

Modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos

Respuesta a las cuestiones planteadas por asociaciones del sector del transporte por carretera



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

Original – 23 de octubre de 2025

Rev1 - 17 de marzo de 2026



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO

ÍNDICE

1.	PRESENTACIÓN GENERAL	1
2.	DUDAS Y CUESTIONES PLANTEADAS.....	1

1. PRESENTACIÓN GENERAL

En este documento, que ha sido elaborado conjuntamente entre la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior, Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y Ministerio de Industria y Turismo, se presentan respuestas a las dudas y cuestiones que, sobre diversos puntos de la Orden de modificación del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, han remitido las siguientes entidades:

- Comité Nacional del Transporte por Carretera. Departamento de Mercancías (CNTC)
- Federación Española de Transporte de Mercancías (FETRANSA)
- Federación Nacional de Agencias de Transporte (ANATRANS)
- Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección (AECA-ITV)
- Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (ASFARES)



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



2. DUDAS Y CUESTIONES PLANTEADAS

Entidad	Duda / Cuestión	Aclaraciones a las dudas / cuestiones
CNTC	Conjuntos euro modulares, ¿ya no hace falta que se pidan permiso a Tráfico? ¿O cualquier otra autoridad como la de Cataluña, País Vasco o Navarra?	No. Este requisito ha sido eliminado del apartado 6 del anexo IX del RGV para todo el territorio nacional, independientemente de quien sea la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial
CNTC y FETRANSA	Dado que hay sectores muy afectados y las dudas que se plantean: • ¿Cuándo se prevé la publicación de la resolución mencionada en el primer párrafo del punto 6 y de la red de itinerarios mencionado en el segundo párrafo del punto 6? • ¿Qué ocurre si al finalizar los actuales permisos, no está publicada la red de carreteras por las que pueden circular los Euro-modulares?	Está previsto que la red esté publicada cuando la vigencia del apartado 6 del anexo IX del RGV sea efectiva, a los tres meses de la entrada en vigor de la orden de modificación de dicho anexo IX
CNTC	En los vehículos que su masa máxima técnica sea igual que la actual autorizada de 40 toneladas: • ¿Cuál sería el proceso para validar que las unidades tanto tractora como semirremolque están homologadas para ese nuevo tonelaje?	La Orden PJC/780/2025 no contempla condiciones especiales para la modificación de las masas máximas técnicamente admisibles. Se seguirá el procedimiento habitual de reformas, según RD 866/2010 y Manual de Reformas Código de Reformas 11.3 (MTMA) y, posteriormente, 11.2 (MMA), según los nuevos valores recogidos en el Reglamento General de Vehículos

	¿Cuál sería el procedimiento para asistir a la validación de la ficha técnica en ITV	
CNTC	¿Es posible circular a 44 toneladas antes de que se modifique la ficha técnica, si en esta no consta en las masas máximas técnicas que puede hacerlo, pero se cuenta con un certificado emitido por el fabricante indicando que ese vehículo si puede llevar 44 toneladas?	A diferencia de lo planteado en las cuestiones anteriores, en las que la MTMA si consta en las fichas técnicas del vehículo, aquellos vehículos con modelos de tarjetas anteriores, según RD 2140/1986 también podrán circular con las nuevas masas máximas autorizadas, siempre que sea posible justificarlo con informe del fabricante. Dicho informe será válido para anotación en TITV en el primer paso del vehículo por inspección.
CNTC	Cuando en la F3.0 relativo a la MMTA la cantidad es de 44 ó más toneladas, ¿podrán circular las unidades hasta la revisión de ITV, sin que las cantidades indicadas en la F1.1 MMTA de eje, sea la que se indica en el modificado Anexo IX?	El valor de 12 T de masa por eje no es un requisito técnico para alcanzar las 44 T de MMA y, por tanto, estos vehículos podrán circular siempre y cuando no se supere el valor de MMTA que figure en la tarjeta de inspección técnica.
CNTC	¿Qué sucede si el fabricante del vehículo ya no existe? ¿Sería posible contar con el informe de un ingeniero que indique la capacidad del vehículo de cumplir técnicamente con lo que impone la norma?	El informe podrá ser realizado por el fabricante o el servicio técnico de homologación de tipo. La lista de homologaciones/Servicio Técnico puede encontrarse en la siguiente página web del Ministerio de Industria y Turismo: https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/homologacion-vehiculos.aspx
CNTC FETRANSA y	¿Qué se considera como “recorridos predeterminados” cuando se habla de la excepción para la madera en rollo o los 4,50 metros de altura entre proveedores de suministros e industria?	Recorridos predeterminados serán los itinerarios que se puedan seguir entre el lugar de carga (lugar forestal o del proveedor de un suministro) y descarga (industria forestal u otra clase), siempre que las características geométricas de la vía lo permitan y sin que esté sometido a la obligación de obtener una autorización o comunicación previa para circular por el mismo.

	¿Se trata de un recorrido sometido a comunicación previa o a la solicitud de una autorización específica?	
CNTC	¿Se va a mantener la tolerancia de 2,5% para que se empiece a considerar sancionable el exceso de peso? ¿O se va a reducir?	Los porcentajes de exceso de masa se encuentran en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Al tratarse de una norma con rango de ley, su modificación no está prevista.
CNTC	¿Ha decaído la exigencia de ACC para la excepción contemplada en el llamado 5?	Efectivamente, los elementos indivisibles solo por longitud podrán ser transportados con un voladizo de 1,5 metros sobre la longitud máxima permitida a los vehículos articulados sin necesidad de ACC
CNTC	¿Han decaído, en consecuencia, las prohibiciones de circular que se establecen en la resolución de tráfico?	En el caso de transporte de los elementos lineales indivisibles que, conforme a nueva orden de modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos ya no precisen ACC para su transporte, solo se les aplicarán las restricciones que se disponen para el transporte de mercancías en general
CNTC	¿La señalización que ha de llevar este tipo de transportes es la que se establece para aquellos supuestos en los que la mercancía sobresale, por largura, de la proyección en planta del vehículo pero que no supera la largura máxima prevista?	Así es, elementos indivisibles que sean transportados en un vehículo articulado con un voladizo de carga de 1,5 metros irán señalizados con una señal V-20, tal y como se indica en el punto 6 del artículo 15 del Reglamento General de Circulación para los elementos que sobresalgan por la parte posterior
CNTC	¿Es de aplicación la mencionada orden en todo el territorio nacional y, por lo tanto, decaen las disposiciones especiales que las CCAA con competencia en la regulación del tráfico hayan dispuesto para los transportes que circulen con ACC?	Sí, la orden es de aplicación en todo el territorio nacional, independientemente de cual sea el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial

CNTC	¿Qué se ha de entender por elementos longitudinales de igual forma? ¿entre ellos? por ejemplo, si transporto vigas de madera, chapa sándwich, o similar ¿también le alcanzaría la excepción?	Por elementos longitudinales de igual forma se entenderá cualquier elemento indivisible solo por longitud, es decir, que, para su transporte debe superarse, inevitablemente, la longitud máxima autorizada según tipo de vehículo o conjunto, pero conserva dentro de dimensiones los valores máximos de altura y anchura, así como los de masa. Todos los elementos que cumplan estas condiciones podrán ser transportados con un voladizo de carga máximo de 1,5 metros sobre el valor máximo de longitud de vehículos articulados sin precisar ACC. Por tanto, esta excepción será aplicable a varillas o vigas de cualquier material y otros elementos que estén dentro de los valores de anchura máximos permitidos. En ningún caso será aplicada a los elementos divisibles que para su transporte sean colocados linealmente, uno a continuación de otro, de modo que estos elementos no podrán sobresalir por la parte posterior del vehículo más allá del valor máximo establecido para el tipo de conjunto
CNTC	En relación a las autorizaciones complementaria de circulación (ACC) de acuerdo con la nueva normativa: ¿se va a mantener el límite de 45 tn para la autorización genérica o se va a ampliar?	Dado que las autorizaciones complementarias son necesarias para el transporte de carga indivisible que puede superar, no solo los valores de masa, sino también de dimensiones que no han sido modificadas, no está previsto su modificación
CNTC	¿Cuáles son los plazos previstos para actualizar la aplicación TRAZA para que las ACC genéricas recojan las nuevas masas máximas por eje?	La aplicación TRAZA aplicará los nuevos valores de masas aprobados tan pronto esos entren en vigor

CNTC	¿En qué situación quedan las ACC GENÉRICAS en vigor, podrán modificar la masa de las mismas o se quedarán por debajo de las 44?	No se prevé que la modificación de los valores de masa máxima afecte sustancialmente a las autorizaciones complementarias de categoría genérica ya que los valores máximos de dimensiones de longitud, ancho y alto no han sufrido variaciones significativas
CNTC	¿Por qué se ha suprimido en la nueva Orden en la definición de vehículo articulado el conjunto de 5 o más ejes conformados por un vehículo motor de 3 ejes y remolque de 3 ejes que sí contemplaba la regulación anterior? <u>Redacción anterior</u> <i>Vehículos articulados de 5 o más ejes</i> <i>Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes. 40</i> <i>Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes. 40</i> <u>Redacción Orden PJC/780/2025,</u> <i>Vehículos articulados de 5 o más ejes (*):</i> <i>Vehículo de motor con 2 o más ejes y con semirremolque de 3 o más ejes (1) y (5). 44</i> <i>Vehículo de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 ejes (1) y (5). 44</i> ¿Cabe entender que a partir de ahora un conjunto formado por una cabeza tractora y semirremolque ambos de tres ejes se	Los vehículos articulados con vehículo a motor de 3 ejes más un semirremolque de 3 ejes no serán considerados como vehículos especiales, ni tampoco han sido eliminados, sino que, conforme a la nueva redacción, estarán incluidos como vehículos articulados de 5 o más ejes formados por un vehículo a motor con 2 o más ejes y con semirremolque de 3 o más ejes

	considerará un vehículo especial salvo para el transporte de madera en rollo?	
CNTC y FETRANSA	En el caso de los vehículos articulados y trenes de carretera ¿Cómo puede técnicamente alcanzarse las masas máximas adicionalmente autorizadas de tanto en transporte intermodal como en el de madera en rollo, sin modificar las masas máximas autorizadas del vehículo motor y del remolque? <i>Ejemplo:</i> <i>Vehículo a motor de 2 ejes a masa máxima autorizada 18 tn</i> <i>Remolque de 2 ejes a masa máxima autorizada 18 tn</i> <i>TOTAL: 36 tn para 2+2</i> Con arreglo a los nuevos límites establecidos no sería posible que los conjunto 2+2 puedan alcanzar las 38 tn en transporte intermodal o 42 tn en transporte en madera en rollo si no se sobrepasa las masas máximas de cada uno de los vehículos que forman parte del conjunto. Y lo mismo cabría decir con los trenes de carretera de 5 y 6 ejes para ambas modalidades de transporte.	En los casos de transporte de madera en rollo, así como de transporte intermodal, solamente se tendrán en cuenta los valores máximos de masa de conjunto y de masa por eje, según tipo de conjunto o eje, sin tener en cuenta los valores máximos de masa para los vehículos a motor y remolque individualmente considerados ya que se trata de excepciones a los valores generales masa máxima permitida

CNTC	En relación a los conjuntos de transporte intermodal y madera en rollo, ¿es necesario que tengan un MTMA (F.3) que cubra la MMAC nueva (46, 52, ...) o por el contrario basta como establece la actual instrucción para los conjuntos euro-modulares en la que solo es necesario que el dispositivo de acoplamiento garantice esas toneladas?	Para alcanzar los nuevos valores de masa máxima de conjunto establecidos para el transporte de madera en rollo o intermodal siempre será necesario que la MTMA sea igual o superior a la masa en carga que lleve
FETRANSA	¿Se prevén condiciones especiales, en cuanto a potencia, equipamiento de seguridad, antigüedad, etc., para los vehículos a motor, remolques y semirremolques que vayan a ser utilizados en configuración euro-modular?	En principio se mantendrán las mismas características técnicas que las que se venían exigiendo para obtener una autorización de circulación para euro-modular
FETRANSA	¿Un conjunto de vehículos compuesto por un vehículo a motor y un remolque o una cabeza tractora y un semirremolque con más de seis líneas de ejes, p.e. (4+4) o (3+4), que cumpla los requisitos de la mencionada resolución va a poder ser utilizado como configuración euro-modular?	Todo conjunto de vehículos compuesto por dos módulos podrá ser considerado como conjunto euro-modular, siempre que vaya circulando con un mínimo de siete líneas de eje y le serán de aplicación los valores máximos de conjunto de masas y dimensiones establecidos para el conjunto de euro-modular, así como de individual para cada módulo. No obstante, deberán tener en cuenta que, como euro-modular, solo podrá circular por red de itinerarios que se apruebe para este tipo de conjunto, deberá cumplir los requisitos técnicos que se dispongan mediante resolución y solo se le aplicarán los valores de dimensiones en los que se consideren específicamente euro-modulares, en caso de que estos estén ligados a algún tipo de conjunto
FETRANSA	Teniendo en cuenta que las configuraciones euro-modulares pueden ser muy variadas, lo	Se aprobará una única red de itinerarios viables para la circulación de conjuntos euro-modulares estableciendo, para cada tramo de carreteras

	mismo por sus dimensiones que por su masa, dado que la tabla 1 y la tabla 2 establecen su masa máxima, 72 tn, y la longitud máxima, 32 ms, pero que nada impide que se puedan configurar conjuntos de menor dimensión o menor masa. ¿Se tendrá en cuenta toda esta casuística a la hora de establecer los itinerarios por los que podrán circular?	que se incluya, las restricciones y limitaciones de circulación que procedan por razones geométricas y de seguridad vial
FETRANSA	¿Se prevé algún tipo de autorización específica para las configuraciones euro-modulares que deban de circular fuera de los itinerarios previstos en el segundo párrafo del punto 6 del anexo IX?	No, el apartado 6 del anexo IX del RGV ya no contempla la posibilidad de emitir autorizaciones de circulación para los euro-modulares y, por tanto, las autorizaciones emitidas a partir de la entrada en vigor efectiva de este apartado carecerían de validez legal. Por otro lado, un tramo de carretera no se considera apto para su inclusión en la red, tampoco podría ser posible permitir la circulación por el mismo mediante una autorización
FETRANSA	Cuándo no se mencionen las configuraciones euro-modulares de manera expresa en las normas ¿deben de considerarse no incluidos? (p.ej: excepciones a la altura máxima)	Efectivamente, en el caso de que una excepción se contemple para unos tipos de conjuntos determinados, dicha excepción solo será aplicable a los euro-modulares si estos están nombrados expresamente
FETRANSA	¿Puede un transporte de madera en rollo superar la distancia de 150 kilómetros acogido a las excepciones a la MMA prevista con carácter general para el vehículo que se trate cuando el origen y el destino de dicho	Sí, siempre que se trate de un recorrido entre el lugar de carga de madera en rollo e industria forestal de destino

	transporte se encuentre en provincias limítrofes?	
FETRANSA	Teniendo en cuenta que la Directiva 96/53/CE, en su versión consolidada, no permite, para el transporte internacional intermodal, masas y dimensiones superiores a las previstas en la mencionada norma, estableciéndose en su ANEXO I (2.2.2.c) y ANEXO I (2.2.2.d) que la MMA permitida para las operaciones de transporte intermodal internacional es: Para las combinaciones 3+2 o 3+3: 44 tn Para las combinaciones 2+3: 42 tn ¿ha de entenderse que la excepción prevista en la tabla 2 del punto 2 del Anexo IX del RGV, en donde se establece una excepción que permite a las combinaciones más arriba mencionadas circular con una masa en carga de 46 tn queda circunscrita solamente a aquellas operaciones de transporte intermodal en las que el origen y el destino de la caja móvil o contenedor se encuentra en el territorio nacional?	En relación con el límite establecido en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos para el transporte intermodal, debe atenderse a la definición recogida en el propio texto normativo, concretamente en el apartado 1.26 del anexo IX. En dicho apartado se incluye expresamente, dentro de las operaciones de transporte intermodal, a los transportes realizados entre diferentes Estados miembros. Por tanto, la parte del transporte intermodal que se desarrolla por carretera, siempre que tenga lugar íntegramente en territorio nacional (por ejemplo, el tramo por carretera Zaragoza–Valencia en un transporte intermodal entre Zaragoza e Italia), podrá considerarse dentro del ámbito de la excepción que permite un exceso de 2 toneladas a los límites establecido en la tabla 2 del anexo IX del citado real decreto.
FETRANSA	Teniendo en cuenta que la Directiva 96/53/CE, en su versión consolidada, no establece ningún tipo de excepción a su MMA para los trenes de carretera que realicen un transporte	Ver respuesta anterior

	intermodal internacional y que establece unas masas máximas por eje para determinados vehículos más restrictivas de las que se prevén en la Orden PJC/780/2025 ¿ha de entenderse que la excepción establecida, para este tipo de conjunto de vehículos en la tabla 2 del punto 2 del Anexo IX del RGV, queda circunscrita a aquellas operaciones de transporte intermodal en las que el origen y destino de la caja móvil o el contenedor se encuentra en el territorio nacional?	
FETRANSA	Teniendo en cuenta que la Orden de 30 de septiembre de 1993 incluye también los transportes de mercancías entre estados miembros en los que el camión, remolque o semirremolque con o sin tractor, caja móvil, o contenedor de 20 pies utilicen la carretera para parte inicial o final o ambas del trayecto y el ferrocarril o la vía navegable o un recorrido marítimo que exceda de 100 km en línea recta para la otra parte siempre que la parte del trayecto que se efectúe por carretera lo sea: Entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el embarque Entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril	Las definiciones son ambiguas para todo tipo de vehículo y copia de la Directiva 92/106/CEE. Los términos ‘más adecuados’ o ‘terminal de transporte más cercana’ se incluyen así. En todo caso se seguirá el mismo criterio que el actual ya que este punto no ha sido modificado y no está previsto establecer una mayor concreción al respecto, ni elaborar un mapa con las terminales de transporte más adecuadas para el transporte intermodal

	más próxima apropiada para el desembarque, bien en un radio que no exceda de 150 km en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o desembarque • ¿Qué se ha de entender por “estación de ferrocarril más próxima apropiada?” • ¿Debe de entenderse que la redacción que se da a este guion se está refiriendo en realidad, al trayecto comprendido entre la estación de ferrocarril apropiada para el desembarque de la mercancía y el punto de descarga de la misma?	
--	---	--

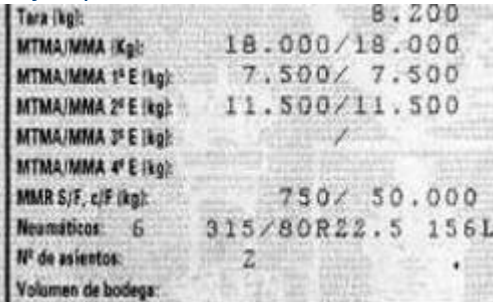
	Teniendo en cuenta que la segunda definición de “transporte intermodal” no prevé, para los trayectos intermedios, el uso del ferrocarril, ¿se ha de entender que la posibilidad de superar los 150 km para el tramo inicial o final del transporte por carretera con el objeto de “alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana” se refiere, en todo caso, a una terminal marítima? • ¿Tiene previsto la Dirección General de Transporte Terrestre concretar con mayor claridad qué se ha de entender por terminal de transporte más cercana para el servicio previsto? • ¿Tiene previsto la Dirección General de Transporte terrestre elaborar un mapa con las terminales de transporte adecuadas para el transporte intermodal?	
FETRANSA	Teniendo en cuenta que los contenedores marítimos están regulados por el CSC (Convenio de Seguridad de los Contenedores) ¿Quién sería el responsable ante un fallo estructural de un contenedor, accidente en carretera, etc. cuando el mismo vaya cargado por encima de sus propias masas máximas con el objeto de que el transporte pueda alcanzar las 46 tn?	El contenedor no es una parte integrante del vehículo y la orden no ha variado la situación de los mismos, así pues, se aplicarán los mismos criterios que se estuvieran aplicando con anterioridad

FETRANSA	¿Se debe de interpretar que la posibilidad de superar los 150 km previstos en el punto 1.26.b) alcanza solamente a los vehículos articulados, dejando fuera de la misma a los trenes de carretera?	El punto 1.26 b) del apartado 1 del anexo IX del RGV solo contempla a los vehículos articulados, así que, no será de aplicación a los trenes de carretera
FETRANSA	Dada la dificultad para la interpretación de la norma y que el transportista por carretera desconoce, en casi todos los casos el origen o el destino final de la caja móvil o contenedor, ¿tiene previsto la Dirección General de Transporte Terrestre reformar la Orden FOM/2861/2012, estableciendo la obligatoriedad de los anteriores participantes en la operación de transporte intermodal de facilitar al transportista efectivo dichos datos.	No está previsto.
FETRANSA	¿Podrán estos vehículos, cuando circulen en vacío, superar la altura máxima?	En el caso de los vehículos transporten contenedores cerrados homologados o para el transporte aéreo contenedores ULD, si se establece que solo pueden llevar esta carga por criterios de construcción o utilización, podrán circular en vacío a 4,5 metros. En caso contrario, deberán ser de altura variable, existiendo en el mercado suficientes soluciones para esto
FETRANSA	¿Ha de entenderse que la excepción prevista a la altura máxima para el transporte de contenedores, pacas, etc. incluye a los trenes de carretera o euro-modulares, aunque no se mencionan de manera expresa?	Las excepciones para alcanzar los 4,5 metros de altura solo se contemplan para camiones y vehículos articulados, así pues, no podrán alcanzar la misma los trenes de carretera, ni los euro-modulares

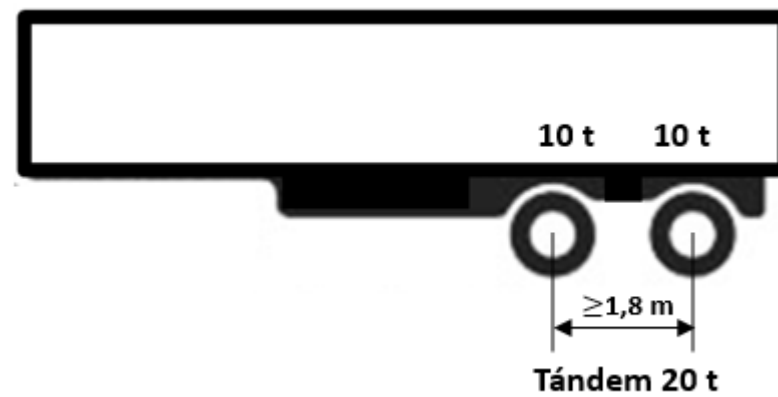
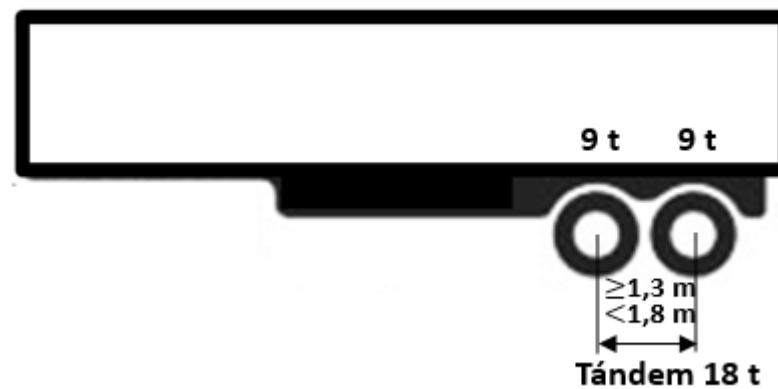
FETRANSA	Teniendo en cuenta la Directiva 96/53/CE en su versión consolidada, ¿Puede un vehículo articulado o tren de carretera circular por España o territorio de la UE con más de 40 tn o superando la masa por eje de cada vehículo, cuando realice un transporte internacional no intermodal, con destino a un país de la UE o vaya en tránsito hacia un tercer país, con una masa en carga superior a 40 tn?	
FETRANSA	Teniendo en cuenta la Directiva 96/53/CE en su versión consolidada ¿Puede un vehículo articulado o tren de carretera, cuando realice un transporte internacional hacia un tercer país, sin tránsito por la UE, que no responda a la definición de intermodal, circular en territorio español o en el territorio de ese tercer país o, en su caso, por los territorios de los países de tránsito, todos ellos no comunitarios, con una masa en carga superior a 40 tn o superando las masas por eje o las previstas para cada uno de los vehículos del conjunto?	Las limitaciones de masa establecidas en el anexo IX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos se aplican a las operaciones de transporte nacional, siempre limitado a masas por eje y técnicas del vehículo. Para las operaciones de transporte internacional se aplica la Directiva 96/53/CE. Para las operaciones de transporte intermodal ver las respuestas sobre este tipo de transporte.
FETRANSA	A los efectos de la interpretación de determinadas excepciones • ¿Qué consideración ha de tener una configuración euro-modular compuesta por al menos tres módulos?	El conjunto euro-modular es una tipología de conjunto en si misma y por tanto, debe estar expresamente nombrada para que se le apliquen las excepciones que se establezcan por tipo de conjunto.

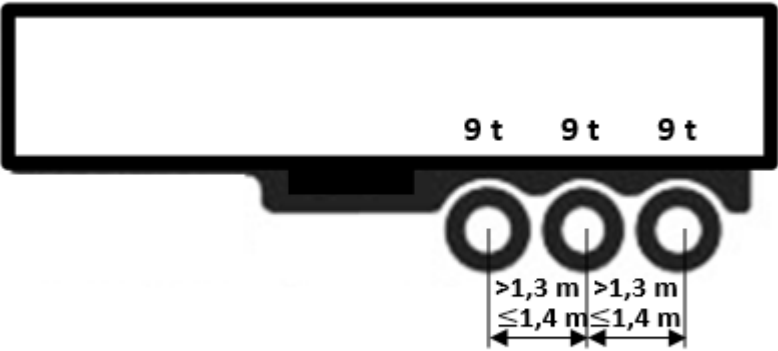
	¿Vehículo articulado o tren de carretera o debe de estar expresamente mencionado en la excepción que se trate?	Por otro lado, la definición de vehículo articulado y tren de carreteras solo contempla la posibilidad de estar compuesto por un vehículo a motor y un remolcado, no pudiendo, en ningún caso, arrastrar más de un remolcado.
FETRANSA	De acuerdo al compromiso adquirido en su momento, ¿será gratuita la anotación en el Registro de Vehículos y en la tarjeta ITV	Las anotaciones en el registro de vehículos y en la tarjeta ITV requerirá el abono de la tasa correspondiente
FETRANSA	De acuerdo al compromiso adquirido, ¿Será gratuita la expedición de un nuevo permiso de circulación que refleje las nuevas masas máximas autorizadas?	La expedición de un duplicado del permiso de conducir requerirá el abono de la tasa correspondiente
FETRANSA	Teniendo en cuenta que la nueva MMA para el eje motor se ha aumentado de 11,5 tn a 12 tn ¿podrán solicitar la inscripción de la nueva MMA por eje todos los titulares de los vehículos a motor afectados que en su ficha técnica venga reflejada una MTMA para dicho eje igual o superior a 12 tn, con independencia de que se trate de un vehículo rígido de dos, tres o cuatro ejes o una cabeza tractora?	Sí, ya que no se ha detectado la existencia de ninguna incompatibilidad
FETRANSA	En el caso de que los parámetros técnicos de una cabeza tractora no alcancen para poder circular con una masa en carga de 44 tn, pero sí le alcancen para poder circular con una masa en carga superior a 40 tn, ¿se realizará la anotación de su nueva MMA teniendo en cuenta esta circunstancia tal y	A solicitud del titular, durante el primer paso por inspección, se anotarán los nuevos valores, que será el mínimo entre los valores de masa máxima autorizada (MMA) o masa máxima técnicamente admisible (MTMA)

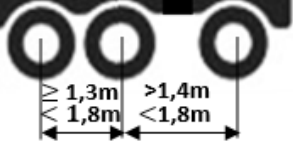
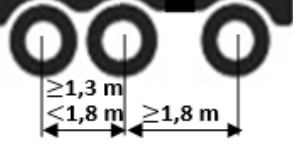
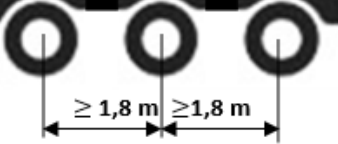
	como parece desprenderse de la lectura del segundo párrafo de la Disposición Transitoria Segunda de la Orden PJC/780/2025?	
FETRANSA	Teniendo en cuenta que en la tabla 2 del punto 2 del anexo IX no viene establecida la MMA de los semirremolques, que, no obstante, han visto aumentada su masa por eje, en el caso de los ejes triaxiales, de 24 tn a 27 tn, ¿se podrá elevar la MMA de dichos vehículos de los 35.000 kg actuales que vienen reflejados en la mayoría de sus fichas técnicas a las MTMA de las mismas, casi todas ellas 39.000 kg?	Si no existe limitación a la MMA, se trasladará el valor MTMA. Ver acuerdo Conferencia Sectorial.
FETRANSA	¿En qué situación legal quedan los vehículos matriculados en otros estados miembros, que realicen transporte de cabotaje, cuando sus MMA no se ajusten a la nueva normativa, pero si lo haga sus MTMA?	Cuando realicen un transporte con origen y destino España, se ajustarán a la normativa de aplicación nacional (Reglamento 1072/2009, artículo 9.1.b) .
FETRANSA	¿Cuáles son los parámetros técnicos a los que el transportista debe de prestar atención para determinar si su vehículo o vehículo va a ser apto para poder circular de acuerdo a las nuevas masas previstas?	A los valores de masas y dimensiones técnicamente admisibles del vehículo
FETRANSA	Teniendo en cuenta que las fichas técnicas no son todas iguales	Se hará de acuerdo con el Grupo ITV Conferencia Sectorial IPyME.que podrán ser consultados en:

	¿se podría elaborar una guía en la que se clarifique que parámetros técnicos se han de tener en cuenta en función de la antigüedad del vehículo y de su ficha técnica?	https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/unidaddemercado/Paginas/Grupo-de-Trabajo.aspx En tarjetas ITV antiguas, en las que no aparezcan los valores de masa técnica, se aceptará certificado del fabricante
ANATRANS	En la relación facilitada por La DGT faltan los siguientes trayectos que ya disponen de autorización algunas empresas. Dichos trayectos son, los siguientes: • SEVILLA A-364 De Écija (A-4) a Marchena (SE-7200 p.k. 11 + 400) • LUGO LU-541 De Rábade (A-6) a Vilalba (N-634) • LUGO LU-120 De Vilalba a Paraxes (N-640)	Se tendrán en cuenta, siempre que se consideren aptos para la circulación de vehículos en configuración euro-modular
CNTC	En caso de fichas técnicas según formato anterior al Real Decreto 750/2010, en las que no se indicaba las masas máximas autorizadas del conjunto, es necesario realizar la anotación de la nueva MMAC? Ejemplo: 	El RD 2140/85, indicaba en su anexo XI, sobre cumplimentación de la tarjeta ITV, epígrafe 3.2.1.11. <i>MMR SF/, CF:</i> <i>...c) Vehículos tractocamiones: Se consignará el peso técnico máximo admisible del conjunto"</i> En este caso, el campo "<i>MMR SF/, CF.</i>" está cumplimentado con la MMTAC por lo que sí es posible anotar la nueva MMC.

CNTC	En caso de fichas técnicas según formato anterior al Real Decreto 750/2010, en las que no se indicaba las masas técnicas máximas autorizadas tanto del eje como total del vehículo, ¿estas se pueden tomar de la placa del fabricante?	El RD 2140/85, indicaba en su anexo XI, sobre cumplimentación de la tarjeta ITV, epígrafe 3.2.1.6. MTMA/MMA: <i>“Se consignarán ambas masas en ese orden y separadas por una raya, pudiendo ambos valores coincidir o no. En el caso de que ambos pesos coincidan no será necesario repetirlos”</i> Como criterio general, no se realizarán anotaciones en las que para dar viabilidad a las nuevas masas sea necesaria la realización de comprobaciones físicas sobre el vehículo (placas de fabricante, ejes, neumáticos, placas de quinta rueda, etc.).																																
CNTC	¿Cuál es la consideración de este semirremolque de 3 ejes, cuando la separación entre dos de ellos es superior a los 1,4 máximos recogidos para el eje trídém en el anexo IX de RGV? <table><tr><th>Código</th><th>Descripción</th><th>Código</th><th>Descripción</th></tr><tr><td>G</td><td>7764</td><td>M.1</td><td>1º 2º 1410 2º 3º 1310</td></tr><tr><td>F.1</td><td>39000</td><td>M.4</td><td>9010</td></tr><tr><td>F.1.1</td><td>1º 9000 / 2º 9000 / 3º 9000</td><td>L</td><td>3/6</td></tr><tr><td>F.1.5</td><td>15000</td><td>L.0</td><td>---</td></tr><tr><td>F.2</td><td>35000</td><td>L.1</td><td>---</td></tr><tr><td>F.2.1</td><td>1º 8000 / 2º 8000 / 3º 8000</td><td>L.2</td><td>6 - 385/65R22.5 160J</td></tr><tr><td>F.3</td><td>---</td><td>P.5.1</td><td>---</td></tr></table>	Código	Descripción	Código	Descripción	G	7764	M.1	1º 2º 1410 2º 3º 1310	F.1	39000	M.4	9010	F.1.1	1º 9000 / 2º 9000 / 3º 9000	L	3/6	F.1.5	15000	L.0	---	F.2	35000	L.1	---	F.2.1	1º 8000 / 2º 8000 / 3º 8000	L.2	6 - 385/65R22.5 160J	F.3	---	P.5.1	---	El caso concreto del ejemplo, no puede considerarse un trídém, al ser la distancia entre los ejes 1º y 2º, $d_1 \geq 1,40$ m. No obstante, debe aplicarse la limitación a de tándem los ejes 1º-2º (18t) y 2º-3º (18t), siendo la nueva F.2.1->“1º 9000, 2º 9000, 3º 9000” A continuación se muestran varios ejemplos de la consideración de grupos de ejes:
Código	Descripción	Código	Descripción																															
G	7764	M.1	1º 2º 1410 2º 3º 1310																															
F.1	39000	M.4	9010																															
F.1.1	1º 9000 / 2º 9000 / 3º 9000	L	3/6																															
F.1.5	15000	L.0	---																															
F.2	35000	L.1	---																															
F.2.1	1º 8000 / 2º 8000 / 3º 8000	L.2	6 - 385/65R22.5 160J																															
F.3	---	P.5.1	---																															



		 Tándem triaxial o trídem 27 t
--	--	---

		CASO 1: no trídem, doble tándem 2x18 t 9 t 9 t 9 t  1,3m >1,4m 1,8m <1,8m Tándem 18 t + tándem 18 t Tándem 1-2 18 t Tándem 2-3 18 t 9 + 9 + 9 = 27 t
		CASO 2: no trídem, doble tándem, 18 t + 20t 9 t 9 t 10 t  ≥1,3 m ≥1,8 m <1,8 m Tándem 18 t + tándem 20 t Tándem 1-2 18 t Tándem 2-3 20 t 9 + 9 + 10 = 28 t Con suspensión Inteligente o independiente
		CASO 3: no trídem, doble tándem 2x20 t 10 t 10 t 10 t  ≥ 1,8 m ≥1,8 m Tándem 20 t + tándem 20 t Tándem 1-2 20 t Tándem 2-3 20 t 10 + 10 + 10 = 30 t Eje direccional recomendado

CNTC

En el caso de que la MMA por eje del remolque no llegase a los 8000 kg, aún teniendo la distancia entre ejes mayor a 1,3 m y teniendo MTMA que llega a los 9000 kg, habría algún impedimento para que estas sean las nuevas MMA?

Ejemplo:

Código	Descripción	Código	Descripción
Z	---	M.1	1310 / 1310 / ---
G	7580	M.4	9060 / ---
F.1	40000	L	3 / 6
F.1.1	9000 / 9000 / 9000 / ---	L.0	--- / ---
F.1.5	13000	L.1	--- / --- / ---
F.2	33500	L.2	6 / 385/65 R22.5 160
F.2.1	7604 / 7605 / 7605 / ---	P.5.1	---
F.3	---	P.5	---
F.3.1	---	P.3	---
O.1	--- / ---	P.1	---

Siempre que la MMTA (TITV) $\geq$ MMA (RGV), se puede realizar la anotación de los nuevos límites de MMA según lo indicado en el RGV.

En el caso del ejemplo, el campo "F.2.1: 9000 / 9000 / 9000"

CNTC

¿Cuál sería la nueva MMA de los semirremolques al variar la masa por eje?, ¿se cogería directamente la MTMA o habría alguna limitación?

En el caso del ejemplo, ¿cuál sería la MMA del semirremolque?

Código	Descripción	Código	Descripción
G	7700	M.1	6590 / 1310 / 1310
F.1	43000	M.4	9210
F.1.1	9000 / 9000 / 9000	L	3 / 6
F.1.5	16000	L.0	-----
F.2	35000	L.1	-----
F.2.1	8000 / 8000 / 8000	L.2	6 / 385/65 R 22,5 (160 J)
F.3	-----	P.5.1	-----
F.3.1	-----	P.5	-----

Si es posible (MMTA (TITV) $>$ MMA (TITV)), la MMA total del vehículo se igualará a la MMTA.

En el caso del ejemplo: "F.2: 43000"

CNTC	¿Cuál va a ser el procedimiento para restituir las MMA de los vehículos de 4 ejes que veían limitada su MMA por el requisito de que fuese inferior a 5 veces la distancia entre ejes?	Se anotarán los nuevos límites de las MMA de los vehículos anteriormente limitados por esta situación, independientemente de que la limitación esté anotada mediante diligencia en la TITV o en la cumplimentación del campo correspondiente.
AECA-ITV	¿Cómo se debe actuar en vehículos que presentan reformas de disminución de MMA? ¿Se puede anotar mediante diligencia?	No se realizará la anotación de las nuevas masas mediante diligencia en el caso de que el vehículo presente reformas con transformación física anotadas en TITV en las que se limita cualquiera de las MMA. Únicamente se podría tramitar mediante reforma.
AECA-ITV	¿Se debe anotar las masas autorizadas en situaciones especiales de circulación o carga como madera, euromodular u otros?	No, únicamente se anotarán las masas autorizadas para el transporte general, sin condiciones. En ningún caso se anotará una MMC (campo F.3.1) superior a lo indicado en el Reglamento General de vehículos para la circulación “normal”, es decir, no se podrá realizar una anotación superior a las 44 toneladas. En el caso de que un vehículo tractor fuera a realizar transporte euromodular, la autoridad en materia de circulación comprobará la MMTAC (campo F.3).
FENADISMER	Anotación MMC en vehículos con reformas posteriores que indican de manera explícita la MMTAC.	Las condiciones o necesidad de autorización pueden afectar a las masas autorizadas pero no a las técnicas del vehículo. En el ejemplo anterior, MMTAC = 70t y por tanto, procedería la anotación de la nueva MMC=44t, según la Orden PJC/780/2025

	Tara (kg): 7900 MTMA/MMA (Kg): 20000 / 18000 MTMA/MMA 1ª E (kg): 8000 / 7500 MTMA/MMA 2ª E (kg): 18000 / 11500 MTMA/MMA 3ª E (kg): — / — MTMA/MMA 4ª E (kg): — / — MMR S/F, c/F (kg): 22000/MMC=40000 Neumáticos: 6/315-60R 22,5" MIN:156/1496 Nº de asientos: 5-1a2L,0p Volumen de bodega: Reformas autorizadas: 09.10.2006 Apto para un MTMA del conjunto 70.000 Kg. precisando autorización especial	
AECA-ITV/ASFARES	En cisternas ADR, ¿es necesario realizar algún tipo de verificación adicional para ampliar la masa técnica?	La ampliación de la masa técnica, debe realizarse según el CR 11.2. Adicionalmente, en el caso de vehículos de categoría O que ya fuesen aptos para el transporte de mercancías peligrosas, deberá tipificarse el CR 8.56. Se admitirá cumplimiento con el nivel de cumplimiento del vehículo antes de la reforma de aumento de masas que se pretende legalizar, para los Actos Reglamentarios de Frenado, Vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas y Estabilidad contra el vuelco de vehículos cisternas