

*El BOE publica hoy la Orden Ministerial por la que se aprueban las 44 toneladas de masa máxima autorizada para los vehículos pesados en el transporte de mercancías por carretera*

## **ASTIC insta a Hacienda a actualizar el límite del gasóleo profesional ante el nuevo escenario normativo**

**El límite actual para beneficiarse del gasóleo profesional es de 50.000 litros anuales por vehículo**

**Madrid, 23 de julio de 2025.-** Desde la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las organizaciones del sector en España y representante de las principales empresas del transporte de mercancías por carretera —cuyos afiliados generan el 19,5 % de la facturación anual del sector— valoramos positivamente que se hayan por fin oficializado los cambios en el Reglamento General de Vehículos que se habían acordado hace más de dos años con los representantes del sector y que han sido publicados hoy en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

En particular, destacamos el aumento a 44 toneladas para los conjuntos de cinco o más ejes, una medida largamente debatida que, si bien está en la vía de unificación con la normativa de otros países europeos tan cercanos como Portugal o Francia, tendrá un impacto directo en los costes operativos de nuestras empresas y requerirá una adecuada revisión de las relaciones contractuales en toda la cadena de transporte. Asimismo, celebramos la autorización sin trabas para los duo-trailers en forma jurídicamente adecuada y pedimos avanzar en la armonización europea de pesos y dimensiones y, por otro lado, que se eleve el límite de 50.000 litros anuales por vehículo para el gasóleo profesional.

*«Esta medida, largamente conocida y discutida, se ha venido trabajando en el seno del Comité Nacional del Transporte por Carretera con el Gobierno desde hace años, aunque no siempre se han conocido con claridad las razones de su dilatación»,* explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

### **1. Incremento a 44 toneladas para conjuntos de cinco o más ejes**

Lo que sí debe tenerse en cuenta es que pasar de 40 a 44 toneladas supone incorporar hasta 4.000 kg adicionales de carga útil por viaje, lo cual afecta significativamente a los costes de operación: se estima que puede suponer incrementos de entre el 14% y el 18% en conceptos como consumo de combustible, desgaste de neumáticos y frenos, tiempos de carga y descarga, así como una menor velocidad media. Estos factores tendrán que reflejarse en las relaciones contractuales entre transportistas y clientes a partir de la entrada en vigor de la norma.

### **2. Gasóleo profesional**

Es necesario que el Ministerio de Hacienda revise al alza el actual límite actual de 50.000 litros anuales por vehículo para poder beneficiarse del gasóleo profesional. Este techo, ya insuficiente en muchos casos, será superado por un número aún mayor de vehículos a partir del 23 de octubre, cuando comiencen a aplicarse efectivamente las nuevas masas máximas autorizadas. Ignorar este aspecto supondría un agravio económico

para muchas empresas que están llamadas a jugar un papel clave en la sostenibilidad y eficiencia del transporte.

### **3. Conjuntos euro modulares (duo-trailer)**

Valoramos positivamente que, por fin, se haya dado luz verde formal y jurídicamente adecuada a la circulación de los denominados duo-trailer sin necesidad de autorización previa, con ampliaciones hasta las 72 toneladas y 32 metros, dentro de una red definida. Es esta una configuración que ha sido ampliamente utilizada por las empresas que conforman ASTIC y esta decisión aporta seguridad jurídica, reduce trabas administrativas y permite a las empresas avanzar en soluciones más sostenibles y eficientes.

### **4. Perspectiva europea**

Esperamos que el proceso de modificación del reglamento europeo sobre pesos y dimensiones se desbloquee cuanto antes en el Consejo Europeo, ya que ello permitiría aprovechar algunas de estas mismas ventajas en los trayectos internacionales que están en competencia con flotas de otros Estados miembro, facilitando una verdadera armonización del mercado interior del transporte.

### **5. Realidad operativa del sector**

Conviene no perder de vista que, según los datos disponibles, solo en torno al 10% de los viajes en carga realizados por conjuntos articulados de cinco ejes en España se efectúan actualmente a plena carga (40 toneladas). Y de ese porcentaje, una parte no podrá alcanzar tampoco las 44 toneladas por motivos diversos: características técnicas del vehículo (por ejemplo, cisternas), limitaciones en los puntos de descarga (silos o depósitos) o cuestiones de integridad comercial o de apilamiento de la mercancía.

### **Qué es ASTIC**

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 240 afiliados.