

Entrada en vigor de las 44 toneladas

El Real Decreto-ley 3/2022, establece:

“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.”*

Transcurridos ya nueve meses desde la entrada en vigor del R.D., las asociaciones de cargadores nos reunimos con el director general de transporte, Jaime Moreno, para conocer la situación en que se encuentra esta modificación acordada con los transportistas como contrapartida al paquete de medidas regulatorias implantadas para mejorar la rentabilidad de sus empresas.

Modificaciones Técnicas

44 tn

Los requisitos de los vehículos se ajustarán a la normativa francesa, de tal manera que el eje motriz será de 12 toneladas de MMA y 27 toneladas por eje trídém. La flota actual cumple estos requisitos, aunque se exigirá una ITV para acreditarlo.

Duo trailers.

Vehículos de 70 tn de MMA y 30 m de longitud. Se está estudiando quitar la exigencia de que tengan más de seis ejes y limitarlo por número de módulos a tres vehículos como máximo. Además, desaparecen las autorizaciones y, en su lugar se fijan requisitos técnicos y condiciones de la vía. Será válida toda la red de alta capacidad del Estado. Para la red no estatal, serán los titulares de las vías los que establecerán las permitidas.

4,5 m de altura

No hay problema para transporte de animales vivos o transporte de paja, pero sí hay dudas sobre cómo realizar un control efectivo *“del suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros”*.



Calendario progresivo de implantación de las 44 tn

Esta parte, que se había acordado con el CNTC, se ha revelado como la más difícil de reflejar. Una implantación por sectores no parece lógica, por ser discriminatoria, tanto para los diferentes cargadores, como para los propios transportistas.

Una segunda posibilidad sería empezar con aquellos viajes que se pagan por tonelada, algo que también sería discriminatorio.

Otra propuesta que está sobre la mesa es la de ir avanzando en la capacidad de cargar 44 tn, de tal manera que en un principio únicamente pudiera ir a 44 tn el 50% de la capacidad de carga de la empresa de transporte, hasta llegar al 100% al final del calendario, pero este planteamiento tampoco es ampliamente aceptado.

Se está a la espera de lograr una propuesta que convenza a todas las partes. En cualquier caso, los cargadores necesitamos conocer lo antes posible la fecha de inicio de entrada en vigor de las 44 tn, ya que se precisa un tiempo ajustar tarifas, viajes, etc.

A este respecto, la intención del Ministerio es que el Real Decreto que modifica el Reglamento General de Vehículos esté publicado en marzo de 2023 y la medida entre plenamente en vigor en Julio de 2023. Es importante que no se retrasen las fechas porque se corre el riesgo de entrar en periodo electoral en el que se podría complicar la modificación normativa.