

**TÍTULO: Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre**

<b>REGISTRO NORM@DOC:</b>	54791
<b>BOMEH:</b>	23/2017
<b>PUBLICADO EN:</b>	BOE n.º 131, de 2 de junio de 2017
<b>Disponible en:</b>	
<b>VIGENCIA:</b>	En vigor desde 3 de junio de 2017
<b>DEPARTAMENTO EMISOR:</b>	Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
<b>ANÁLISIS JURÍDICO:</b>	<b>Referencias anteriores</b> MODIFICA el anexo IX del Reglamento aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre TRANSPONE la Directiva (UE) 2015/719, de 29 de abril
<b>MATERIAS:</b>	Vehículos

La Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, tiene por objeto reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). En este sentido, es necesario adaptar la normativa que regula esta materia para permitir la normal implantación de aquellos avances tecnológicos de eficacia contrastada que coadyuven en la consecución de los citados objetivos, además de facilitar las operaciones del transporte intermodal, al tiempo que se garantiza una competencia no distorsionada.

En materia de aerodinámica, los dispositivos específicos y las mejoras en las cabinas de los vehículos contribuyen a una mayor eficiencia energética y seguridad vial. No obstante, la implantación de estos elementos hacen que se incremente, aunque de manera moderada, la longitud máxima del vehículo, por lo que con los actuales límites de longitud no existe aliciente para la incorporación de las mejoras aerodinámicas, ya que para respetar el máximo de longitud habría que reducir la capacidad de carga, en detrimento de la competitividad al tener que transportar menor carga.

Por esta razón, para facilitar que se puedan adoptar estas mejoras sin tener por ello que reducir la carga, se aumenta la longitud máxima permitida.

Por otro lado, los combustibles alternativos a las fuentes de energía fósil para los transportes, consiguen la reducción de la contaminación haciendo del transporte por carretera un medio más sostenible. Sin embargo, los sistemas de propulsión alternativos conllevan un aumento de la tara del vehículo, mermando la capacidad de carga de éstos. En línea con lo anterior, se ha considerado oportuno aumentar en estos supuestos la masa máxima permitida del vehículo, al objeto de hacer compatible el uso de estos combustibles sin tener que reducir el volumen de carga y sin mermar, por lo tanto, su competitividad.

Asimismo, la utilización de los contenedores o cajas móviles de 45 pies en el transporte intermodal, cada vez más creciente, excede ligeramente la actual longitud máxima permitida del vehículo o conjunto, así como la longitud máxima permitida entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del contenedor. Para evitar esta situación, se aumenta en 15 cm las citadas longitudes máximas en operaciones de transporte intermodal, lo que va a contribuir a mantener la competitividad de nuestros vehículos cuando se dediquen a esa clase de transporte de mercancías entre los Estados miembros, al permitir que puedan hacerlo mediante contenedores o cajas con mayor capacidad.

La incorporación a nuestro ordenamiento interno de estos cambios recogidos en la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, exigen la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha cumplimentado el trámite de audiencia a los ciudadanos.

También ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 2 de marzo.

Esta orden se dicta conforme a la habilitación contenida en la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que faculta a los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, para modificar por orden sus anexos, siendo preciso además, en el caso del anexo IX, la conformidad del Ministro de Fomento.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, con la conformidad del Ministro de Fomento, y de acuerdo con el Consejo de Estado,

DISPONGO:

**Artículo único. Modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.**

El anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda modificado como sigue:

Uno. Se incorporan los puntos 1.24, 1.25 y 1.26 en el apartado 1 «Definiciones».

«1.24 Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consisten en:

- a) La electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,
- b) el hidrógeno,
- c) los biocarburantes, tal y como se definen en el artículo 2, punto 2, del Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo,
- d) los combustibles sintéticos y parafínicos,
- e) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),
- f) el gas licuado del petróleo (GLP),
- g) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual.

1.25 Vehículo de combustible alternativo: un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido debidamente homologado.

1.26 Operación de transporte intermodal: Tendrán esta consideración:

a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes.

Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.»

Dos. La tabla 2 «Masas máximas autorizadas» del punto 2.1 del apartado 2 «Masas máximas permitida», queda redactado del siguiente modo:

	<b>Toneladas</b>
<b>Vehículos de motor</b>	
Vehículo de motor de 2 ejes, excepto autobuses (1).	18
Autobuses de dos ejes de la clase I (urbano), según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre.	20
Autobuses de 2 ejes de las clases II y III (interurbano y largo recorrido), según la clasificación de la Directiva 2001/85/CE, de 20 de noviembre.	19,50
Vehículo de motor de tres ejes (1).	25
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 toneladas (1).	26
Autobuses articulados de 3 ejes (1).	28
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 toneladas.	32
Otros vehículos rígidos de 4 ejes.	31
<b>Remolques</b>	
Remolques de 2 ejes.	18
Remolques de 3 ejes.	24
<b>Vehículos articulados de 4 ejes</b>	
Vehículo de motor de 2 ejes y semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea igual o superior a 1,30 metros y sea inferior a 1,80 metros (2).	36
Vehículo de motor de 2 ejes y semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea igual o superior a 1,80 metros.	36
Vehículo de motor de 2 ejes, equipado en el eje motor con ruedas gemelas, suspensión neumática o reconocida como equivalente y por un semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea superior a 1,80 metros, y se respeten la masa máxima autorizada del vehículo motor (18 toneladas) y la masa máxima autorizada de 1 eje tándem de semirremolque (20 toneladas).	38
Otros vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un tractor de 2 ejes y un semirremolque de otros 2 ejes.	36
<b>Vehículos articulados de 5 o más ejes</b>	
Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes.	40
Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes.	40
Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies y homologado para el transporte combinado.	44
Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies y homologado para el transporte combinado.	42
<b>Trenes de carretera de 4 ejes</b>	
Vehículo de motor de 2 ejes y remolque de 2 ejes.	36
<b>Trenes de carretera de 5 o más ejes</b>	
Vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes.	40
Vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes.	40

(1) Los vehículos de combustible alternativo podrán incrementar su masa máxima autorizada en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo hasta un máximo de 1 tonelada. 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.

(2) Salvo cuando el semirremolque esté equipado con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería que será de 38 toneladas, siempre que la carga impuesta sobre el dispositivo de acoplamiento sea compatible con las masas máximas por eje establecidos en la tabla 1.»

Tres. La tabla 3 «Dimensiones máximas autorizadas» del punto 3.1 del apartado 3 «Dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular, incluida la carga», queda redactado del siguiente modo:

	<b>Metros</b>
<b>Longitud</b>	
Vehículos de motor excepto autobuses (1).	12,00
Remolques (1).	12,00
Vehículos articulados excepto autobuses (1).	16,50
Distancia máxima entre el eje de pivote de enganche y la parte trasera del semirremolque (1).	12,00
Distancia máxima entre el eje de pivote de enganche y un punto cualquiera de parte delantera del semirremolque, horizontalmente.	2,04
Trenes de carretera (1) y (2).	18,75
La distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados más delante de la zona de carga detrás de la cabina y más atrás del remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo motor y la parte delantera del remolque.	15,65
Distancia máxima, media en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados más delante de la zona de carga detrás de la cabina y más atrás del remolque del conjunto de vehículos.	16,40
Autobuses articulados.	18,75
Autobuses rígidos de 2 ejes.	13,50
Autobuses rígidos de más de 2 ejes.	15,00
Autobuses con remolque, incluido este.	18,75
En el caso de autobuses equipados con accesorios desmontables, como los porta esquís, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará las máximas previstas en este apartado.	
<b>Anchura</b>	
La anchura máxima autorizada, como regla general.	2,55
Superestructuras de vehículos acondicionados (3).	2,60
Autobuses especialmente acondicionados para el traslado de presos (4).	2,60
<b>Altura</b>	
Altura máxima de los vehículos incluida la carga, como norma general.	4,00
Altura máxima de los autobuses de la clase I (urbano).	4,20
<b>Altura máxima de los siguientes vehículos, incluida la carga</b>	
Portavehículos: Camiones (rígidos) y conjuntos de vehículos (trenes de carretera y vehículos articulados), cuando estén especializados en el transporte de vehículos.	4,50
Vehículos grúa: los destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados.	
Vehículos que transportan contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal.	

(1) Los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, en una operación de transporte intermodal podrán rebasar en 15 cm la longitud o distancia máxima que les corresponda.

(2) La longitud de los trenes de carretera especializados en el transporte de vehículos, circulando con carga, puede aumentarse hasta un total de 20,55 metros utilizando un voladizo o soporte de carga trasero autorizado para ello. El voladizo o soporte de carga trasero no podrá sobresalir en relación a la carga. La carga podrá sobresalir por detrás, sin exceder el total autorizado, siempre que el último eje del vehículo que se transporta descansa en la estructura del remolque. La carga no podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción.

(3) Un vehículo acondicionado es cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén parcialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm como mínimo.

(4) Se entiende por vehículo tipo autobús, especialmente acondicionado para el traslado de presos, el constituido por un compartimento central para celdas separado del delantero (conducción y escolta) y trasero (escolta), así como por un pasillo central.»

Cuatro. Se incorpora el apartado 7 «Longitud máxima de vehículos o conjuntos de vehículos con mejoras aerodinámicas».

«7. Longitud máxima de vehículos o conjuntos de vehículos con mejoras aerodinámicas.

Los vehículos o conjuntos de vehículos que cuenten con cabinas homologadas que mejoren el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y la seguridad vial, así como los equipados con dispositivos aerodinámicos homologados en la parte trasera, podrán rebasar, a tal efecto, la longitud máxima establecida. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

Los dispositivos aerodinámicos deberán reunir las siguientes condiciones operativas:

a) cuando la seguridad de otros usuarios de la carretera o del conductor esté en peligro, el conductor los plegará, replugará o desmontará;

b) su uso en vías urbanas e interurbanas tendrá en cuenta las características especiales de las zonas donde el límite de velocidad sea inferior o igual a 50 km/h y donde la probabilidad de que haya usuarios de la carretera vulnerables sea mayor, y

c) su uso será compatible con las operaciones de transporte intermodal y, en particular, cuando se replieguen o plieguen, no deberán aumentar la longitud máxima autorizada en más de 20 cm.»

#### **Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

Se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta orden.

#### **Disposición final primera. Título competencial.**

La presente orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

#### **Disposición final segunda. Incorporación de derecho de la Unión Europea.**

A través de la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, se incorpora a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

#### **Disposición final tercera. Entrada en vigor.**

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 1 de junio de 2017.–La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales, Soraya Sáenz de Santamaría Antón.