TÍTULO: Orden PJC/780/2025, de 21 de julio, por la que se modifican los anexos II, IX, X y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre

REGISTRO *NORM@DOC*:	92658
BOMEH:	30/2025
PUBLICADO EN:	BOE n.º 176, de 23 de julio de 2025
Disponible en:	
VIGENCIA:	En vigor, con la salvedad indicada en la disposición final 2.2, desde 24 de julio de 2025
DEPARTAMENTO EMISOR:	Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes
ANÁLISIS JURÍDICO:	**Referencias anteriores** MODIFICA los anexos II, X, XVIII y, con los efectos indicados, el anexo IX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre DE CONFORMIDAD con la disposición final 4 del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo
MATERIAS:	Vehículos

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, prevé un mandato al Gobierno para modificar el anexo IX, sobre masas y dimensiones, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, de conformidad con una serie de criterios.

Por un lado, la simplificación del uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler), lo cual se materializa mediante la modificación del apartado 6 del mencionado anexo IX, eliminándose la autorización específica para estos conjuntos y quedando sujeta la utilización de todos los conjuntos Euro modulares a su conformidad con los requisitos y especificaciones de circulación que establezca la Jefatura Central de Tráfico. Estos conjuntos podrán circular por la red de itinerarios que los órganos competentes en materia de regulación de tráfico y seguridad vial determinen como adecuados, teniendo en cuenta las restricciones de paso que puedan establecer los titulares de las vías como consecuencia de las limitaciones existentes en las mismas que, además, deberán cumplir los requisitos técnicos y condiciones específicas de circulación que se establezcan mediante resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Por otra parte, se establece la exigencia de ampliar, para determinados tipos de transporte, la altura máxima permitida a 4,5 metros en los supuestos de transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros, lo cual se concreta en el apartado 3.1 del citado anexo IX.

En tercer lugar, se establece el criterio de modificar el referido anexo IX para 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.

En este sentido se modifica el apartado 2 del mencionado anexo IX para incrementar la masa máxima autorizada hasta 44 toneladas en los vehículos articulados de 5 o más ejes y en los trenes de carretera compuestos por un vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes, o por encima en las distintas configuraciones posibles de vehículos para el transporte de madera en rollo, dada su especial casuística.

Dado que el aumento de la masa máxima administrativa en aquellos vehículos cuya masa máxima técnica autorizada ya alcanza las 44 toneladas no supone ningún aspecto de seguridad, estos 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.

Además de lo señalado, se llevan a cabo otros ajustes en el referido anexo IX para hacer viables los nuevos límites de masas máximas permitidas y se modifica la longitud máxima permitida en el supuesto del transporte de barras metálicas o supuestos similares.

En cuanto a su necesidad y eficacia, esta modificación permite impulsar la descarbonización del transporte de mercancías por carretera, al incrementarse la eficiencia de las operaciones de transporte.

También se realizan modificaciones en los anexos II, IX, X y XVIII del referido Reglamento General de Vehículos asociadas con diferentes aspectos de los vehículos de categoría L, vehículos a motor de menos de cuatro ruedas y cuadriciclos, en lo referente a definiciones, masa en orden de marcha, luz de posición delantera de color ámbar y placa de matrícula delantera, a fin de alinear el texto con el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. En particular, se destaca la eliminación del defecto de la actual redacción del anexo II, que referencia a bicicletas de pedales con pedaleo asistido, cuando debería referirse a ciclos de pedales con pedaleo asistido, de conformidad con lo dispuesto en las versiones en otros idiomas oficiales del citado Reglamento (UE) n.º 168/2013.

Por último, se incluyen dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales. Las disposiciones transitorias se refieren a la validez de las autorizaciones concedidas para los conjuntos euro-modulares y a la anotación en las tarjetas de inspección técnica de los vehículos de los nuevos límites de masas y régimen de circulación. En las disposiciones finales se recoge la adecuación de la norma al derecho europeo y se concretan los plazos de entrada en vigor del aumento de masa máxima a 44 toneladas, como prevé el párrafo c) de la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo.

Tal y como se contempla en ese mismo párrafo c), las modificaciones de los valores máximos de masas y dimensiones contempladas para el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, así como el calendario progresivo de implantación han sido realizadas con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

La presente orden cumple 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.

En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, la norma persigue un interés general de mejora de la sostenibilidad del transporte y flexibiliza requisitos para las empresas. Respecto de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica, la norma contiene la regulación imprescindible para la adecuación del anexo IX, sobre masas y dimensiones, del referido Reglamento General de Vehículos al mandato contenido en la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, y proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico en relación con el de la Unión Europea. Asimismo, se respeta el principio de eficiencia toda vez que la reforma reduce cargas administrativas y permite racionalizar la gestión del transporte de mercancías por carretera.

En aplicación del principio de transparencia, se ha seguido durante la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas al que se ha sometido la iniciativa.

En cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, la orden ha sido sometida los trámites de consulta pública y de audiencia e información pública mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica asociada del Ministerio del Interior.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad 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.

Esta orden se dicta en uso de la habilitación contenida en la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que faculta a los Ministros del Interior, de Industria y Turismo y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para modificar por orden sus anexos, siendo preciso además, en el caso de la modificación del anexo IX, sobre masas y dimensiones, la conformidad del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Industria y Turismo y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con la conformidad del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, y de acuerdo con el Consejo de Estado,

DISPONGO:

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

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

Uno. El anexo II. «Definiciones y categorías de los vehículos», se modifica del siguiente modo:

a) El apartado *A)* «Definiciones» se modifica en los siguientes términos:

i) A continuación de la definición de «Bicicleta», se incorpora la definición de «Ciclo de pedales con pedaleo asistido» cuya definición queda redactada del siguiente modo:

«Ciclo de pedales con pedaleo asistido.	Ciclo, equipado con pedales y con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.»

ii) La definición de «Bicicleta de pedales con pedaleo asistido» queda redactada del siguiente modo:

«Bicicleta de pedales con pedaleo asistido.	Ciclo de pedales con pedaleo asistido de dos ruedas.»

iii) El concepto de «Vehículo a motor» queda redactado en los siguientes términos:

«Vehículo a motor.	Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, los ciclos de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.»

iv) El concepto de «QUAD-ATV» queda redactado en los siguientes términos:

«QUAD-ATV.	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.»

b) En el apartado B. «Clasificación por criterios de construcción», los puntos 03 Ciclomotor y 70 Militares, quedan redactados del siguiente modo:

«03 ciclomotor.	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. Vehículo 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 4 kW, o a 6 kW, dependiendo de su categoría de homologación europea (Reglamento UE 168/2013).»
«70 Militares o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.	Vehículos especiales concebidos y construidos para las Fuerzas Armadas o para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que no se puedan incluir en el resto de categorías.»

Dos. Los apartados 1. «Definiciones», 2. «Masas máximas permitidas», 3. «Dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular, incluida la carga» y 6. «Masa máxima autorizada y longitud máxima autorizada a los conjuntos en configuración euro-modular, del anexo IX. «Masas y dimensiones», quedan redactados como sigue:

«1. Definiciones

A efectos de este reglamento se entiende por:

1.1 Tara: masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de Servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.

1.2 Masa en orden de marcha: se considera como masa en orden de marcha el resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kg y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kg si lo lleva. En los vehículos de categoría L se estará a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

1.3 Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

1.4 Masa por eje: la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

1.5 Dimensiones máximas autorizadas: las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en este anexo. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en este anexo se medirán con arreglo a la reglamentación de homologación que resulte de aplicación en función de la categoría del vehículo.

1.6 Masa máxima autorizada (MMA): la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

1.7 Masa máxima técnicamente admisible: la masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.

1.8 Masa máxima autorizada por eje: la masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.

1.9 Masa máxima por eje técnicamente admisible: la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.

1.10 Masa remolcable máxima autorizada: masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.

1.11 Masa remolcable máxima técnicamente admisible: la masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.

1.12 Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: Masa máxima asignada al conjunto formado por un vehículo de motor y uno o más remolques según sus características constructivas y sus prestaciones por construcción, o masa máxima asignada al conjunto formado por un tractocamión y un semirremolque.

1.13 Masa máxima autorizada del conjunto: Masa máxima para la utilización de un conjunto compuesto por un vehículo motor con carga y sus remolques o semirremolques arrastrados con carga en circulación por las vías públicas.

1.14 Carga vertical máxima técnicamente admisible sobre el acoplamiento: carga máxima sobre el acoplamiento establecida en la concepción del vehículo motor y/o del acoplamiento y especificada por el fabricante.

1.15 Carga indivisible: la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones del presente reglamento.

Se considera también carga indivisible la constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes que, en conjunto no puede superar ninguna dimensión diferente a las ya rebasadas por el elemento mayor del mismo ni, en ningún caso, se podrá superar la masa máxima de conjunto, ni pesos máximos por eje autorizados según lo establecido en las tablas 1 y 2 de este anexo, para el tipo de vehículo y eje que corresponda.

1.16 Suspensión neumática: una suspensión se considera neumática si al menos el 75 % del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

1.17 Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida: sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

1.18 Dispositivo de elevación del eje: dispositivo permanente montado en un vehículo con objeto de reducir o incrementar la carga sobre el(los) eje(s) según las condiciones de carga del vehículo:

1. bien levantando completamente las ruedas del suelo/bajándolas del suelo,

2. o bien sin levantar las ruedas del suelo (por ejemplo, en el caso de sistemas de suspensión neumática u otros sistemas),

con objeto de reducir el desgaste de los neumáticos cuando el vehículo no esté completamente cargado, o para facilitar el arranque (inicio de la marcha) sobre terreno resbaladizo a los vehículos de motor o conjuntos de vehículos, incrementando la carga sobre el eje motor.

1.19 Eje retráctil: eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 1.18.

1.20 Eje descargable: eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 2 del apartado 1.18.

1.21 Grupo de ejes: los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.

1.22 Tonelada: masa correspondiente a 1.000 kg.

1.23 Configuración euro-modular: Conjunto de vehículos con más de 6 líneas de ejes o con al menos 3 módulos que, separada e individualmente considerados, no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en este anexo para el tipo de vehículo que corresponda.

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 1, del Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables,

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, según la definición que aparece en la Directiva 96/53/CE, del Consejo, de 25 de julio de 1996, 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 y que ha sido debidamente homologado.

1.25 bis: Vehículo pesado de emisión cero: vehículo tal como se define en el artículo 3.11 del Reglamento UE 2019/1242, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo.

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.

1.27 Operaciones de transporte combinado: Tendrán esta consideración las contempladas en la Directiva 92/106/CEE del Consejo de 7 de diciembre de 1992 relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

1.28 Madera en rollo: es la carga constituida por los troncos de los árboles apeados, sin copa y desramados, así como las ramas obtenidas por corte, sin que pueda ser considerado como tales unidades más pequeñas como la corteza del árbol, astillas, serrín o similares a estos.

2. Masas máximas permitidas

2.1 No se permite la circulación:

2.1.1 De vehículos con ruedas neumáticas o de elasticidad similar que ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kg por cm² de superficie bruta de apoyo. Se asimilan a estos vehículos los denominados “orugas” cuyas superficies de contacto con el suelo sean planas y no presenten salientes y los contemplados en el párrafo segundo del apartado 5.1 del artículo 12 de este reglamento.

2.1.2 De vehículos de tracción animal provistos de ruedas no neumáticas o de elasticidad similar, con masa en carga que sobrepase los 150 kg por cm de ancho de banda de rodadura.

2.1.3 De aquellos en que los neumáticos soporten cargas superiores a las que determinen sus normas de seguridad (en función de sus índices de carga y velocidad máxima del vehículo).

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, excepto cuando se trate de conjuntos en configuración euro-modular o que vayan transportando madera en rollo en cuyo caso podrá ser inferior siempre que se garantice que el conjunto lleva suficiente peso sobre el eje o ejes motores para iniciar el movimiento en pendientes del 8 %.

Tabla 1. Masas por eje máximas permitidas

	Toneladas
Eje simple:	
Eje motor.	12
Eje motor de los vehículos de la clase I (autobuses urbanos), según la clasificación del Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE-ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 en lo que respecta a sus características generales de construcción.	13
Eje motor de los vehículos de las clases II y III (autobuses interurbanos), según la clasificación del Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE-ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 en lo que respecta a sus características generales de construcción.	12,6
Eje no motor.	10
Eje tándem:	
Eje tándem de los vehículos de motor:	
Si la separación “d” de dos ejes es inferior a 1,00 metros (d < 1,00 m).	12
Si es igual o superior a 1,00 metros e inferior a 1,30 metros (1,00 m ≤ d < 1,30 m).	16
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros (1,30 m d < 1,80 m).	18

	Toneladas
En el caso anterior si el eje motor va equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente a escala comunitaria, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no excede de las 9,5 toneladas.	19
Eje tándem de los remolques o semirremolques:	
Si la separación “d” de los ejes es inferior a 1,00 metros (d < 1,00 m).	11
Si es igual o superior a 1,00 metros e inferior a 1,30 metros (1,00 ≤ d < 1,30 m).	16
Si es igual o superior a 1,30 metros e inferior a 1,80 metros (1,30 m ≤ d < 1,80 m) (1).	18
Si es igual o superior a 1,80 metros (1,80 m ≤ d).	20
Tándem triaxial de los remolques o semirremolques:	
Si la distancia es igual o inferior a 1,30 metros (d ≤ 1,30 m).	21
Si la distancia es superior a 1,30 metros e inferior o igual a 1,40 metros (1,30 < d ≤ 1,40 m).	27

(1) Salvo para semirremolques equipados con caja basculante reforzada para la utilización específica en construcción, obras o minería que será de 20 toneladas.

Tabla 2. Masas máximas autorizadas

	Toneladas
Vehículos de motor:	
Vehículo de motor de 2 ejes, excepto autobuses (1).	18
Autobuses de dos ejes de la clase I (urbano), según la clasificación del Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE-ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 en lo que respecta a sus características generales de construcción.	20
Autobuses de 2 ejes de las clases II y III (interurbano y largo recorrido), según la clasificación del Reglamento n.º 107 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE-ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 en lo que respecta a sus características generales de construcción.	19,50
Vehículo de motor de tres ejes (1) y (3).	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 (1).	32
Otros vehículos rígidos de 4 ejes (4).	31
Remolques:	
Remolques de 2 ejes.	18
Remolques de 3 ejes.	24

	Toneladas
Vehículos articulados de 4 ejes (*):	
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 (1) y (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 (1).	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) (1).	38
Otros vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un tractor de 2 ejes y un semirremolque de otros 2 ejes (1).	36
Vehículos articulados de 5 o más ejes (*):	
Vehículo de motor con 2 o más ejes y con semirremolque de 3 o más ejes (1) y (5).	44
Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 ejes (1) y (5).	44
Trenes de carretera de 4 ejes (*):	
Vehículo de motor de 2 ejes y remolque de 2 ejes (1) y (4).	36
Trenes de carretera de 5 o más ejes (*):	
Vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes (1) y (5).	42
Vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes (1) y (5).	44
Configuración euro-modular:	
Conjuntos euro-modulares.	72

(1) Los vehículos o combinaciones de vehículos propulsados por combustible alternativo o vehículos pesados de emisión cero, podrán incrementar su masa máxima autorizada 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, sobre los incrementos ya considerados en el párrafo anterior para cada tipo de tecnología, se podrá superar hasta un máximo de 1 tonelada adicional, 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.

(3) Cuando transporten madera en rollo en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima, la masa máxima autorizada será de 32 toneladas.

(4) Cuando transporten madera en rollo, en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima la masa máxima autorizada será de 42 toneladas.

(5) Cuando transporten madera en rollo, en recorridos predeterminados entre provincias limítrofes o en distancias no superiores a 150 kilómetros entre el bosque y la industria forestal más próxima la masa máxima autorizada será de 52 toneladas para los conjuntos de vehículos con cinco ejes y 57 toneladas para los conjuntos de vehículos de 6 o más ejes.

(*) Los conjuntos de vehículos podrán incrementar su masa máxima autorizada de conjunto hasta un máximo de 2 toneladas para operaciones de transporte intermodal.

3. Dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular, incluida la carga

3.1 Las dimensiones máximas autorizadas a los vehículos para poder circular son las siguientes:

Tabla 3. Dimensiones máximas autorizadas

Longitud	Metros
Vehículos de motor excepto autobuses (1).	12,00
Remolques (1).	12,00
Vehículos articulados excepto autobuses (1) (5).	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, 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.	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.	
Conjuntos euro-modulares.	32
Anchura:	
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
Altura:	
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
Altura máxima de los siguientes vehículos, incluida la carga:	
Portavehículos: Camiones o 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 del tipo ULD. Camiones o vehículos articulados de altura variable que transporten animales vivos, pacas de paja y forrajes. Suministros de proveedores a industrias en recorridos predeterminados inferiores a 50 kilómetros.	

(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.

Longitud	Metros

(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 descanse 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 (5) Los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten barras metálicas, vigas, tubos 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.

3.2 Se deberá cumplir además que:

3.2.1 La carga no debe comprometer la estabilidad del vehículo, perjudicar las obras y plantaciones de la vía o constituir obstáculo para su paso bajo los puentes, viaductos o instalaciones aéreas.

3.2.2 Todo vehículo de motor y todo conjunto de vehículos deben ser capaces de describir por ambos lados una trayectoria circular completa de 360° dentro de un área definida por dos círculos concéntricos cuyos radios exterior e interior sean respectivamente de 12,50 metros y de 5,30 metros, sin que ninguno de los puntos extremos exteriores del vehículo se proyecte fuera de las circunferencias de los círculos.

En el caso de los conjuntos en configuración euro-modular los radios exterior e interior podrán alcanzar los valores de 14,50 metros y 6,5 metros respectivamente.

3.2.2 bis Otros requisitos aplicables a los autobuses:

Cuando el vehículo esté parado, se determinará, trazando una recta en el suelo, un plano vertical tangente respecto del costado del vehículo orientado hacia el exterior del círculo. En el caso de un autobús articulado, las dos partes rígidas deberán alinearse con dicho plano.

Cuando, al maniobrar en línea recta, el autobús entre en la superficie circular descrita en el punto 3.2.2, ninguna parte del mismo rebasará en más de 0,60 metros dicho plano vertical.

3.2.3 Requisitos adicionales para los vehículos de las categorías M2, M3 y N.

Cuando el vehículo avance hacia un lado u otro siguiendo el círculo de 12,5 metros de radio, ninguna parte del mismo rebasará dicho plano vertical en más de 0,8 metros, en el caso de un vehículo rígido, ni en más de 1,2 metros en el caso de un vehículo articulado de las categorías M2 o M3.

Para los vehículos dotados de un dispositivo de elevación de eje, este requisito será asimismo de aplicación con el(los) eje(s) en posición elevada.

Para los vehículos de categoría N con ejes retráctiles o descargables en posición elevada, el valor de 0,8 metros deberá ser sustituido por el de 1,0 metros.

3.3 La anchura de circulación de los vehículos especiales reseñados a continuación, que son las que regirán a todos los efectos en este reglamento, se determinará como sigue:

3.3.1 Para los tractores agrícolas, portadores, motocultores, tractocarros y sus remolques, su anchura de circulación será la del vehículo parado, incluida la carga en su caso.

3.3.2 Para los útiles, aperos y otros equipos agrícolas montados, suspendidos o semisuspendidos en tractores o motocultores, su anchura de circulación será la del equipo parado, disminuida en la distancia en que la parte derecha sobresalga lateralmente de la cara más externa de las ruedas del mismo lado del vehículo que las porte o arrastre, con un máximo a descontar de 0,5 metros.

3.3.3 Para las máquinas agrícolas, su anchura de circulación será la de la máquina parada, disminuida en 0,5 metros, si bien esta disminución no será aplicable a aquellas máquinas que, disponiendo de elementos abatibles o desmontables, no los lleven recogidos o desmontados.

3.3.4 Para las restantes máquinas, su anchura de circulación será la de la máquina parada.

3.3.5 Para los conjuntos de estos vehículos, su anchura de circulación será la mayor de todas las individuales después de ser determinadas como en los apartados 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3 y/o 3.3.4.»

«6. Condiciones de circulación de los conjuntos en configuración euro-modular

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá mediante resolución, que será publicada en el "Boletín Oficial del Estado", los requisitos técnicos de los dispositivos de acoplamiento y de mejora de seguridad relativos al campo de visión, señalización, advertencia o prevención de situaciones de peligro y condiciones específicas de circulación que habrán de cumplir los conjuntos euro-modulares para poder circular por vías y terrenos públicos, aptos para la circulación, abiertos al tráfico general de usuarios. Esta resolución estará limitada, en todo caso, a dispositivos y elementos de seguridad disponibles en el mercado y homologados conforme a lo dispuesto en el artículo 5 de este Reglamento General de Vehículos.

Su circulación quedará circunscrita a la red de itinerarios para la circulación de este tipo de conjuntos que cada órgano competente en regulación, ordenación y gestión del tráfico determine, previo informe vinculante de los titulares de las vías sobre las restricciones que deban tener en cuenta para el paso de los conjuntos euro-modulares como consecuencia de las limitaciones geométricas, estructurales o de cualquier otra índole existentes en su red.

Los itinerarios por donde podrán circular los conjuntos euro-modulares, teniendo en cuenta las restricciones dispuestas por el titular de la vía, serán publicados en el "Boletín Oficial del Estado".

En ningún caso, la carga que lleve un conjunto euro-modular podrá sobresalir de la proyección en planta de los vehículos que la porten, ni tampoco se podrán transportar mercancías peligrosas para cuyo traslado se requiera portar paneles de señalización de peligro reglamentario conforme al Acuerdo Europeo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), debiendo siempre respetar las condiciones y limitaciones establecidas por este Acuerdo para su transporte.»

Tres. El apartado 2 del anexo X, «Dispositivos de alumbrado y señalización óptica», se modifica del siguiente modo:

a) En la tabla relativa a Motocicletas, se modifica el punto sobre la luz de posición delantera, quedando redactado del siguiente modo:

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

b) En la tabla relativa a Motocicletas con sidecar, se modifica el punto sobre la luz de posición delantera, quedando redactado del siguiente modo:

Tipo de luz	Número	Color	Situación	Obligatorio o no
«Luz de posición delantera.	2 o 3 (2)	BLANCO O ÁMBAR.	Delante (3).	Obligatorio.»

c) En la tabla relativa a Vehículos de tres ruedas, se modifica el punto sobre la luz de posición delantera, quedando redactado del siguiente modo:

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

Cuatro. En el apartado III. «Número y ubicación de las placas» del anexo XVIII, Placas de matrícula, se modifica el apartado 2 quedando redactado del siguiente modo:

«2. Los ciclomotores, motocicletas, vehículos de tres ruedas y cuatriciclos ligeros y pesados llevarán una sola placa en la parte posterior, colocada en posición vertical o casi vertical. Los cuatriciclos ligeros y pesados podrán, además, llevar opcionalmente placa de matrícula delantera, que será de las mismas características que la placa de matrícula trasera.»

Disposición transitoria primera. Validez de las autorizaciones concedidas para conjuntos euro-modulares.

Las autorizaciones concedidas por las autoridades competentes para conjuntos euro-modulares que a la fecha de entrada en vigor de esta orden estuvieran vigentes, mantendrán su validez durante el periodo de tiempo establecido en éstas, sin perjuicio de que les resulten de aplicación las disposiciones más favorables que para estos conjuntos se contemplan en la presente orden.

Disposición transitoria segunda. Anotación en las tarjetas de inspección técnica de los vehículos de los nuevos límites de masas y régimen de circulación.

Los vehículos podrán circular por territorio nacional con las nuevas masas máximas autorizadas sin necesidad de su anotación en tarjeta ITV hasta su primer paso por inspección técnica periódica.

A solicitud del titular del vehículo, durante su primer paso por inspección técnica periódica se anotarán los nuevos límites de masas máximas autorizadas mediante diligencia en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico y en las tarjetas de inspección técnica en soporte papel cuando estos nuevos límites sean iguales o inferiores a las correspondientes masas máximas técnicamente admisibles indicadas en las tarjetas de inspección técnica del vehículo. En el caso de semirremolques con anotación en ejes, también se anotarán las masas máximas técnicamente admisibles del vehículo y del acoplamiento como nuevas masas máximas autorizadas.

La anotación de la diligencia en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico se realizará según la normalización de la anotación recogida en el Manual de Reformas para la variación de Masas Máximas Autorizadas añadiendo el texto «en virtud de la disposición transitoria segunda de la Orden… (añadir la denominación completa de la presente Orden Ministerial)».

Con posterioridad a la actualización de la tarjeta de inspección técnica, el titular del vehículo deberá solicitar la expedición de un nuevo permiso de circulación que refleje las nuevas masas máximas autorizadas siguiendo el procedimiento ordinario.

Disposición final primera. Incorporación del derecho de la Unión Europea.

1. Mediante las modificaciones previstas en los apartados uno (excepto el punto 70 Militares o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad); dos, punto 1.2 Masa en orden de marcha; tres y cuatro de esta orden, se adecúa el derecho español al Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

2. Mediante la modificación prevista en el apartado Dos de esta orden, punto 1.25 Vehículo de combustible alternativo, se adecúa su definición a la literalidad de la recogida en la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, 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.

3. Mediante la modificación prevista en el apartado Dos de esta orden, punto 1.25 bis Vehículo pesado de emisión cero, se adecúa el derecho español al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo.

4. Mediante la modificación prevista en el apartado Dos de esta orden, punto 1.27 Operaciones de transporte combinado, se adecúa su definición a la recogida en la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

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

2. No obstante, lo dispuesto en el apartado Dos sobre el anexo IX relativo a las masas máximas por eje y masas máximas autorizadas entrará en vigor a los tres meses de la publicación de la presente orden en el «Boletín Oficial del Estado», excepto si se trata de vehículos cisterna (de acuerdo con su clasificación por criterios de utilización), que entrará en vigor a los seis meses de la citada publicación.

Madrid, 21 de julio de 2025.–El Ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, Félix Bolaños García.