen vías de alta capacidad.

Dichas dificultades, en la actualidad, la industria maderera las soluciona de la siguiente manera:

- Si la distancia entre el punto de tala y de transformación no es muy larga, utiliza el mismo vehículo.
- Si la distancia entre el punto de tala y de transformación es muy larga, se procura realizar **acopios en los puntos del monte** a los que puedan acceder vehículos de carretera y se cargan estos últimos.

En cualquier caso, hablemos de unos u otros vehículos, no existe una excepción como la que se pretende sobre la MMA que podrá suponer un exceso de entre un 25 a un 30 % sobre la misma, con la consiguiente disminución de la velocidad media de unos vehículos ya de por sí lentos por sus propias características. Sin contar el aumento del riesgo para la seguridad vial.

Al igual que no parece razonable, cuando se trate de trayectos cortos, realizar trasbordos innecesarios o acopios de madera para cargar vehículos de carretera, tampoco resulta razonable dejar abierta la posibilidad a que **vehículos que circularán muy sobrecargados y a velocidades muy lentas, lo puedan hacer sin establecerse un límite muy reducido a tal posibilidad, por la distancia a recorrer y el tipo de vías a utilizar.**

Realizado un estudio de la ubicación de algunas industrias papeleras, resulta sencillo, en un entorno de 50 Km, elegir rutas secundarias para poder acceder a dichas industrias y que los propios vehículos que son cargados en el monte accedan a las fábricas transformadoras. Dicha elección se complica cada vez más en la medida que se aumenta la distancia a recorrer. **No obstante, el 70 o el 80 % de la madera consumida proviene de distancias muy superiores y que, necesariamente, deben de utilizar vías de alta capacidad.**

Para el caso de madera en rollo con destino a industrias transformadoras que se encuentren ubicadas a más de 50 Kms de la industria forestal primaria (Plantación, corta y repoblación), nos podemos encontrar con el problema a la inversa, que los vehículos necesarios para su transporte en la larga distancia no puedan acceder, por sus características, a los montes en los que se realiza la tala de la madera y **que sea necesario realizar acopios de madera** en lugares a los que puedan acceder este tipo de vehículos. Parece razonable, por lo tanto, **que se aplique la excepción prevista para el transporte de la madera en rollo con el objeto de realizar acopios de la misma en lugares a los que puedan acceder vehículos de carretera.** Al igual que los vehículos todo terreno no son ideales para las vías de alta capacidad, en los entornos complejos sí lo son, no siendo la velocidad a la que puedan realizar los desplazamientos ni la masa que soporten, impedimentos insuperables o que puedan afectar a la seguridad vial o a la integridad de las infraestructuras, consistentes, en muchos casos, en pistas forestales de muy baja o nula utilización por el resto de los usuarios.



ENMIENDA II:

***Al apartado 2 (masas máximas permitidas), Tabla 2 (masas máximas autorizadas) excepciones contempladas para el transporte combinado.**

1º Texto actual:

(*) 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.**

2º Propuesta de modificación:

Se propone la eliminación de dicha excepción.

3º Motivación:

- Preservar la seguridad vial.
- Preservar la seguridad de los trabajadores.
- Afecta al medioambiente.
- No está recogida en la disposición adicional cuarta del RDL 3/2022.

La redacción propuesta por el Ministerio del Interior para el mencionado punto resulta confusa y poco fundamentada, parece desprenderse de la misma que puede haber dos motivos por los que ciertos trenes de carretera y vehículos articulados pueden aumentar su masa máxima en dos toneladas:

- Para las adaptaciones que puedan ser necesarias en los vehículos.
- Para el transporte en contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima de 45 pies.

Desde Fetransa se estima que la adopción de dicha medida afecta de manera grave a la seguridad vial, y solamente se explica desde el punto de vista económico. Así mismo, no viene recogida en la disposición final cuarte del RDL 3/2022, y por lo tanto, no respeta el mandato de la misma.

ENMIENDA III:

***Al apartado 3 (Dimensiones máximas autorizadas para poder circular, incluida la carga), 3.1, Tabla 3, (Dimensiones máximas autorizadas) Longitud: Excepción prevista en el llamado (5) para los vehículos articulados, excepto autobuses.**

1º Texto propuesto por el MITMA:

(5) Los vehículos o conjuntos de vehículos 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 la longitud que les corresponda.

2º Texto que se propone:

(5) Los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten varillas metálicas o elementos longitudinales, como conjunto de elementos indivisibles o como elemento indivisible, que solo superan como dimensión máxima permitida la longitud, podrán rebasar en 150 cm la longitud que les corresponda, siempre que se respete lo previsto en el artículo 15 del Reglamento General de Circulación.

3º Motivación:

Se trata de hacer extensiva la excepción prevista para la varilla metálica a cualquier mercancía que atienda a la definición de “indivisible” por su largura, pero respetando, eso sí, los límites establecidos en el RGC en lo referido a la posibilidad de que las mismas sobresalgan de la proyección en planta del propio vehículo, señalización, etc. Dicha posibilidad descarga de burocracia a las empresas, al quedar, dicho transporte fuera del régimen de autorizaciones especiales de circulación. Así mismo, quedaría fuera de las restricciones a la circulación para determinados vehículos que lo deben de hacer acompañados de la mencionada autorización complementaria de circulación y de su señalización con rotativos.

ENMIENDA IV:

***Al apartado 3 (Dimensiones máximas autorizadas para poder circular, incluida la carga), 3.1, Tabla 3, (Dimensiones máximas autorizadas) altura:**

1º Texto propuesto por el MITMA:

En cuanto a la altura máxima de los vehículos, el texto propuesto por el MITMA no diferencia la configuración euromodular del resto de los vehículos, no siendo esta así, cuando se trata de la largura máxima o de la masa máxima.

ALTURA	
Altura máxima de los vehículos incluida la carga, como norma general	4,00
Altura máxima de los autobuses de clase I (urbano)	4,20
ALTURA MÁXIMA DE LOS SIGUIENTES VEHÍCULOS, INCLUIDA LA CARGA	
Portavehículos: Camiones, conjuntos de vehículos cuando estén especializados en el transporte de vehículos	4,50
Vehículos grúa: Los destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados	
Camiones o vehículos articulados que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado, intermodal o para el transporte aéreo tipo ULD	
Camiones o vehículos articulados de altura variable que transporten animales vivos, pacas de paja y forrajes o suministro de proveedores a industrias en recorridos predeterminados inferiores a 50 km	

2º Texto que se propone:

ALTURA	
Altura máxima de los vehículos incluida la carga, como norma general	4,00
Altura máxima de los autobuses de clase I (urbano)	4,20
ALTURA MÁXIMA DE LOS SIGUIENTES VEHÍCULOS, INCLUIDA LA CARGA	
Portavehículos: Camiones, conjuntos de vehículos cuando estén especializados en el transporte de vehículos	4,50*
Vehículos grúa: Los destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados	
Camiones o vehículos articulados que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado, intermodal o para el transporte aéreo tipo ULD	
Camiones o vehículos articulados de altura variable que transporten animales vivos, pacas de paja y forrajes o suministro de proveedores a industrias en recorridos predeterminados inferiores a 50 km	
Conjuntos euromodulares	4,00*

*En ningún caso, los vehículos podrán alcanzar una altura superior a 4 m cuando se encuentren circulando con una MMA superior a 40 tn.

3º Motivación:

- Preservar la seguridad vial
- Preservar la seguridad de los trabajadores

Por cuestiones de seguridad vial, no deben de permitirse la circulación de las configuraciones euromodulares con más altura de la permitida en la norma general y no dejar sujeta a interpretación las exenciones previstas a la misma.

La tendencia del mercado será, en general, aprovechar las nuevas capacidades de los vehículos, fruto de la posibilidad de poder circular con masa superior a la actual. Dicha tendencia se traducirá en una elevación de las alturas de la carga, cuando por volumen aún no se haya alcanzado las capacidades del vehículo por masa.

Por todo ello, desde FetranSA prevemos que un buen número de los vehículos a los que les afecta esta normativa lo harán circulando con mayores alturas, lo que junto a una masa máxima superior, **incrementará en gran manera el riesgo de un accidente por vuelco de la carga o del vehículo**. La finalidad de la enmienda propuesta tiene como objeto preservar la seguridad vial y persigue que, cuando se circule con cargas pesadas, en **ningún caso se puedan rebasar los límites generales previstos en las normas**. Con la misma lógica y razonamiento, FetranSA propone la misma medida cuando se trate de vehículos Megas o Euromodulares.

ENMIENDA V:

***A la disposición transitoria segunda: Anotación en las tarjetas de inspección técnica de los vehículos los nuevos límites de masas en régimen de circulación.**

1º Texto propuesto por el MITMA:



Cuando la masa máxima técnicamente admisible sea superior a la nueva masa máxima autorizada según esta orden, la nueva masa máxima autorizada se anotará mediante diligencia, durante el primer paso por inspección periódica de los vehículos.

Igualmente, para el caso indicado anteriormente, dado que este aumento administrativo no supone ningún aspecto de seguridad, los vehículos podrán circular con las nuevas masas máximas autorizadas sin necesidad de su anotación en tarjeta ITV, en tanto se produce el paso del vehículo por ITV para la siguiente inspección periódica prevista.

2º Texto que se propone:

Cuando la masa máxima técnicamente admisible sea **igual o** superior a la nueva masa máxima autorizada según esta orden, la nueva masa máxima autorizada se anotará mediante diligencia, durante el primer paso por inspección periódica de los vehículos. En similares términos, se anotará la nueva masa máxima en los permisos de circulación.

Igualmente, para el caso indicado anteriormente, dado que este aumento administrativo no supone ningún aspecto de seguridad, los vehículos podrán circular con las nuevas masas máximas autorizadas sin necesidad de su anotación en tarjeta ITV, en tanto se produce el paso del vehículo por ITV para la siguiente inspección periódica prevista.

Para la adecuación de las fichas técnicas a la nueva realidad, se tendrán en cuenta las denominaciones que en su caso tuvieran dichos parámetros en función de la edad del vehículo y de las denominaciones recogidas en la ficha técnica del mismo.

En todo caso, aquellos vehículos que técnicamente dispongan de capacidad para su circulación por las vías públicas de acuerdo con los nuevos límites de masas y dimensiones por venir reflejados en su ficha técnica parámetros similares o superiores a los mismos, podrán circular de acuerdo a los nuevos límites, procediéndose de oficio a la regularización de la misma, en lo referido a las nuevas masas máximas autorizadas previstas, con ocasión de la siguiente inspección técnica periódica prevista. Dichos parámetros serán los siguientes:

- Masas técnicas máximas por eje.
- Masa máxima remolcable en su caso.
- Masa máxima técnica del conjunto.

En todo caso, la anotación de oficio, tendrá en cuenta la realidad de los nuevos límites legales y recogerá, en función de este nuevo límite, la capacidad concreta de cada vehículo entre las 40 tn actuales y las 44 tn previstas.

3º Motivación:

- Que un mayor número de vehículos puedan acceder a la realización de transporte con 44 tn de MMA sin incurrir en gastos innecesarios.
- Que a aquellos vehículos cuyos parámetros técnicos no les permitan circular con 44 tn de MMA, pero lo puedan realizar con una MMA inferior, pero superior a las 40 tn, lo puedan hacer sin incurrir en gastos innecesarios.
- Preservar la paz social.

La redacción propuesta dejaría fuera de la norma a la práctica totalidad de los vehículos, al poderse entender que, para poder circular con 44 tn de MMA, el vehículo o el conjunto de vehículos debería de contar con una MMR o una MTMC **superior a 44 tn**. No parece razonable que esto pueda ser así, ya que el hecho que los vehículos **cuente en su documentación con parámetros técnicos**



que les permitan igualar la magnitud de 44 tn debe de ser suficiente para que la nueva MMA permitida sea anotada mediante diligencia, y no incurrir en gastos innecesarios.

Por otra parte, no resultaría razonable que aquellos vehículos con unas masas técnicas superiores a las 40 tn, pero que no alcancen las 44 tn que se prevén, queden privados de poder circular con una masa superior a las 40 tn pero inferior a 44 tn, lo que obligaría a muchos transportistas a la sustitución de sus vehículos. Dos ejemplos al respecto:

- Si un vehículo cuenta con una MMR o MTMA del conjunto de 44 tn y la suma de las masas máximas por eje se lo permiten, su ficha debe de ser adaptada mediante diligencia para poder permitir que circule con 44 tn de MMA.
- Si un vehículo cuenta con una MMR o MTMA del conjunto de 42 tn, su ficha debe de ser adaptada mediante diligencia para que pueda circular con 42 tn de MMA.

Se propone un texto alternativo en el quede recogido de manera clara que aquellos vehículos que cuenten con unas masas máximas técnicas reflejadas en su ficha de igual a o superior capacidad que las nuevas masas máximas autorizadas, para la utilización de los vehículos en las vías públicas sus titulares no necesiten incurrir en gastos adicionales. Sin duda, algunos de aquellos vehículos que en su ficha técnica cuenten en los siguientes apartados con parámetros iguales o superiores a las nuevas masas máximas autorizadas, están capacitados para poder transportarlas en condiciones de seguridad:

- ✓ MMTA: Masa máxima técnica admisible.
- ✓ Masa máxima técnica admisible de cada eje.
- ✓ MMTAC: Masa máxima admisible del conjunto.

Por lo tanto, en tanto en cuanto los parámetros especificados sean iguales o superiores a las nuevas masas máximas autorizadas para la utilización de los vehículos por las vías públicas, no puede exigirse una adaptación de las fichas técnicas de manera previa, y es la administración, de oficio, la que debe de facilitar dicho trámite con ocasión de la próxima inspección, toda vez que es la administración la que ha decidido establecer unos nuevos límites más elevados para la utilización de los vehículos por las vías que son de su competencia. De la misma manera que no resultaría lógica la exigencia de una adaptación de las fichas técnicas para el caso de que hubiera decidido lo contrario, dado que el concepto de **masa máxima autorizada** es una cuestión aleatoria que nada tiene que ver con la capacidad de los vehículos para poder alcanzar los límites máximos establecidos en cada momento, siendo el concepto de **masa técnica máxima** la que permite determinar cuales, de entre todos los vehículos, tienen la capacidad real de poder circular alcanzando los límites establecidos por la administración.

ENMIENDA VI:

*** A la disposición final única entrada en vigor:**

1º Texto propuesto por el MITMA:

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto lo dispuesto en el apartado dos del anexo IX relativo a las masas máximas por eje y masas máximas autorizadas (excluida la de los conjuntos euro-modulares), que entrará en vigor a los tres meses para todos los vehículos, excepto los vehículos cisterna (de acuerdo a su clasificación por criterios de utilización), que entrará en vigor a los seis meses.



2º Texto que se propone:

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto las disposiciones siguientes relativas a las masas máximas por eje, máximas permitidas y masas máximas autorizadas:

- ✓ Transporte de madera en rollo y transporte de graneles realizado en vehículos basculantes o similares excepto cisternas, que lo harán a los **tres meses de su publicación en el BOE.**
- ✓ Resto de los transportes: **Un año desde su publicación en el BOE.**

3º Motivación:

- Que el texto propuesto se ciña a la letra de lo establecido en la disposición final cuarta del RDL 3/2022.
- Preservar la paz social mediante una adaptación progresiva de los transportistas y el mercado a la nueva realidad.

Uno de los graves problemas que persisten dentro del sector es la dificultad de repercutir los aumentos de costes que los transportistas sufren, especialmente en épocas de crisis. Las medidas propuestas significan, sin lugar a dudas, un aumento de los costes de cada viaje realizado, y será especialmente impopular entre la parte más débil del sector. Por lo tanto, es aconsejable que se permitan unos tiempos, para la entrada en vigor, lo suficientemente alargados que permitan a las empresas transportistas adaptarse a la nueva realidad.

El mercado de los graneles, en su mayoría con contrataciones en euros/tonelada, al igual que el transporte de madera en rollo, de similares características, permiten una adaptación menos traumática del mercado ya que, en principio, el transportista tendrá un mayor interés en transportar más masa en carga y no será fácil, por parte del cargador, abordar una bajada de los precios del transporte, toda vez que sus costes por tonelada transportada no se verán modificados. Sin embargo, en otros tipos de transporte, el cargador pretenderá, de manera inmediata, aprovechar las nuevas capacidades de los vehículos sin que, de manera paralela, aceda a aumentar el precio de los transportes.

Por otra parte, en algunos casos, los vehículos no reunirán las condiciones técnicas requeridas; y en otros, será necesario que sus fichas reflejen la capacidad técnica de poder circular de acuerdo a los nuevos límites de masas establecidos. Por lo tanto, parece razonable también, desde este punto de vista, establecer unos plazos razonables para la entrada en vigor.

En general, resultará una medida impopular, y que, bien gestionada, puede hacer prender la llama de un nuevo paro de consecuencias imprevisibles al que, las organizaciones que representan a las empresas de mayor dimensión, tendrían muy difícil oponerse. Más, si cabe, en medio de un periodo electoral que no finalizará hasta el mes de diciembre de 2023.

Por otra parte, de acuerdo a lo establecido en la disposición final del RDL 3/2023, las fechas que se proponen para su entrada en vigor, no responden a la progresividad que se prevé en el mismo.



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE
DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS

Cl Molina de Segura , 5 -Posterior- / 28030 - Madrid

Tfno: 685694075

e-mail: fetransa@fetransa.org

ENMIENDA VII: De adición.

1º Texto que se propone:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA:

El Ministerio de Transportes continuará con las ayudas al abandono de la actividad e implementará ayudas para el achatarramiento de los vehículos más antiguos y contaminantes, con el objeto de contribuir a la adaptación de las empresas de transporte a la nueva realidad.

2º Motivación:

Estimamos necesario un pronunciamiento claro de la administración actual en las siguientes cuestiones:

- ✓ Mantenimiento de las ayudas al abandono de la profesión, al menos durante la siguiente legislatura.
- ✓ Destinar una línea de ayudas para el achatarramiento de la flota de mayor edad, condicionada a la renovación de la misma por vehículos euro VI.

Todo ello con el fin de que las empresas más pequeñas y operadas por transportistas de mayor edad puedan adaptarse a las nuevas medidas de manera no traumática.

*Jose Carlos López Jato.
Secretario Técnico de Fetransa.*

