



COMISIÓN EUROPEA

Estrasburgo, 11.7.2023

COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por la que se 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**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -  
{SWD(2023) 447 final}

## **EXPOSICIÓN EXPLICATIVA**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

La presente exposición de motivos acompaña a la propuesta de Directiva por la que se modifica 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<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «Directiva sobre pesos y dimensiones»).

#### **• Motivación y objetivos de la propuesta**

El sector del transporte por carretera es crucial para facilitar el comercio y la movilidad, conectar a las empresas y los clientes en toda la UE y promover el crecimiento económico y el empleo. Al proporcionar los medios para transportar mercancías, apoya a muchas industrias, incluidas la fabricación, la construcción y el comercio minorista. También es esencial para la respuesta de emergencia. El sector ha demostrado su papel vital para garantizar la distribución de suministros esenciales y proporcionar ayuda humanitaria, así como garantizar la movilidad personal en situaciones de emergencia, como la pandemia de COVID-19 y la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania.

El transporte por carretera desempeña un papel clave en el sistema de transporte de mercancías, con más de tres cuartas partes (77,4 %) de las mercancías transportadas dentro de la UE por vía terrestre<sup>2</sup>. Sin embargo, es una fuente de varios efectos socioeconómicos y ambientales, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), la contaminación atmosférica y acústica, la congestión, los riesgos para la seguridad vial y el desgaste de la infraestructura vial. Los vehículos pesados, como camiones y autobuses, son responsables del 28 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por carretera (el 6 % de las emisiones totales de la UE) y constituyen una fuente importante de emisiones de óxido de nitrógeno (que representan el 34 % de las emisiones de óxido de nitrógeno del transporte por carretera en 2020). También es una fuente de otros contaminantes atmosféricos como las partículas<sup>3</sup>.

La Directiva 96/53/CE establece los pesos y dimensiones máximos autorizados para los vehículos pesados que circulan por las carreteras de la UE y transportan mercancías o pasajeros. Originalmente se diseñó para garantizar la libre circulación de mercancías y la competencia leal en el mercado único, mejorar la seguridad vial y evitar daños a la infraestructura vial. Estos objetivos originales debían alcanzarse garantizando que los vehículos pesados no superaran los límites que pueden comprometer la seguridad vial o la infraestructura vial, que los vehículos pesados conformes pudieran circular libremente dentro de la UE y que los operadores de transporte por carretera pudieran competir en igualdad de condiciones en términos de capacidad de carga de sus vehículos. Las últimas modificaciones posteriores de la Directiva, adoptadas en 2015 y 2019<sup>4</sup>, aportaron aspectos medioambientales a la Directiva con el objetivo de reducir el consumo de energía y las emisiones de GEI, así como promover el transporte intermodal, mediante el cual se transportan mercancías en unidades de carga estandarizadas (como contenedores) por diferentes modos de transporte. Esto se hizo mediante la introducción de normas para permitir pesos y/o dimensiones más altos para vehículos energéticamente eficientes y menos contaminantes, con el fin de fomentar la adopción de sistemas de propulsión de combustible alternativo (incluidas las emisiones cero), mejorar la aerodinámica de los vehículos y garantizar la interoperabilidad con otros modos de transporte.

La evaluación de la Directiva llevada a cabo en 2022 mostró que, si bien la Directiva es eficaz para promover la seguridad vial, proteger las infraestructuras viarias y facilitar el uso de vehículos de carretera en el transporte intermodal en contenedores, se queda corta en la igualdad

de condiciones y en los aspectos de descarbonización.

Los problemas de la fragmentación del mercado de los vehículos más largos y pesados y de la aplicación ineficaz e incoherente se deben en gran medida a las deficiencias de la Directiva. Las normas poco claras y faltantes en la Directiva han dado lugar a un mosaico de normas y requisitos nacionales, interpretaciones divergentes y prácticas de control. Esto obstaculiza la libre circulación de vehículos pesados dentro de la UE, distorsiona la competencia y conduce a una pérdida de eficiencia operativa y energética. Son las principales causas del bajo rendimiento de la Directiva con respecto a sus objetivos de garantizar la circulación libre y eficiente de mercancías y la competencia leal.

En cuanto a los aspectos de descarbonización, la aceptación de vehículos de cero emisiones en la flota de vehículos pesados es actualmente muy limitada. La flota de camiones de la UE (por encima de 3,5 toneladas) sigue estando dominada en gran medida por los motores de combustibles fósiles, con el 96,3 % de todos los camiones de la UE funcionando con gasóleo, y solo el 0,7 % de todos los camiones que funcionan con motores de combustión interna de combustible alternativo (gas natural y GLP). La proporción de camiones cargables eléctricamente, incluidos los vehículos eléctricos e híbridos enchufables, es tan baja como 0.2%. El registro anual de camiones de cero emisiones creció de 0.6% en 2016 a 7% en 2020. Va en la dirección correcta, pero no lo suficientemente rápido como para contribuir de manera significativa a la consecución del objetivo del Pacto Verde Europeo<sup>5</sup> de una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte para 2050.

Los programas marco europeos de investigación e innovación han estado apoyando vehículos pesados de bajas o cero emisiones, características aerodinámicas y desafíos de eficiencia energética con asociaciones específicas desde 2007 con la Iniciativa Europea de Vehículos Verdes en el marco del 7PM, la Iniciativa Europea de Vehículos Verdes en el marco de Horizonte 2020 y actualmente con el transporte por carretera de cero emisiones en el marco de Horizonte Europa. Los proyectos específicos aportaron algunas de las innovaciones, como remolques con motor de cero emisiones y aerodinámica mejorada<sup>6</sup>.

La baja utilización de vehículos pesados de emisión cero y soluciones de ahorro de energía tiene múltiples causas subyacentes, y la deficiencia de la Directiva tiene una contribución limitada. La Directiva no proporciona incentivos suficientes para que el sector fomente la inversión en tecnologías de emisión cero, como una asignación necesaria para pesos o dimensiones para compensar el peso y/o el tamaño de la tecnología pertinente y garantizar al menos la misma capacidad de carga que los vehículos pesados convencionales que funcionan con combustibles fósiles.

La presente propuesta pretende abordar tres problemas que se han identificado: i) la baja utilización de vehículos pesados de emisión cero: ii) la fragmentación del mercado de vehículos más largos y pesados; y

iii) aplicación ineficaz e incoherente. Sus principales objetivos son eliminar barreras y proporcionar mayores incentivos para la adopción de tecnologías de cero emisiones y ahorro de energía.

en el sector de los vehículos pesados, facilitar aún más las operaciones intermodales, aclarar las normas sobre el uso de vehículos más largos y/o pesados en las operaciones transfronterizas y hacer que la aplicación sea eficaz y eficiente.

La Comunicación de la Comisión sobre una estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encaminar el transporte europeo para el futuro<sup>7</sup> identificó la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones como una de las medidas clave que pueden estimular eficazmente la

demanda de vehículos de cero emisiones y promover la cooperación modal. Esto puede ayudar a impulsar la transición hacia un sistema de transporte sin contaminación en la UE y promover la innovación en el sector.

Esta propuesta es una pieza importante en la serie de medidas necesarias para ecologizar el transporte por carretera. Para ser eficaz a la hora de impulsar el despliegue de vehículos pesados de emisión cero, debe ir de la mano del despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje<sup>8</sup>, normas más estrictas de cero emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados<sup>9</sup>, la aplicación de sistemas de tarificación vial basados en el comportamiento de los vehículos pesados con las emisiones de CO<sub>2</sub> y la inclusión del transporte por carretera en los sistemas de comercio de derechos de emisión. La eficacia de la Directiva en la promoción del transporte intermodal de mercancías depende en gran medida de la disponibilidad y la capacidad de otros modos de transporte. Por consiguiente, la presente Directiva debe complementarse con otras iniciativas legislativas modales e intermodales adoptadas conjuntamente como parte del paquete de ecologización del transporte de mercancías, en particular las medidas para gestionar y coordinar mejor el tráfico ferroviario internacional y la iniciativa sobre una metodología común para que las empresas calculen sus emisiones de gases de efecto invernadero. La revisión prevista de la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>10</sup> (en lo sucesivo, «Directiva sobre transporte combinado») también reforzará los efectos de la presente propuesta en la promoción del crecimiento del transporte intermodal.

---

<sup>1</sup> DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

<sup>2</sup> [Libro de bolsillo estadístico 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=sdg-13-8-2022)

<sup>3</sup> [Visor nacional de datos de emisiones de contaminantes atmosféricos 2005-2020.](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=sdg-13-8-2022)

<sup>4</sup> 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 (DO L 115 de 6.5.2015, p. 1), Decisión (UE) 2019/894 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en lo que respecta a El límite de tiempo para el IMPsupresión de las normas especiales relativas a la longitud máxima de las cabinas que ofrecen un mejor rendimiento aerodinámico, eficiencia energética y rendimiento de seguridad (DO L 164 de 20.6.2019, p. 30) y del Reglamento (UE) 2019/1242 de la Unión Europea El Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los nuevos vehículos pesados vehículos y por el que 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 (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

---

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>6</sup> AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>), y TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

---

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> COM(2021) 559 final.

<sup>9</sup> .COM (2023) 88 final.

<sup>10</sup> 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 (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

<sup>11</sup> 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 (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Aunque estas iniciativas abarcan diferentes aspectos modales e intermodales del marco regulador del transporte terrestre, se complementan entre sí para ofrecer un sistema de transporte terrestre más eficiente y sostenible.

Además, la Directiva 1999/62/CE (Directiva Euroviñeta)<sup>12</sup>, al abordar la necesidad de internalizar los costes externos del transporte por carretera y aplicar los principios de «quien contamina paga» y «el usuario paga», reforzará aún más los incentivos que ofrece la Directiva sobre pesos y dimensiones para impulsar la adopción de vehículos pesados de emisión cero y fomentar el uso de remolques y semirremolques energéticamente eficientes. junto con la inclusión del transporte por carretera en el comercio de derechos de emisión<sup>13</sup>.

La presente propuesta también es coherente con la propuesta de revisión del Reglamento sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013<sup>14</sup>. Su objetivo es, entre otras cosas, modernizar la red de carreteras mediante la mejora de los estándares de calidad, incluido el despliegue de mecanismos de pesaje integrados en la infraestructura vial. Estos son necesarios para controlar mejor el cumplimiento de los límites máximos de peso autorizados establecidos en la Directiva sobre pesos y dimensiones.

En el contexto de la adecuación de las características de un vehículo pesado de transporte de mercancías por carretera al estado y la capacidad de la infraestructura viaria, las normas de la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2010/40/UE relativa al marco para la implantación de sistemas de transporte inteligentes en el ámbito del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte<sup>15</sup> sobre el formato y la accesibilidad de los datos sobre el peso, Las restricciones de longitud, anchura y altura también son relevantes y coherentes con esta iniciativa.

Además, la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (Directiva sobre la aplicación transfronteriza)<sup>16</sup>, tiene por objeto mejorar la seguridad vial y garantizar la igualdad de trato de los conductores, a saber, los infractores residentes y no residentes. En marzo de 2023, la Comisión adoptó una propuesta legislativa<sup>17</sup> para modificar la Directiva sobre la aplicación transfronteriza de la ley, ampliando su ámbito de aplicación a otras infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial. El "uso de un vehículo sobrecargado" es uno de ellos. Por lo tanto, el mecanismo previsto por la Directiva podría utilizarse para identificar a los infractores y facilitar su enjuiciamiento por infringir las normas de la Directiva sobre pesos y dimensiones.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

En términos más amplios, la presente propuesta se ajusta a los objetivos generales de la transformación ecológica y digital de la economía de la UE, y en particular al Plan de Acción Contaminación Cero, en el que facilita la adopción de vehículos pesados de emisión cero <sup>18</sup>. Es coherente y contribuye al objetivo a largo plazo de lograr la neutralidad climática para 2050, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo

---

<sup>12</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de tasas de vehículos pesados de transporte de mercancías destinados a la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

<sup>13</sup> COM(2021) 551 final

<sup>14</sup> COM(2021) 812 final

<sup>15</sup> COM(2021) 813 final

<sup>16</sup> DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

Comunicación<sup>19</sup>, así como el compromiso de la UE de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en un 55 % para 2030 en comparación con 1990, tal como se establece en la Ley Europea del Clima<sup>20</sup>. Además, la revisión prevista es, por tanto, coherente con el paquete «Fit for 55»<sup>21</sup>, que incluye esfuerzos para reducir la dependencia de los combustibles fósiles y aumentar el despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos. En términos de eficiencia energética, la propuesta responde al Plan REPowerEU 2022<sup>22</sup>, cuyo objetivo clave es reducir la dependencia de los combustibles fósiles rusos tras la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, así como acelerar la transición ecológica, incluso hacia vehículos de cero emisiones, como se refleja en la propuesta.

También existen claras sinergias entre esta iniciativa y el Reglamento (UE) 2019/1242, que establece normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados<sup>23</sup>. Establece requisitos para los fabricantes de vehículos para vehículos pesados más eficientes en términos de consumo de combustible y cero emisiones. La propuesta de revisión del Reglamento, adoptada por la Comisión el 14 de febrero de 2023<sup>24</sup>, amplía el ámbito de aplicación a casi todos los vehículos pesados de nueva matriculación con emisiones certificadas de CO<sub>2</sub> y establece nuevos objetivos de emisión de CO<sub>2</sub> a partir de 2030. Para alcanzar eficazmente los objetivos y alcanzar los objetivos de ecologización lo antes posible, las normas de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados deben complementarse con medidas facilitadoras dirigidas al lado de la demanda, en particular la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones. Esto establecerá los incentivos adecuados para que los operadores de transporte inviertan en vehículos pesados más limpios.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

La base jurídica de la Directiva modificativa propuesta es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Mejorar la eficiencia y el comportamiento medioambiental del transporte por carretera, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial, son objetivos esenciales de la política común de transportes.

De conformidad con el artículo 91, apartado 1, la UE está facultada para establecer normas comunes aplicables al transporte internacional entre los Estados miembros o que atraviese el territorio de uno o varios Estados miembros.

### **• Subsidiariedad (para competencias no exclusivas)**

La UE ya tiene competencia para establecer límites a las dimensiones y pesos de los vehículos pesados utilizados en operaciones transfronterizas en virtud de la adopción de la Directiva sobre pesos y dimensiones. Al mismo tiempo, la Directiva permite a los Estados miembros permitir que vehículos más grandes o pesados circulen por sus propios territorios en función de sus necesidades y circunstancias específicas.

A pesar de los esfuerzos de la Directiva por armonizar las normas técnicas, presenta deficiencias que dan lugar a interpretaciones divergentes y a una aplicación incoherente por parte de los Estados miembros. Esto da como resultado una fragmentación de los requisitos nacionales, lo que dificulta el objetivo de crear un Espacio Único Europeo de Transporte. La acción de la UE es necesaria para eliminar estas barreras y garantizar operaciones de transporte eficientes, justas y sostenibles dentro del mercado interior.

Además, la Directiva no ha promovido eficazmente la adopción de combustibles alternativos, tecnologías de ahorro de energía y transporte intermodal. Dada la necesidad de descarbonización y los avances tecnológicos emergentes, es necesario adoptar nuevas medidas

de la UE para incentivar y acelerar el despliegue de vehículos pesados de emisión cero, promover la innovación, mejorar la compatibilidad con otros modos de transporte y contribuir a los objetivos de ecologización.

La revisión de la Directiva no restringe la capacidad de los Estados miembros para abordar las circunstancias locales y las operaciones nacionales. Una consulta pública puso de manifiesto un firme apoyo a la acción de la UE para impulsar la cooperación transfronteriza, garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte.

La evaluación de la Directiva reconoce su valor añadido a la hora de establecer normas de la UE para los pesos y dimensiones de los vehículos pesados en las operaciones transfronterizas. Sin embargo, también identifica deficiencias, como lagunas legales y estándares obsoletos que obstaculizan el progreso tecnológico y los esfuerzos de descarbonización. Sin una acción coordinada de la UE, los Estados miembros tendrían que actuar individualmente, lo que conduciría a la fragmentación del mercado, distorsiones de la competencia y prácticas discriminatorias. Además, las iniciativas nacionales por sí solas son insuficientes para abordar los problemas de toda la UE y alcanzar los objetivos de descarbonización.

Por lo tanto, la acción de la UE es esencial para abordar estas cuestiones de manera eficaz, garantizar el funcionamiento armonizado del mercado interior, promover el comportamiento medioambiental y proporcionar estabilidad para la planificación a largo plazo por parte de los operadores de transporte por carretera y los fabricantes de vehículos pesados.

- **Proporcionalidad**

La propuesta logra el equilibrio adecuado entre la consecución de los objetivos deseados de armonización, descarbonización y aplicación de manera eficaz, garantizando al mismo tiempo que las medidas propuestas no vayan más allá de lo necesario para resolver los problemas detectados o cumplir el objetivo político.

La propuesta contribuye a mejorar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte transfronterizo y a reforzar eficazmente la aplicación. No impone costes significativos a los operadores y solo conlleva algunos costes iniciales de inversión para los Estados miembros. Esta forma progresiva y eficiente de alcanzar los objetivos permitirá una transición «verde» fluida para las autoridades y los operadores.

Logra el equilibrio adecuado entre el establecimiento de normas mínimas a escala de la UE para la descarbonización y la aplicación de las normas aplicables y la flexibilidad de los Estados miembros para establecer soluciones más ambiciosas, en particular en lo que respecta a los instrumentos de ejecución.

La proporcionalidad de la propuesta se basa en una evaluación cuidadosa de todas las opciones políticas analizadas en el marco de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta (véanse las secciones 7.4 y 8.1 del informe de evaluación de impacto para más detalles)<sup>25</sup>.

Las principales conclusiones de la evaluación fueron las siguientes:

- (1) Ha surgido un mosaico de excepciones nacionales y bilaterales, junto con requisitos administrativos, técnicos y de seguridad que rigen las operaciones de vehículos más pesados y/o más largos, a pesar del mejor grado previsto de armonización reglamentaria que la Directiva pretendía lograr;
- (2) El uso de vehículos pesados alimentados con combustibles alternativos y la mejora de la aerodinámica para aumentar la eficiencia energética de las operaciones de transporte por carretera y reducir las emisiones de GEI aún no ha dado resultados significativos;
- (3) La aplicación de las normas varía significativamente entre los Estados miembros en cuanto al número de controles, la eficacia en la detección de infracciones, las herramientas y prácticas de control;
- (4) Se consideró que las restricciones al transporte transfronterizo de vehículos más pesados o más largos eran la principal fuente de ineficiencias operativas y energéticas, lo que implicaba cargas y costes administrativos innecesarios para los operadores de transporte por carretera;
- (5) Existen ciertas incoherencias internas en las normas de la Directiva sobre pesos y dimensiones, que se deben principalmente al hecho de que la Directiva intenta equilibrar los diversos objetivos perseguidos al tiempo que reconoce las diferencias entre los Estados miembros en materia de normas de infraestructura y condiciones operativas;
- (6) El valor añadido de la UE se reconoció cuando se aprobó la Directiva, y las justificaciones de este valor añadido siguen siendo convincentes, ya que la Directiva ha dado a las empresas de transporte por carretera unas condiciones de competencia equitativas;
- (7) Los objetivos de la Directiva siguen siendo pertinentes. Sus objetivos de mejorar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte, facilitar el transporte intermodal y garantizar una competencia leal, salvaguardando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, siguen reflejando las necesidades presentes y futuras y encajando bien con el objetivo político de desarrollar un sistema de transporte equitativo, seguro, sostenible y resiliente en la UE.

<sup>17</sup> .COM (2023)126.

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final

<sup>19</sup> COM(2019) 640 final

<sup>20</sup> COM(2020/80) final

<sup>21</sup> COM(2021) 550 final

<sup>22</sup> COM(2022) 230 final

<sup>23</sup> Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establece Normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados nuevos y por la que 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 (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

<sup>24</sup> COM(2023) 88 final.

<sup>25</sup> Impacto Informe de evaluación que acompaña al documento Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecedeterminados vehículos de carretera que circulan dentro de la Comunidad las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, SWD(2023) 445.

<sup>26</sup> SWD(2021) 305 final Legislar mejor (europa.eu)



La principal conclusión de la evaluación es que la Directiva solo logró alcanzar parcialmente sus objetivos de reforzar el mercado interior, mejorar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte por carretera, contribuir a la seguridad vial y a la protección de las infraestructuras viarias. Por un lado, las normas técnicas comunes para los vehículos pesados han permitido operaciones transfronterizas más eficaces, seguras y justas dentro del mercado interior de la UE. Por otra parte, el elevado número de excepciones y requisitos nacionales establecidos por los Estados miembros en consonancia con la Directiva han dado lugar a la fragmentación de determinados segmentos del mercado y a ineficiencias operativas. Si bien la Directiva ha contribuido a aumentar la cuota del transporte intermodal en contenedores y a mejorar el rendimiento energético y operativo de las operaciones en los Estados miembros, lo que permite vehículos más largos y pesados, su contribución global a la eficiencia energética de las operaciones de transporte de mercancías en la UE, también mediante la adopción de dispositivos aerodinámicos y sistemas de propulsión alimentados alternativamente (incluidos los de emisión cero), ha sido muy limitado. La Directiva se considera eficaz para promover la seguridad vial y reducir el desgaste de las infraestructuras.

- **Consultas con las partes interesadas**

En 2022 y 2023 se llevaron a cabo consultas con las partes interesadas durante *la evaluación ex post* y la evaluación de impacto, en consonancia con los principios de mejora de la legislación. Se utilizaron métodos de consulta abiertos y específicos y diversas herramientas de consulta.

El objetivo de estas actividades fue:

- (1) recabar información y opiniones de las partes interesadas sobre las principales cuestiones relacionadas con la aplicación de la Directiva, los problemas clave y sus impulsores, así como sobre los cambios deseables en el marco regulador;
- (2) recabar aportaciones especializadas (datos e información, opiniones de expertos) sobre aspectos específicos del marco regulador;
- (3) Recopilar información y opiniones sobre los posibles impactos de las diferentes

medidas políticas. En 2022 se llevaron a cabo las siguientes actividades de consulta:

- una consulta sobre la convocatoria de pruebas, de enero a febrero de 2022;
- una consulta pública abierta, de abril a julio de 2022;
- una encuesta dirigida a diferentes grupos de partes interesadas, de septiembre a octubre de 2022;
- dos talleres, uno dirigido a las partes interesadas de la industria y otro a los Estados miembros en diciembre de 2022.

Además, una serie de reuniones bilaterales y multilaterales con diferentes partes interesadas (de los sectores de carretera, ferrocarril y transporte combinado, fabricantes de camiones, asociaciones empresariales, carreteras, autoridades de infraestructura y autoridades nacionales), con varios documentos de posición recibidos y analizados a lo largo de 2022 y en el primer trimestre de 2023.

Entre las partes interesadas consultadas figuraron: autoridades de infraestructuras viarias, empresas de transporte por carretera, asociaciones empresariales, cargadores, transitarios, autoridades nacionales de los Estados miembros, fabricantes de vehículos pesados y fabricantes de equipos originales, otras partes interesadas pertinentes (de la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales y del mundo académico) y el público.

Los temas clave explorados en las tres primeras actividades de consulta a las partes interesadas

siguieron en gran medida los diversos elementos de la matriz de evaluación, a saber, la eficacia en la consecución de los objetivos, la eficiencia, la pertinencia, la coherencia y el valor añadido de la UE.

Un tema común en la respuesta a la convocatoria de pruebas fue la falta de normas uniformes de la UE sobre el transporte transfronterizo entre Estados miembros que permitan vehículos más largos y pesados en virtud de la actual Directiva sobre pesos y dimensiones. En la consulta pública abierta, los encuestados también identificaron el fracaso de la Directiva para abordar eficazmente la eficiencia energética del transporte por carretera. En general, las partes interesadas confirmaron los problemas identificados inicialmente y su dimensión europea, y apoyaron ampliamente los objetivos de descarbonización, armonización y aplicación de la revisión. Las consultas con las partes interesadas también sugirieron posibles soluciones a los problemas identificados.

Las medidas de descarbonización, como aumentar los pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados para compensar el tamaño y el peso de las tecnologías de cero emisiones, así como permitir el transporte transfronterizo en vehículos más pesados o más largos entre Estados miembros vecinos que permiten las mismas normas de pesos o dimensiones en sus territorios, recibieron un amplio apoyo de las partes interesadas. Al mismo tiempo, debido a la preocupación por los efectos en la infraestructura viaria y un posible retroceso modal del ferrocarril a la carretera, algunos Estados miembros y partes interesadas del transporte ferroviario e intermodal expresaron su reticencia a autorizar operaciones transfronterizas de larga distancia con vehículos más pesados o más largos. Los incentivos adicionales de ecologización, como el aumento del peso máximo para los vehículos pesados de emisión cero, independientemente del peso de la tecnología de emisión cero, y la consideración de los remolques y semirremolques como unidades de transporte intermodal, fueron bien recibidos por todos los grupos de partes interesadas.

Las autoridades y la industria también pidieron una armonización de la longitud de carga de los portavehículos y el establecimiento de un nivel mínimo de inspecciones en los vehículos pesados sobrecargados. Las partes interesadas también apoyaron firmemente la armonización y simplificación de los procesos administrativos relacionados con los permisos para el transporte de cargas indivisibles.

- **Recopilación y utilización de conocimientos especializados**

El propio trabajo de la Comisión sobre *la evaluación ex post* y la evaluación de impacto se vio respaldado por dos estudios externos realizados por un consorcio independiente dirigido por Transport & Mobility Leuven y Ramboll Management Consulting. También consistió en Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety y expertos individuales subcontratados.

En el informe de ejecución<sup>27</sup> elaborado por la Comisión, con el apoyo técnico del contratista externo COWI, se recogieron datos e información importantes.

---

<sup>27</sup> DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN informe sobre la aplicación de las modificaciones de la Directiva 96/53/CE introducidas por la Directiva (UE) n.º 719/2015, SWD(2023)70.

Durante la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto, se consultó periódicamente al Grupo Director Interservicios de la Comisión, compuesto por expertos de los ámbitos políticos pertinentes de la UE (medio ambiente, clima, energía, mercado interior, empleo).

Además, se consultó a las partes interesadas de la industria, incluidos los desarrolladores de tecnologías verdes, los fabricantes de vehículos, las asociaciones sectoriales (de carreteras y ferrocarriles), las autoridades viales y muchos otros.

- **Evaluación de impacto**

Esta propuesta de modificación de la Directiva sobre pesos y dimensiones va acompañada de un informe de evaluación de impacto. El proyecto de informe se presentó al Comité de Control Reglamentario el 26 de abril de 2023, y el Comité emitió su dictamen favorable con reservas el 26 de mayo de 2023<sup>28</sup>. El informe se ajustó en consecuencia para tener en cuenta las reservas, así como las observaciones más detalladas de la Junta. La evaluación de impacto proporciona una explicación detallada de las opciones políticas, incluidas en la sección 5, mientras que la sección 6 proporciona un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones.

Se diseñaron tres opciones políticas para abordar los problemas identificados y los impulsores de los problemas, centrándose en los objetivos de descarbonización, armonización y cumplimiento. Todas las opciones ayudan a alcanzar los objetivos de la iniciativa, aunque con diferentes niveles de eficacia y eficiencia.

La opción política A (PO-A) consta de siete medidas de política comunes a las tres opciones. Se centra en la eliminación de las barreras a la adopción de vehículos de cero emisiones y soluciones de ahorro de energía mediante la concesión de derechos de emisión adicionales de peso y longitud para compensar el peso y / o el tamaño de dichas tecnologías. Armoniza la longitud de carga de los transportistas de vehículos y aclara las normas aplicables al uso de vehículos más pesados y/o más largos (es decir, vehículos pesados de 44 toneladas y sistemas modulares europeos) en operaciones transfronterizas, y apoya todo tipo de operaciones, incluido el transporte intermodal no contenerizado. El PO-A incentiva aún más el transporte intermodal en contenedores al permitir una altura adicional para acomodar contenedores de alto cubo en los tramos por carretera de las operaciones de transporte intermodal. También refuerza la aplicación mediante el establecimiento de un nivel mínimo de controles que deben realizar los Estados miembros y establece requisitos mínimos a los Estados miembros que deseen aplicar políticas de acceso inteligente para garantizar la armonización y la interoperabilidad de estos sistemas en toda la UE.

La opción de política B (PO-B) tiene un alcance más amplio que el PO-A. Incorpora las siete medidas de política común junto con medidas adicionales que proporcionan mayores incentivos para la adopción de vehículos de emisión cero al elevar el límite de peso para los vehículos pesados de emisión cero de un máximo de 42 toneladas en la actualidad (considerado insuficiente para compensar el peso de parte de la tecnología actual de emisión cero) a 44 toneladas, independientemente del peso de la tecnología de emisión cero. Esta medida permite a los operadores obtener capacidad de carga adicional si la tecnología de cero emisiones se vuelve más ligera y más pequeña. El PO-B facilita aún más el transporte intermodal al clasificar los camiones, remolques y semirremolques como unidades de transporte intermodal que se beneficiarán de la misma asignación de peso adicional de 4 toneladas que los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles. El PO-B también prevé una mayor armonización de los requisitos administrativos relativos a la expedición de permisos para el transporte de cargas indivisibles por vehículos que superen los límites de peso y dimensión establecidos en la Directiva. También introduce medidas que hacen que la aplicación sea más específica y más eficiente gracias al uso de mecanismos de pesaje que se instalarán en la

infraestructura vial. Para apoyar la transición a cero-

---

<sup>28</sup> Regulador Opinión de la Junta de Scrunity. Directiva sobre pesos y dimensiones, SEC(2023) 445.

OP-B establece una fecha objetivo después de la cual los vehículos pesados de alta definición (44 toneladas), permitidos por el OP-A para su uso en el transporte transfronterizo, deben ser de cero emisiones o utilizarse para operaciones intermodales. La OP-B ofrece ventajas a los operadores, pero requiere algunos cambios normativos y de gastos por parte de los Estados miembros.

La opción política C (PO-C) también incluye las siete medidas de política común y medidas adicionales sobre armonización, descarbonización y aplicación. Amplía el ámbito operativo de los sistemas modulares europeos (EMS) en todo el territorio de la UE (no limitado, como en el PO-B, a los Estados miembros que permiten el EMS en el transporte nacional), introduce normas de seguridad y requisitos de cualificación más estrictos para la circulación de EMS, establece corredores para el transporte de cargas indivisibles e impone obligaciones de ejecución adicionales a los Estados miembros. El PO-C ofrece una mayor eficiencia operativa, beneficios medioambientales y aplicación de las normas, pero conlleva un mayor nivel de intervención y mayores costes para los Estados miembros. Estos están vinculados al mantenimiento y refuerzo de la infraestructura vial, y a los costes adicionales de cumplimiento para los operadores.

Todas las opciones políticas abordan los problemas identificados y sus impulsores y ayudan a alcanzar objetivos específicos y principales, aunque con un nivel diferente de eficacia y eficiencia.

El análisis de la eficiencia de las opciones políticas sugiere que los beneficios totales, que varían entre las opciones de 20 000 millones EUR (OP-A), 80 200 millones EUR (OP-B) y 97 000 millones EUR (OP-C), superan los costes totales que oscilan entre 1 900 millones EUR (OP-A), pasando por 6 500 millones EUR (OP-B) y 15 100 millones EUR (OP-C). El PO-B muestra la relación beneficio-coste más alta (12,3), seguido de el PO-A (10,7) y el PO-C (6,4).

Sobre la base de la comparación de las tres opciones políticas en términos de eficacia, eficiencia, coherencia, subsidiariedad y proporcionalidad, la evaluación de impacto concluye que el OP-B es el más adecuado. Es más eficaz para abordar todos los objetivos específicos que el OP-A, con costes ligeramente superiores que deben soportar las autoridades de los Estados miembros a corto plazo. El PO-B es ligeramente menos eficaz que el PO-C, en particular en lo que respecta a la aplicación y al incentivo de la ecologización de vehículos más largos y/o más pesados. Sin embargo, el PO-B parece ser más factible y más fácil de aplicar que el PO-C en lo que respecta a las condiciones operativas para la circulación de vehículos más largos y/o más pesados (incluido el transporte anormal) y para las medidas de control. El PO-B garantiza un equilibrio entre los objetivos que deben alcanzarse y los costes y la proporcionalidad de la intervención, así como la facilidad de ejecución.

La Directiva contribuye directamente al Objetivo de Desarrollo Sostenible # 13 de la ONU (*'Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos'*)<sup>29</sup>, con 1.592,7 miles de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> ahorradas en 2030 y 54,6 mil toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> ahorradas en 2050. Acumulativamente durante 2025-2050, la propuesta reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> en 27,8 millones de toneladas (1,2% de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte de mercancías). Se estima que los costes externos de las emisiones de CO<sub>2</sub>, expresados como el valor actual durante 2025-2050 en relación con la línea de base, disminuyan en 3 500 millones EUR. Esta reducción en las emisiones de CO<sub>2</sub> está impulsada por el mayor uso de vehículos pesados de cero emisiones, el cambio al transporte intermodal y la disminución en el número de viajes (impulsado por el aumento de la carga útil). También contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible # 3 (*'Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades'*)<sup>30</sup> con 5,1 mil toneladas de emisiones de NO<sub>x</sub> ahorradas en 2030 y 0,7 mil

toneladas de emisiones de NOx ahorradas en 2050, 1 mil toneladas de emisiones de partículas ahorradas en 2030 y 0,4 mil toneladas de emisiones de NOx ahorradas en 2050, junto con una reducción de los costes externos de las emisiones sonoras de 0 700 millones EUR (expresados como el valor actual durante 2025-2050 en relación con la línea de base) y 411 vidas salvadas, acumulativamente durante 2025-2050, en relación con la línea de base. Las vidas salvadas (es decir, la reducción de muertes por accidentes) son posibles gracias al cambio al transporte intermodal y la disminución del número de viajes (impulsada por el aumento de la carga útil).

---

<sup>29</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

<sup>30</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

La introducción de normas y condiciones armonizadas para las operaciones transfronterizas de vehículos que superen determinados pesos y dimensiones significa que la iniciativa simplificará y mejorará la eficiencia de la legislación en general. Reducirá la carga reglamentaria para los operadores y contribuirá al funcionamiento fluido, justo y seguro del mercado interior del transporte por carretera.

- **Aplicación del enfoque «uno dentro, uno fuera»**

Este enfoque consiste en «compensar cualquier nueva carga para los ciudadanos y las empresas resultante de las propuestas de la Comisión mediante la eliminación de una carga existente equivalente en el mismo ámbito político».

Se espera que la OP-B genere ahorros de costes administrativos para los operadores de transporte por carretera debido a una reducción en el tiempo necesario para preparar y presentar solicitudes para la expedición de permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles (1 200 millones EUR, expresado como el valor actual sobre 2025-2050 en relación con la línea de base), gracias a la armonización de los formularios y procedimientos de solicitud. A efectos del enfoque «uno dentro, uno fuera», el ahorro anual de costes administrativos se estima en 71,8 millones de euros al año debido a una reducción del tiempo necesario para preparar y presentar solicitudes de expedición de permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles.

- **Adecuación y simplificación de la reglamentación**

La presente propuesta forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2022 en el anexo II (iniciativa REFIT), bajo el título «Un nuevo impulso para la democracia europea»<sup>31</sup>. Tiene una importante dimensión REFIT en términos de simplificación y armonización de los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos que los Estados miembros aplican a los vehículos más largos o pesados que viajan en sus territorios y en operaciones transfronterizas. La iniciativa reducirá la carga administrativa para los operadores relacionada con los requisitos divergentes y costosos para los permisos de transporte de cargas anormales o indivisibles.

Una carga de costes significativa derivada de la actual Directiva sobre pesos y dimensiones consiste en las implicaciones para los operadores que se ven impedidos de realizar operaciones transfronterizas por vehículos más largos y/o más pesados que están permitidos en dos (o más) Estados miembros vecinos. La falta de claridad en las normas de la Directiva da lugar a interpretaciones nacionales divergentes en lo que respecta a las operaciones transfronterizas de estos vehículos y da lugar a un mosaico de prácticas. En algunos casos, los operadores están obligados a descargar parcialmente el vehículo antes de cruzar la frontera, mientras que en otros pueden cruzar libremente la frontera sobre la base de acuerdos bilaterales entre los dos Estados miembros. La iniciativa eliminará la inseguridad jurídica sobre las operaciones de cruce de fronteras efectuadas por vehículos más largos o pesados (por ejemplo, transportistas de automóviles, EMS, vehículos pesados de 44 toneladas) y la carga administrativa correspondiente. Además, al establecer normas comunes para la aplicación de las normas transfronterizas, se creará más seguridad jurídica para los operadores, los fabricantes y las autoridades.

---

<sup>31</sup> .COM (2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - ES - EUR-Lex (europa.eu)

## **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea<sup>32</sup>. Contribuye al objetivo de alcanzar un alto nivel de protección del medio ambiente de conformidad con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de la Carta.

### **3. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Se espera que la propuesta genere costes de ajuste para la Comisión. Estos están vinculados al establecimiento de estándares técnicos y operativos para el intercambio de información sobre el transporte de cargas indivisibles y al desarrollo de estándares de Políticas de Acceso Inteligente (IAP).

El establecimiento de normas técnicas y operativas para el intercambio de información sobre el transporte de cargas indivisibles se realizará en dos etapas. En un primer momento, se realizará un estudio para recopilar los elementos requeridos y proponer varias opciones para el establecimiento de las normas. En una segunda etapa, los resultados del estudio se utilizarán para redactar las normas con la ayuda de un grupo de expertos. El coste del estudio inicial se estima en 400 000 euros. Se necesitarán dos talleres presenciales. El coste medio de un taller de dos días organizado por la Comisión se estima en 30 000 euros. Por lo tanto, los costes de ajuste únicos se estiman en 460 000 euros.

La elaboración de las normas del PAI también se llevará a cabo en dos etapas. En primer lugar, se llevará a cabo un estudio seguido de dos talleres y elaboración de normas con la ayuda de un grupo de expertos. El coste del estudio se estima en 400 000 euros. El coste medio de un taller de dos días organizado por la Comisión se estima en 30 000 euros. Se necesitarán dos de estos talleres presenciales. La remuneración de los expertos que contribuyen a las reuniones se estima en 5 000 euros por cada reunión. Por lo tanto, los costes de ajuste únicos para PMc7 se estiman en 470 000 EUR.

### **4. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de aplicación y disposiciones de supervisión, evaluación y presentación de informes**

---

La Comisión supervisará y evaluará el impacto real de la legislación a través de diferentes acciones y un conjunto de indicadores que le permitan medir los avances en la consecución de objetivos específicos y operativos. Las acciones de seguimiento incluyen informes periódicos (2 años) por parte de los Estados miembros sobre el número y el tipo (aleatorios, específicos y automatizados) de los controles de cumplimiento realizados y el número y la categoría de infracciones detectadas. Sobre la base de estas presentaciones nacionales, la Comisión preparará informes 2 anuales para el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la aplicación por parte de los Estados miembros de las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados. Sacará conclusiones sobre el cumplimiento por parte de los Estados miembros de sus obligaciones de ejecución y sobre el cumplimiento por parte de los operadores de las normas sobre pesos de los vehículos pesados. La presentación periódica de informes también ayudará a observar las tendencias en los niveles de cumplimiento y en la eficacia de las actividades y herramientas de aplicación. La Comisión seguirá trabajando con el Grupo de expertos sobre pesos y dimensiones, que le ayudará a identificar y debatir casos de interpretaciones divergentes de las normas de la UE sobre peso y dimensiones y de los diferentes requisitos nacionales y prácticas de aplicación. El objetivo es establecer enfoques comunes y emitir orientación cuando sea necesario. Además, los sistemas de monitoreo e información que serán establecido por los



Estados miembros ayudará a evaluar la evolución del uso del SME y su ámbito operativo, el nivel de transporte de cargas indivisibles y las condiciones operativas nacionales.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo. Las principales normas que modifican sustancialmente la Directiva o añaden nuevos elementos son las siguientes:

*Artículo 1, apartado 1*

El artículo 1 se modifica para actualizar las referencias a la legislación pertinente sobre homologación de tipo y vigilancia del mercado de los vehículos y sus remolques, y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

*Artículo 1, apartado 2*

Se modifica el artículo 2 para adaptar las definiciones de «remolque» y «semirremolque» y los procedimientos para medir las dimensiones máximas autorizadas a las de la legislación sobre homologación de tipo de vehículos, añadiendo las definiciones clave de «sistema modular europeo» y «transportista de vehículos» y la definición de «plataforma eFTI» de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1056/2020<sup>33</sup>.

La definición de operación de transporte intermodal y las referencias necesarias a estos tipos de transporte en la versión revisada del anexo I también se modifican para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicionales que para los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal en contenedores. Esto animará a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte intermodal no contenerizado.

*Artículo 1, apartado 3*

El artículo 4 se modifica como sigue:

- A fin de aportar claridad jurídica sobre la circulación de vehículos pesados que superan los pesos y dimensiones establecidos en la Directiva, apartado 1, letra c), confirma que, cuando los Estados miembros hacen uso de las excepciones nacionales permitidas en virtud del apartado 2, ello no genera automáticamente el derecho a operaciones transfronterizas con vehículos más pesados o más largos;
- El párrafo 3 refleja el hecho de que el transporte de cargas indivisibles también puede dar lugar a un exceso de peso, así como a un exceso de dimensiones. Además, exige a los Estados miembros que simplifiquen y racionalicen los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o la adopción de disposiciones similares para el transporte de cargas indivisibles con el fin de minimizar la carga administrativa para los operadores y evitar retrasos. También introduce la obligación de cooperación entre los Estados miembros con respecto a los requisitos sobre señalización o marcado de vehículos, y evita barreras desproporcionadas en forma de requisitos lingüísticos nacionales;

<sup>32</sup> DO C 326 de 26.10.2012, p.391

<sup>33</sup> Regulación (UE) 1056/2020 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre la información electrónica sobre el transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

- Un nuevo apartado 4 bis establece las condiciones para la circulación de los sistemas modulares europeos (SME), que pueden utilizarse fuera de los sistemas de prueba cubiertos por el apartado 5, y sin limitarse a su función de salvaguardia para garantizar una competencia leal, tal como se establece en el artículo 4, apartado 4, letra b). Para garantizar unas condiciones justas de competencia y no discriminación, este nuevo apartado permite a los Estados miembros autorizar el SME en el tráfico nacional e internacional siempre que se cumplan condiciones específicas, incluida la información pertinente puesta a disposición de los operadores de carreteras de manera clara, accesible y transparente, en particular a través de un único sistema nacional de información y comunicación establecido por dichos Estados miembros;
- La enmienda al apartado 5 permite ampliar el ámbito geográfico de los ensayos destinados a probar, evaluar e introducir progresivamente nuevas tecnologías y sistemas, incluido el SME, que podrían realizarse también a través de las fronteras, refuerza su carácter temporal y establece un período máximo de 5 años para dichos ensayos con SME. El nuevo párrafo establece que los Estados miembros deben establecer un sistema de seguimiento para aprovechar a escala de la UE las lecciones aprendidas de la tecnología probada en los ensayos, así como para garantizar la comparabilidad de la información recopilada, incluido el impacto del EMS;
- Un nuevo apartado 5 bis faculta a la Comisión para definir los conjuntos mínimos de datos e indicadores de rendimiento que deberán proporcionar los sistemas nacionales de seguimiento para supervisar el uso del EMS y los ensayos.

#### *Artículo 1, apartado 4*

Se inserta un nuevo artículo 4 bis, según el cual los Estados miembros deben crear y gestionar un sistema electrónico nacional de información y comunicación que proporcione un punto único de acceso para que los operadores obtengan toda la información necesaria para transportar cargas indivisibles, utilicen el EMS en los Estados miembros que les permitan hacerlo y presenten solicitudes para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Para facilitar aún más los procedimientos administrativos, esta norma también establece que la Comisión puede establecer un formulario de solicitud normalizado común para los operadores de cargas indivisibles y armonizar aún más las normas y procedimientos para la expedición de permisos.

#### *Artículo 1, apartado 5*

Un nuevo artículo 4 ter elimina las barreras artificiales al movimiento transfronterizo de camiones más pesados que impiden que el transporte por carretera mejore su eficiencia operativa, energética y medioambiental en la transición a operaciones de cero emisiones. Permite temporalmente el uso de vehículos pesados de 44 toneladas que funcionan con combustibles fósiles en operaciones internacionales solo por carretera entre aquellos Estados miembros que aceptan vehículos más pesados en operaciones nacionales. También permite temporalmente su uso en el transporte intermodal, por lo que se permite el peso adicional. El período transitorio es tal que garantiza la disponibilidad suficiente de vehículos pesados de cero emisiones en el mercado, proporcionando a los operadores el tiempo necesario para renovar sus flotas actuales. La fecha en la que expirará esta medida temporal está vinculada al aumento previsto de la adopción de vehículos de emisión cero, que se prevé que represente alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones, según el análisis de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de la Comisión de modificar el Reglamento (UE) 2019/1242 [SWD(2023) 88 final].

#### *Artículo 1, apartado 6*

Un artículo 6, apartado 1 modificado, actualiza las referencias a las normas aplicables de la UE, mientras que el apartado 5 modificado adapta la referencia a la información que debe incluirse en la prueba del cumplimiento de los pesos máximos establecidos en el anexo I.

Un nuevo apartado 7 del artículo 6 exige que el organizador de la operación de transporte intermodal facilite los datos pertinentes sobre el transporte de mercancías a través de una plataforma electrónica de información sobre el transporte de mercancías (eFTI) de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056 y que esta información sea accesible para las autoridades pertinentes.

#### *Artículo 1, apartado 7*

Un artículo 8 ter modificado actualiza las referencias a las normas aplicables de la UE sobre legislación sobre homologación de tipo.

#### *Artículo 1, apartado 8*

Con un potencial limitado para mejorar su eficiencia energética, los portavehículos con carrocería abierta están actualmente autorizados en la mayoría de los Estados miembros a superar la longitud máxima autorizada para las cargas salientes, lo que aumenta significativamente su capacidad de carga. Un nuevo artículo 8 quater armoniza las normas sobre cargas salientes para estos vehículos y confirma la legalidad de su uso en el transporte internacional.

#### *Artículo 1, apartado 9*

Un artículo 9 bis, apartado 1, modificado aclara que el exceso de longitudes máximas previsto para las cabinas alargadas puede ser tal que pueda acomodar también tecnologías de emisión cero, como baterías y tanques de hidrógeno, en vehículos equipados con cabinas alargadas. Además, actualiza la referencia a las normas aplicables de la UE sobre legislación en materia de homologación de tipo que figura en el apartado 2.

#### *Artículo 1, apartado 10*

Al sustituir el artículo 10 ter, y también al incluir los cambios necesarios en la versión revisada del anexo I, la propuesta establece excepciones a los pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados de emisión cero que compensan el peso y el espacio de los sistemas de propulsión de emisión cero y los equipos conexos. Además, con las enmiendas del anexo I, la propuesta elimina la condición de que el peso adicional máximo para los vehículos pesados de emisión cero se limite al peso de la tecnología de emisión cero.

#### *Artículo 1, apartado 11*

El artículo 10 quater se modifica como consecuencia de la adición de un nuevo apartado al artículo 10 ter, a fin de aclarar que la posibilidad de las longitudes máximas a que se refiere dicha disposición está sujeta, en su caso, también al artículo 10 ter, apartado 2.

#### *Artículo 1, apartado 12*

El artículo 10 quinquies tiene en cuenta el despliegue mínimo de sistemas de pesaje en movimiento en la red transeuropea de transporte por carretera previsto en la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Esto garantiza la coherencia externa entre los dos instrumentos jurídicos y respalda los requisitos de ejecución establecidos en el presente artículo. El apartado 2 del artículo 10 quinquies también establece un nivel mínimo de controles de cumplimiento que deben realizar los Estados miembros, incluidos los controles nocturnos.

#### *Artículo 1, apartado 13*

Un nuevo artículo 10 octies establece condiciones mínimas comunes para el despliegue voluntario de los regímenes de política de acceso inteligente por parte de los Estados miembros y garantiza que se ajusten al marco jurídico establecido en virtud de la Directiva 2010/40/UE, en particular sobre el intercambio de datos pertinentes en tiempo real. Además, aclara que estos regímenes se conciben como una herramienta para aplicar mejor las normas de tráfico y no deben dar lugar a restricciones discriminatorias o desproporcionadas a la libre circulación de bienes y servicios que obstaculicen el buen funcionamiento del mercado interior.

#### *Artículo 1, apartado 14*

Al modificar el artículo 10 septies e incluir los cambios necesarios en el anexo I, se aumenta la altura máxima de los vehículos o conjuntos de vehículos que transportan contenedores con una altura externa estándar de 9'6" ft (contenedores de cubo alto) para facilitar aún más el desarrollo del transporte intermodal.

#### *Artículo 1, apartado 15*

El artículo 10 octies especifica la información necesaria para evaluar el rendimiento de la Directiva de manera adecuada y regular, evaluar su impacto en el sistema de transporte en su conjunto y supervisar las pruebas y los regímenes desplegados en los Estados miembros para garantizar que benefician a la UE, sin crear una carga innecesaria o injustificada para los Estados miembros. La Comisión introducirá un formulario normalizado de notificación en formato electrónico para facilitar las obligaciones de notificación de los Estados miembros y garantizar la comparabilidad de la información facilitada.

#### *Artículo 1, apartado 16*

El artículo 10 nonies, apartado 2, aclara que los poderes para adoptar actos delegados conferidos a la Comisión en virtud de dicha disposición también abarcan los actos delegados a que se refiere el artículo 4, apartado 5 bis.

#### *Artículo 1, apartado 17*

Un nuevo apartado 4 en el artículo 10 decies establece una referencia al procedimiento que debe seguir la Comisión para adoptar actos de ejecución de aplicación inmediata, adecuados para la prestación de servicios de emergencia.

#### *Artículo 1, apartado 18*

Se suprime el artículo 10 undecies, puesto que la Comisión ya ha cumplido la obligación que le incumbe en virtud del presente artículo al publicar el informe en cuestión.

#### *Artículo 1, apartado 19*

El artículo 10 duodecies introduce una disposición de emergencia para proporcionar la flexibilidad necesaria para que los Estados miembros se enfrenten a situaciones de crisis, incluidas las que tienen lugar fuera de la UE. La cláusula de emergencia puede utilizarse temporalmente para conceder excepciones a las normas establecidas en la Directiva, bien por parte de Estados miembros individuales o, cuando afecte a más de uno, bien por la Comisión, mediante actos de ejecución de aplicación inmediata.

#### *Artículo 1, apartado 20*

El anexo I se sustituye para introducir los cambios necesarios relativos a determinados valores de determinados tipos de vehículos pesados, incluidos los mencionados anteriormente y relativos a los artículos 2, 10 ter y 10 septies, apartado 1, y para aclarar los valores establecidos en el anexo. Los cambios en los valores se refieren a la altura adicional para los vehículos que transportan contenedores de cubo alto, el peso máximo de los vehículos de motor de 5 ejes y la cantidad fija de peso adicional y peso adicional por eje para vehículos de cero emisiones.

#### *Artículo 1, apartado 21*

El anexo III se modifica para actualizar la referencia a las normas aplicables de la UE.

#### *Artículo 2*

En el artículo 2, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2020/1056 se inserta un nuevo guión vi) para aplicar el presente Reglamento a los requisitos reglamentarios de información establecidos en el artículo 6, apartado 6, de la Directiva 96/53/CE.

#### *Artículo 3*

El artículo 3 especifica el plazo para la transposición de la Directiva modificada por los Estados miembros.

#### *Artículo 4*

El artículo 4 establece la fecha de entrada en vigor de la Directiva modificada, el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

#### *Artículo 5*

El artículo 5 dirige la Directiva modificada a los Estados miembros.

Propuesta de

## **DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por la que se 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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Tras la transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>34</sup>, Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>35</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando que:

- (1) La Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>36</sup> establece los pesos y dimensiones máximos permitidos de los vehículos pesados que pueden circular por las carreteras de la Unión con el fin de garantizar la seguridad vial y el buen funcionamiento del mercado interior, así como fomentar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de dichas operaciones. La evaluación de la Directiva 96/53/CE ha demostrado que solo ha sido parcialmente eficaz en la consecución de sus objetivos de seguridad vial, mercado interior y medio ambiente, y que es necesario adaptar sus disposiciones para reflejar los avances tecnológicos y promover la innovación, abordar los cambiantes retos del mercado del transporte y contribuir a las prioridades políticas de la Unión en materia de descarbonización del transporte.
- (2) La Comunicación de la Comisión *sobre una estrategia de movilidad sostenible e inteligente que encamine el transporte europeo hacia el futuro*<sup>37</sup> deja claro que, para contribuir a la consecución del objetivo del Pacto Verde Europeo<sup>38</sup> de reducir en un 90 % las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050, es necesario que todos los modos de transporte sean más sostenibles. hacer que las alternativas sostenibles estén ampliamente disponibles en un sistema de transporte multimodal y establecer los incentivos adecuados para impulsar la transición hacia un sistema de transporte sin contaminación en la Unión.
- (3) Mediante la racionalización y clarificación de las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados del transporte por carretera, es necesario abordar la cuestión energética y operativa.

---

<sup>34</sup> DO C , , p. . .

<sup>35</sup> DO C , , p. . .

<sup>36</sup> DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

<sup>37</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>38</sup> COM(2019) 640 final.

Las ineficiencias de las operaciones de transporte transfronterizo, proporcionan fuertes incentivos a los operadores para la adopción de tecnologías de cero emisiones, al tiempo que facilitan el uso de las soluciones existentes de ahorro de energía, y apoyan aún más las operaciones de transporte intermodal de mercancías. Para minimizar las cargas administrativas, evitar distorsiones de la competencia y reducir los riesgos para la seguridad vial y los daños a la infraestructura viaria, deben armonizarse determinados requisitos relativos a la utilización de vehículos más pesados y largos y reforzar la aplicación de las normas vigentes.

- (4) Para alcanzar estos objetivos, debe lograrse el equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de la infraestructura viaria y los aspectos de seguridad vial.
- (5) Los tipos de vehículos pesados, así como los valores de peso de dichos vehículos, se han definido con referencia a la legislación de la Unión sobre homologación de tipo y vigilancia del mercado de los vehículos y sus remolques, y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en particular el Reglamento (UE) 2018/858<sup>39</sup> y (UE) 2019/2144<sup>40</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo. Procede, por tanto, actualizar las referencias a dichos actos jurídicos pertinentes, a fin de aportar claridad al marco legislativo aplicable.
- (6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>41</sup> en lo que respecta al fomento y apoyo del crecimiento del transporte intermodal. Por consiguiente, la definición de operación de transporte intermodal debe ajustarse a la terminología aplicada en la Directiva 92/106/CEE, a fin de permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que en los casos de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal en contenedores. Este incentivo de ponderación debe animar a los transportistas por carretera a dedicarse también al transporte intermodal no contenerizado.
- (7) Para garantizar un entendimiento común y una aplicación uniforme de las disposiciones de la presente Directiva en el tráfico nacional e internacional, es necesario aclarar que las excepciones nacionales a determinados límites máximos permitidos de pesos y dimensiones para determinados tipos de vehículos que circulan en el tráfico nacional no se aplican automáticamente a los vehículos utilizados en operaciones transfronterizas.
- (8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado con las áreas estratégicas de energía renovable, ingeniería civil e infraestructura, petróleo y gas, industria pesada y sectores de generación de energía. A pesar del valor reconocido de las actuales directrices europeas sobre mejores prácticas para el transporte anormal, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y procedimientos para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles. Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros a establecer las condiciones necesarias para garantizar el transporte seguro de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, dichos requisitos a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes con el mismo fin. Los Estados miembros también deben garantizar que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios, absteniéndose de imponer requisitos injustificados, como la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar operaciones eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema transparente, armonizado y fácil de usar para la obtención de permisos.

- (9) Los Sistemas Modulares Europeos (EMS) se han utilizado y probado en profundidad y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, al tiempo que garantizan la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a su confinamiento en partes adecuadas de las redes de carreteras. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y las diversas capacidades de infraestructura de transporte de los Estados miembros, son los mejor situados para evaluar y autorizar la circulación del SME en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los impactos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso del SME, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales combinaciones de vehículos en sus territorios, sin limitación en el número de fronteras cruzadas siempre que cumplan con los pesos y dimensiones máximos autorizados para el SME establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que el SME utilizado en operaciones transfronterizas cumpla el límite común de peso y dimensión más bajo para el SME aplicable en esos Estados miembros. En aras de la seguridad de las operaciones, la transparencia y la claridad jurídica, deben establecerse condiciones comunes para la circulación del SME en el tráfico nacional e internacional, incluido el suministro de información clara sobre los límites de pesos y dimensiones del SME y de las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos, y el seguimiento de las repercusiones del uso del SME en la seguridad vial, sobre la infraestructura viaria, sobre la cooperación modal, así como los impactos ambientales de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluidos los impactos en la participación modal.
- (10) Debe seguir permitiéndose a los Estados miembros realizar ensayos con carácter temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la carga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva del EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se superen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de ensayo, incluso en tramos transfronterizos de la red de carreteras. Por consiguiente, debe seguir permitiéndose a los Estados miembros realizar tales ensayos y poder realizar ensayos, la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos a través de las fronteras. Es necesario aclarar el carácter temporal e innovador de los ensayos estableciendo un período máximo de tiempo para llevarlos a cabo. Al mismo tiempo, el número de ensayos de nuevas tecnologías y planes innovadores no debe restringirse para evitar obstaculizar la innovación. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente el rendimiento y las repercusiones de los ensayos de las nuevas tecnologías y los nuevos conceptos sobre seguridad vial, infraestructura viaria, cooperación modal, así como las repercusiones medioambientales en el sistema de transporte, como las repercusiones en la cuota modal.
- (11) El transporte de cargas indivisibles efectuado por vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos o dimensiones máximos y el uso de EMS, dadas sus necesidades de dispositivos de seguridad adicionales y de infraestructura adecuada, requieren que se preste especial atención a elementos como la transparencia de la información pertinente, la seguridad jurídica y la armonización de los procesos de autorización. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un único sistema electrónico de información y comunicación que contenga toda la información pertinente relativa a las condiciones operativas y administrativas para el transporte de cargas indivisibles y para el uso del SME, de manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener la información y presentar electrónicamente la solicitud, en un formato normalizado, de permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate.



- (12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como las combinaciones de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de forma armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental vinculada a la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros. incluido el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia la movilidad de cero emisiones, es necesario eliminar gradualmente el uso de camiones más pesados que funcionan con combustibles fósiles, a partir de 2035, cuando se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente hasta alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras la eliminación progresiva, los camiones más pesados deben seguir estando permitidos en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la franquicia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participan en una operación de transporte intermodal.
- (13) La prueba de la conformidad de los vehículos con los valores establecidos en la Directiva 96/53/CE debe contener información exhaustiva de conformidad con las normas actualizadas de la Unión sobre procedimientos uniformes y especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos. Por consiguiente, deben actualizarse las referencias a las normas de la Unión aplicables, a fin de incluir una referencia específica al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/53542 de la Comisión. La información que debe incluirse en la prueba de conformidad debe ajustarse en mayor medida a los pesos máximos autorizados en virtud de la Directiva 96/53/CE. El control de la naturaleza intermodal de una operación de transporte, tal como se define en el artículo 2, puede ser especialmente difícil en el transporte no contenerizado. Garantizar que se utilice un límite de peso adicional para los vehículos pesados que participan en operaciones de transporte intermodal;
- Es necesario que los operadores presenten una prueba del carácter intermodal de la operación. Las plataformas de datos digitales de transporte establecidas en virtud del Reglamento (UE) n.º 1056/2020 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>43</sup> («plataformas eFTI») constituyen una herramienta adecuada, ya que están diseñadas para incluir los requisitos reglamentarios de información, establecidos en los artículos 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEC. Por lo tanto, el uso de una plataforma eFTI debe ser obligatorio para registrar y poner a disposición la información de transporte pertinente, con respecto a los modos de transporte utilizados para transportar la carga.
- (14) Los portavehículos con carrocerías abiertas tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía a través de una aerodinámica mejorada. Las divergencias de las normas nacionales sobre el voladizo de cargas en los portavehículos causan distorsiones de la competencia y limitan significativamente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por consiguiente, es necesario armonizar las normas relativas al voladizo de cargas de los portavehículos con carrocerías abiertas, a fin de garantizar el correcto cumplimiento de estos objetivos.
- (15) Los vehículos pesados con cabinas alargadas han comenzado a hacer su entrada en el mercado, junto con sistemas de propulsión de cero emisiones. El uso de sistemas de propulsión de cero emisiones requiere, dependiendo de la tecnología, un espacio adicional que no debe contarse a expensas de la carga efectiva del vehículo, de modo que el sector del transporte por carretera de cero emisiones no se vea penalizado en términos económicos. Por lo tanto, debe aclararse que el exceso en las longitudes máximas previstas para las cabinas alargadas puede ser tal que proporcione el espacio necesario para acomodar tecnología de cero emisiones, como baterías y tanques de

hidrógeno, siempre que no se pongan en peligro las características de seguridad, eficiencia y confort de las cabinas aerodinámicas.

- (16) De manera similar a la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de cero emisiones, en particular en el transporte de larga distancia. El peso y el peso por eje adicionales son necesarios para las combinaciones de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de pasajeros más comunes en uso en la Unión. Las tecnologías más ligeras y una mejor aerodinámica harán que el uso de sistemas de propulsión de cero emisiones sea más eficiente (por ejemplo, para permitir un mayor alcance y una mayor duración de la batería) al reducir su consumo de energía. Para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero, promover el desarrollo tecnológico y el equipamiento de vehículos con aerodinámica mejorada, deben desconectarse los derechos de peso adicionales del peso de la tecnología de emisión cero.

La aplicación efectiva, eficiente y coherente de las normas es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y la infraestructura vial que plantean los vehículos que superan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera de los vehículos sobrecargados, y si optan por utilizar sistemas automáticos en la infraestructura viaria, los Estados miembros deben garantizar como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y la coherencia de la aplicación en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en proporción al nivel de tráfico en sus territorios: los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

- (17) Para seguir intensificando la ejecución y el control de la circulación de vehículos pesados en las carreteras de la Unión, reducir la congestión, mejorar la seguridad vial, reducir los riesgos de daños a las infraestructuras y promover operaciones de transporte sostenibles, debe alentarse a los Estados miembros a establecer sistemas de política de acceso inteligente que garanticen el cumplimiento de las normas sobre los pesos y dimensiones máximos autorizados. Al establecer tales regímenes, los Estados miembros deben aplicar requisitos mínimos comunes para garantizar la armonización y la interoperabilidad en toda la UE, en particular en lo que respecta a la accesibilidad y el formato de los datos pertinentes que vayan a intercambiarse. Los planes deben ayudar a garantizar que el vehículo correcto con la carga correcta, opere en la carretera correcta y en el momento adecuado para garantizar un impacto mínimo en el medio ambiente, la infraestructura, la salud y la seguridad humanas y la sociedad. El establecimiento de tales sistemas debe hacer uso de sistemas de transporte inteligentes avanzados, como la comunicación vehículo-infraestructura, la comunicación vehículo-red, el intercambio de datos en tiempo real y el seguimiento remoto, a fin de garantizar un tráfico seguro y fluido de vehículos pesados, y no deben dar lugar a restricciones de tráfico desproporcionadas o discriminatorias.
- (18) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, el transporte en contenedores debe facilitarse aún más permitiendo una altura adicional a los vehículos de carretera para transportar contenedores de alto cubo.
- (19) El Parlamento Europeo y el Consejo deben ser informados periódicamente de los resultados de los controles de cumplimiento efectuados por las autoridades competentes de los Estados miembros sobre el despliegue y el uso de instrumentos de control del cumplimiento y sistemas de seguimiento, en particular en el contexto de la evaluación de las repercusiones operativas, de seguridad y medioambientales del uso de vehículos

más pesados o más largos. incluyendo combinaciones modulares de vehículos. Esta información, facilitada por los Estados miembros, debe permitir a la Comisión supervisar la evolución del mercado y el cumplimiento de la Directiva 96/53/CE. Para facilitar a los Estados miembros la presentación de la información necesaria a la Comisión y garantizar la uniformidad y comparabilidad de los datos, permitiendo supervisar el cumplimiento y evaluar el rendimiento global de la Directiva 96/53/CE, es deseable que la Comisión establezca un formato uniforme de información fácil de usar.

- (20) Para permitir una respuesta rápida del sector del transporte por carretera a cualquier crisis, como catástrofes naturales, pandemias, conflictos militares o fallos de infraestructura, es necesario introducir una cláusula de emergencia en la Directiva 96/53/CE, que permita temporalmente la circulación de vehículos pesados que superen los pesos y/o dimensiones máximos permitidos, con el fin de garantizar un suministro continuo de los bienes y servicios necesarios. Dicha cláusula excepcional solo debe aplicarse cuando el interés público lo exija y siempre que no se ponga en peligro la seguridad vial.

- (21) A fin de garantizar que los sistemas de seguimiento que establezcan los Estados miembros para evaluar el impacto del SME y las pruebas cumplan los requisitos mínimos armonizados, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por los que se complete la Directiva 96/53/CE por lo que respecta a la determinación de los conjuntos mínimos de datos o indicadores de rendimiento que deben proporcionados por esos sistemas de monitoreo. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que dichas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional.

Acuerdo sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016<sup>44</sup>. En particular, para garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (22) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un formulario de solicitud normalizado común y armonizar las normas y procedimientos para la expedición de permisos nacionales o disposiciones similares para vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos y/o dimensiones máximos y estén destinados a transportar cargas indivisibles. establecer un formato normalizado para que los Estados miembros cumplan sus obligaciones de información, y establecer excepciones temporales a la aplicación de los límites de ponderaciones y dimensiones utilizados en el tráfico internacional entre Estados miembros afectados por una crisis. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>45</sup>.

- (23) Teniendo en cuenta las numerosas modificaciones del anexo I de la Directiva 96/53/CE relativas a la necesidad de ofrecer incentivos adicionales para el despliegue de vehículos pesados de emisión cero, a la necesidad de armonizar el peso máximo de los vehículos de motor de 5 ejes y a la necesidad de promover el transporte intermodal, conviene, en aras de la claridad: para reemplazarlo.

- (24) A fin de añadir la información solicitada en virtud de la Directiva 96/53/CE al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2020/1056, es necesario modificar dicho Reglamento.

- (25) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la seguridad vial, fomentar operaciones de transporte sostenibles y eficientes y promover el funcionamiento del mercado interior, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y a los problemas que la presente Directiva pretende abordar, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, la Unión podrá adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (26) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos<sup>46</sup>, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, en casos justificados, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera justificada la transmisión de dichos documentos.
- (27) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE en consecuencia.

---

<sup>39</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151, 14.6.2018, p. 1) y Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a la homologación de tipos requisitos aplicables a los vehículos de motor y sus remolques, y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009 de la Comisión, (UE) No 406/2010, (UE) No 672/2010, (UE) No 1003/2010, (UE) No 1005/2010, (UE) No 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011 y (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

<sup>40</sup> Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, sobre los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010 y (UE) n.º 661/2010 de la Comisión y (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011 y (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

<sup>41</sup> 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 (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

<sup>42</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión de 31 de marzo de 2021 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en lo que respecta a sus condiciones generales características y seguridad de las obras (DO L 117 de 6.4.2021, p. 1).

---

<sup>43</sup> Regulación (UE) 1056/2020 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre la información electrónica

sobre el transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

---

<sup>44</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>45</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>46</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE  
DIRECTIVA:

*Artículo 1*

*Modificaciones de la Directiva 96/53/CE*

La Directiva 96/53/CE queda modificada  
como sigue:

- (1) El artículo 1 se modifica como sigue:
  - (a) En el apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) las dimensiones de los vehículos de motor de las categorías M2 y M3 y de sus remolques de la categoría O y de los vehículos de motor de las categorías N2 y N3 y de sus remolques de las categorías O3 y O4, clasificados en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo\*»;»;
  - (b) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Todos los valores de peso indicados en el anexo I son válidos como normas de circulación y, por tanto, se refieren a condiciones de carga, no a normas de producción, establecidas en el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo\*\*.».

\* Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151, 14.6.2018, p. 1).

\*\* Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, sobre los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010 y (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012 y (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).».
- (2) El artículo 2 se modifica como sigue:
  - (a) En el segundo guión, la definición de «remolque» se sustituye por el texto siguiente:

«— «remolque»: un vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 17, del Reglamento (UE) 2018/858.».
  - (b) En el tercer guión, la definición de «semirremolque» se sustituye por el texto siguiente:

«— «semirremolque»: un vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 33, del Reglamento (UE) 2018/858.».

- (c) Después de la definición de «conjunto de vehículos» se inserta la definición siguiente:
- «— «sistema modular europeo»: un vehículo de motor o un conjunto de vehículos acoplados a uno o varios remolques o semirremolques cuando el conjunto total supere la longitud máxima autorizada y podrá superar los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I y cuando el vehículo de motor, el remolque o remolques y el semirremolque o semirremolques individuales no superen los pesos o dimensiones establecidos en el anexo I,».
- (d) Después de la definición de «vehículo acondicionado» se inserta la definición siguiente:
- «— «transportador de vehículos»: un conjunto de vehículos construido o adaptado permanentemente para el transporte de otro o varios vehículos,».
- (e) En el decimocuarto guión, la definición de «vehículo alimentado con combustibles alternativos» se sustituye por el texto siguiente:
- «— «vehículo alimentado con combustibles alternativos»: un vehículo de motor propulsado íntegramente por un combustible alternativo y que ha sido homologado en el marco del Reglamento (UE) 2018/858,».
- (f) En el decimoquinto guión, la letra a) de la definición de «transporte intermodal» se sustituye por el texto siguiente:
- «a) los transportes combinados definidos en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo\*; o»;
- \* 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 (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).».
- (g) Después de la definición de «cargador» se inserta la siguiente definición:
- «— «plataforma eFTI»: una plataforma de información sobre el transporte de mercancías creada en virtud del Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo\*,».
- \* Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre la información electrónica sobre el transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).».
- (h) El párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «Todas las dimensiones máximas autorizadas especificadas en el anexo I se cotejarán con los valores declarados correspondientes para el vehículo específico en la ficha de características que acompaña a la homologación de tipo UE de vehículo completo, elaborada de conformidad con el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión\*, sin tolerancias positivas.».
- \* Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se aplica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques, y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 163 de 26.5.2020, p. 1).».
- (3) El artículo 4 se modifica como sigue:
- (a) En el apartado 1, se añade la letra c) siguiente:

«c) de vehículos o conjuntos de vehículos para el transporte internacional de mercancías o pasajeros que no sean conformes con las características establecidas en el anexo I.».

(b) Los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos y/o dimensiones máximos solo podrán circular sobre la base de permisos especiales expedidos por las autoridades competentes, o sobre la base de acuerdos similares acordados caso por caso con dichas autoridades, cuando dichos vehículos o conjuntos de vehículos transporten o estén destinados a transportar cargas indivisibles.

Los Estados miembros velarán por que el procedimiento de obtención de permisos o disposiciones similares para el transporte de cargas indivisibles sea fluido, eficaz y no discriminatorio, minimizando las cargas administrativas y evitando retrasos innecesarios.

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones en las que se expidan los permisos o disposiciones similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcas y señales de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas sobre el texto. Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con el transporte de cargas indivisibles.

4. Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte que efectúen determinadas operaciones de transporte nacionales que no afecten significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte circulen en su territorio con dimensiones distintas de las establecidas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan significativamente a la competencia internacional en el sector del transporte si se cumple una de las condiciones siguientes:

(a) las operaciones de transporte se efectúen en el territorio de un Estado miembro mediante vehículos especializados o conjuntos de vehículos especializados en circunstancias en las que normalmente no son efectuadas por vehículos procedentes de otros Estados miembros, por ejemplo, operaciones relacionadas con la explotación forestal y la industria forestal;

(b) el Estado miembro que permita que las operaciones de transporte se efectúen en su territorio mediante vehículos o conjuntos de vehículos con dimensiones diferentes a las establecidas en el anexo I también permita la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al apartado 4 bis, con el fin de alcanzar al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro y de que todos los operadores puedan beneficiarse de igualdad de condiciones de competencia.

(c) Se inserta el apartado 4 bis siguiente:

«4 bis. Los Estados miembros podrán permitir la circulación en su territorio en tráfico nacional e internacional de sistemas modulares europeos con sujeción a todas las condiciones siguientes:

(a) los Estados miembros pondrán a disposición del público, de forma accesible y transparente, la información relativa a los pesos y dimensiones máximos aplicables



a la circulación de los sistemas modulares europeos en sus territorios;

(b) los Estados miembros pondrán a disposición del público, de forma accesible y transparente, la información relativa a la parte de la red de carreteras por la que pueden circular los sistemas modulares europeos;

(c) los Estados miembros garantizarán la conectividad de la parte de la red en la que los sistemas modulares europeos pueden circular en sus territorios con la red de carreteras de los Estados miembros vecinos que también permiten la circulación de sistemas modulares europeos, a fin de permitir el tráfico transfronterizo;

(d) los Estados miembros establecerán un sistema de seguimiento y evaluarán el impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, en la infraestructura viaria y en la cooperación modal, así como las repercusiones medioambientales de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluidas las repercusiones en el reparto modal.

Siempre que un Estado miembro permita, en virtud del presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar ni prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no superen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

Los Estados miembros informarán a la Comisión en caso de que permitan la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos.».

(d) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los Estados miembros podrán permitir un período limitado de pruebas contrarreloj de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Dichos vehículos o combinaciones de vehículos podrán realizar determinadas operaciones de transporte nacionales o internacionales durante el período de prueba. En particular, se permitirán ensayos con sistemas modulares europeos durante un máximo de cinco años. El número de juicios no será limitado. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Los Estados miembros establecerán un sistema de seguimiento y evaluarán el impacto de los ensayos a que se refiere el párrafo primero en la seguridad vial, en la infraestructura viaria y en la cooperación modal, así como las repercusiones medioambientales en el sistema de transporte, incluidas las repercusiones en el reparto modal.».

(e) Se inserta el apartado 5 bis siguiente:

«5a. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies por los que se complete la presente Directiva determinando los conjuntos mínimos de datos y los indicadores de rendimiento que deben proporcionar los sistemas de seguimiento establecidos por los Estados miembros a que se refieren el apartado 4 bis, letra d), y el apartado 5 del presente artículo.».

(f) se suprime el apartado 7.

(4) Se insertan los artículos 4 bis y 4 ter siguientes:

#### *«Artículo 4 bis*

1. Los Estados miembros crearán y gestionarán un sistema electrónico de información y comunicación con al menos las siguientes funciones de «ventanilla única»:

(a) un punto de entrada nacional único a través del cual el solicitante presentará su

solicitud de permiso especial o acuerdo similar según lo establecido en el artículo 4, apartado 3, en un formato normalizado;

(b) un punto de acceso nacional único para que los solicitantes obtengan la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o disposiciones similares establecidas en el artículo 4, apartado 3, y a la información necesaria para planificar sus rutas de manera clara, accesible y transparente;

(c) un punto de acceso nacional único para los operadores de sistemas modulares europeos a la información a que se refiere el artículo 4, apartado 4 bis, letras a) y b), cuando proceda.

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan un formulario de solicitud normalizado común y armonicen las normas y procedimientos para la expedición de permisos nacionales o disposiciones similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

#### *«Artículo 4 ter*

1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con la letra a) del apartado 2 del artículo 4, permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos con un peso máximo superior a los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, no podrá rechazar ni prohibir la utilización en su territorio en tráfico internacional de dichos conjuntos de vehículos que cumplan los valores de peso fijados para el transporte nacional de mercancías. siempre que dichos conjuntos de vehículos no tengan un peso máximo autorizado superior a 44 toneladas.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, podrá superarse el límite de 44 toneladas-peso establecido en el apartado 1 en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados a dichos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.

3. Habida cuenta del aumento previsto de la utilización de vehículos de emisión cero, el presente artículo se aplicará hasta el 31 de diciembre de 2034.».

(5) El artículo 6 se modifica como sigue:

(a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los vehículos contemplados en el artículo 1 que cumplan lo dispuesto en la presente Directiva lleven una de las siguientes pruebas:

(a) una combinación de las dos placas siguientes:

- i) la «placa reglamentaria del fabricante» establecida y fijada de conformidad con el anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión\*,
- ii) la placa relativa a las dimensiones, de conformidad con el anexo III de la presente Directiva, establecida y fijada de conformidad con el anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535;

(b) una placa única establecida y fijada de conformidad con el anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 y que contenga la información sobre las dos placas a que se refiere la letra a) del presente apartado;

(c) un documento único expedido por las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté matriculado o puesto en circulación el vehículo. Dicho documento llevará los mismos epígrafes e información que las placas

mencionadas en la letra a). Se mantendrá en un lugar fácilmente accesible para la inspección y estará adecuadamente protegido.».

---

\* Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión de 31 de marzo de 2021 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por lo que respecta a sus características generales de construcción y seguridad (DO L 117 de 6.4.2021, p. 1).».

(b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. La columna central de la prueba de conformidad relativa a los pesos contendrá, cuando proceda, las normas de peso de la Unión aplicables al vehículo en cuestión.

(c) Se añade el apartado 7 siguiente:

«7. Para que una operación de transporte pueda considerarse un transporte intermodal a efectos de la presente Directiva, el cargador o, si es distinto del cargador, la empresa que organice la operación de transporte intermodal velará por que los documentos mencionados en los artículos 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEC, según proceda, se registren y se pongan a disposición en una plataforma IETM de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056. Dicha información será accesible para las autoridades competentes, en la misma plataforma eFTI en la que se registró la información sobre el transporte, de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056.».

(6) El artículo 8 ter se modifica como sigue:

(a) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Con el fin de mejorar su eficiencia energética, los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos que cumplan los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3 y que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán superar las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, de la presente Directiva, para permitir la adición de dichos dispositivos en la parte trasera de vehículos o conjuntos de vehículos. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con tales dispositivos cumplirán lo dispuesto en el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva, y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no dará lugar a un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos.

2. Antes de su introducción en el mercado, los dispositivos aerodinámicos a que se refiere el apartado 1 deberán estar homologados de conformidad con las normas sobre homologación de tipo en el marco del Reglamento (UE) 2018/858 y del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535.».

(b) Se suprime el apartado 5.

(7) Se inserta el artículo 8 quater siguiente:

*«Artículo 8 quater*

Los transportistas de vehículos con carrocería abierta podrán superar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I mientras estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, utilizando soportes de carga autorizados.

El voladizo o soporte de carga de los transportadores de vehículos no puede sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir delante del vehículo tractor hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo transportado descansa sobre la estructura del remolque.

La carga podrá sobresalir por detrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa sobre la estructura del remolque.».

(8) El artículo 9 bis se modifica como sigue:

(a) Los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán superar las longitudes máximas establecidas en el anexo I, punto 1.1, de la presente Directiva, siempre que sus cabinas ofrezcan un mejor rendimiento aerodinámico, eficiencia energética y rendimiento de seguridad. Cualquier exceso de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo también podrá utilizarse para instalar tecnología de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dichas cabinas cumplirán lo dispuesto en el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no dará lugar a un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

2. Antes de su introducción en el mercado, los vehículos a que se refiere el apartado 1 se homologarán de conformidad con las normas sobre homologación de tipo en el marco del Reglamento (UE) 2018/858 y del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535.».

(b) se suprime el apartado 3.

(9) El artículo 10 ter se sustituye por el texto siguiente:

#### *«Artículo 10 ter*

1. Los pesos máximos autorizados y los pesos por eje de los vehículos de combustible alternativo o de emisión cero serán los establecidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4 y 3.4.2 y 3.4.3 del anexo I.

El peso adicional requerido por los vehículos de combustible alternativo distintos de los vehículos de emisión cero se definirá sobre la base de la documentación facilitada por el fabricante cuando se homologue el vehículo en cuestión. Este peso adicional se indicará en la prueba oficial exigida de conformidad con el artículo 6.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies por los que se complete la presente Directiva actualizando la lista de combustibles alternativos a que se refiere el artículo 2 que requieran peso adicional. Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los expertos de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.».

2. Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I para los vehículos de emisión cero o conjuntos de vehículos, incluidos los vehículos de emisión cero, podrán superarse en la longitud adicional necesaria para dar cabida a la tecnología de emisión cero, con un máximo de 90 cm, para permitir la adición de

dichos dispositivos. Dichos vehículos de emisión cero o conjuntos de vehículos cumplirán lo dispuesto en los puntos 1.5 y 1.5 bis del anexo I de la presente Directiva, y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no dará lugar a un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, a fin de garantizar la compatibilidad de los remolques y semirremolques con los requisitos aplicables a las operaciones de transporte intermodal.

La longitud adicional exigida por los vehículos de emisión cero se definirá sobre la base de la documentación facilitada por el fabricante cuando se homologue el vehículo en cuestión. Esta longitud adicional se indicará en la prueba oficial exigida de conformidad con el artículo 6.».

- (10) El artículo 10 quater se sustituye por el texto siguiente

«Artículo 10 quater

Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9 bis, apartado 1, y en el artículo 10 ter, apartado 2, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I podrán superarse en 15 cm para los vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de contenedores de 45 pies o cajas móviles de 45 pies, vacío o cargado, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la permuta de que se trate forme parte de una operación de transporte intermodal.».

- (11) El artículo 10 quinquies se modifica como sigue:

- (a) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros adoptarán medidas específicas para identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que puedan haber superado el peso máximo autorizado y que, por consiguiente, deberán ser controlados por sus autoridades competentes para garantizar el cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva. Estas medidas podrán adoptarse con la ayuda de sistemas automáticos instalados en la infraestructura viaria o mediante equipos de pesaje a bordo instalados en vehículos de conformidad con el apartado 4.

Si un Estado miembro opta por establecer sistemas automáticos en la infraestructura viaria, garantizará como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera establecida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013\*.

Los Estados miembros no exigirán la instalación de equipos de pesaje a bordo en vehículos o conjuntos de vehículos matriculados en otro Estado miembro.

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se utilicen sistemas automáticos para constatar infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. Cuando los sistemas automáticos se utilicen únicamente con fines de identificación, no es necesario certificarlos.

2. Cada Estado miembro efectuará cada año civil al menos seis controles por cada millón de vehículos-kilómetro recorridos por los vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en su territorio sobre el peso de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, independientemente del país de matriculación de dichos vehículos o del país en el que dichos vehículos hayan sido puestos en circulación. Los controles de conformidad incluirán un número adecuado de controles realizados durante la noche.».

\* Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (b) En el apartado 5, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- (c) «5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas que garanticen condiciones uniformes de ejecución de las normas sobre interoperabilidad y compatibilidad establecidas en el apartado 4.».
- (12) Se inserta el artículo 10 octies bis siguiente:

*«Artículo 10 octies*

1. Los Estados miembros podrán aplicar en sus territorios sistemas de política de acceso inteligente para regular, supervisar y facilitar el acceso de los vehículos pesados a carreteras o zonas específicas.

A efectos del presente artículo, se entenderá por «política de acceso inteligente» un marco técnico y funcional para gestionar el acceso de los vehículos pesados a la red de carreteras, mediante el uso de la telemática, a fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables sobre pesos y dimensiones.

2. Cuando un Estado miembro aplique el PAI con arreglo al apartado 1, velará por que sus esquemas IAP cumplan lo dispuesto en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\*. En particular, los Estados miembros velarán por que los datos relacionados con el esquema IAP y que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2010/40/UE, incluidas las restricciones de peso, longitud, anchura o altura, estén disponibles en formato digital legible por máquina y sean accesibles a través de los puntos de acceso nacionales establecidos en virtud del Reglamento Delegado (UE) 2022/670\*\*.

3. Cuando un Estado miembro aplique esquemas PAI con arreglo al apartado 1, deberá:

- (a) definir los criterios para conceder acceso a los vehículos pesados, incluidos, entre otros, el peso, la longitud, las especificaciones técnicas y el cumplimiento de normas de seguridad específicas;
- (b) favorecer el uso de sistemas de transporte inteligentes avanzados para mejorar la seguridad y la eficiencia y reducir la congestión en las operaciones de transporte por carretera afectadas por los regímenes del PAI;
- (c) establecer un sistema integral de información y comunicación para informar a los operadores de vehículos pesados sobre los requisitos del plan PAI, los procedimientos de solicitud y cualquier actualización o cambio del sistema;

4. El establecimiento de sistemas PAI por un Estado miembro no dará lugar a restricciones discriminatorias o desproporcionadas a la libre circulación de bienes y servicios ni obstaculizará indebidamente el buen funcionamiento del mercado interior.

---

\* Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, relativa al marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el ámbito del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

**\*\* Reglamento Delegado (UE) 2022/670 de la Comisión, de 2 de febrero de 2022, por el que se completa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la prestación de servicios de información de tráfico en tiempo real a escala de la UE (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1).».**

(13) En el artículo 10 septies, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) al cargador a entregar al transportista al que confíe el transporte de un contenedor o de una permuta una declaración en la que se indique el peso y la altura del contenedor o de la caja móvil transportada; y»;

(14) El artículo 10 octies se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 10 octies*

1. Cada dos años, y a más tardar el 30 de septiembre del año siguiente al final del período de dos años de que se trate, los Estados miembros enviarán a la Comisión la información necesaria sobre:

- (a) el número de controles efectuados en los 2 años civiles anteriores;
- (b) el número de vehículos sobrecargados o conjuntos de vehículos detectados;
- (c) el número y la ubicación de los sistemas automáticos establecidos en la infraestructura viaria de conformidad con el artículo 10 quinquies, apartado 1, y si son únicamente para fines de identificación o están certificados para la aplicación directa;
- (d) la aplicación y eficacia de los esquemas IAP establecidos de conformidad con el artículo 10 octies bis;
- (e) el número de permisos nacionales expedidos para el transporte anormal con arreglo al artículo 4, apartado 3, y su duración (permisos únicos o permisos de larga duración);
- (f) los resultados de las evaluaciones realizadas con arreglo al artículo 4, apartado 4 bis, letra d), y al artículo 4, apartado 5.

Esta información se desglosará por año.

2. La Comisión analizará la información recibida con arreglo al apartado 1 y, sobre la base de la información recibida, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva, a más tardar 13 meses después de recibir la información de todos los Estados miembros. Dicho informe incluirá información sobre la evolución pertinente en los ámbitos de que se trate.

3. La Comisión, mediante actos de ejecución, establecerá un formulario normalizado de notificación en formato electrónico que utilizarán los Estados miembros para presentar a la Comisión la información a que se refiere el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.».

(15) En el artículo 10 nonies, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 5 bis, y en el artículo 10 ter, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP, insértese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar 9 meses antes de que finalice el período de 5 años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a dicha prórroga a más tardar 3 meses antes del final de cada período.».

(16) En el artículo 10 decies, se inserta el apartado 4 siguiente:

«4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

(17) Se suprime el artículo 10 undecies.

(18) Se inserta el artículo 10 duodecies siguiente:

*«Artículo 10 duodecies*

En caso de crisis, cuando el interés público lo exija, y siempre que ello no ponga en peligro la seguridad vial, los Estados miembros podrán conceder excepciones temporales a la aplicación de los límites de pesos y dimensiones establecidos en el anexo I para los vehículos utilizados en el tráfico nacional, por un período no superior a dos meses.

Toda excepción de este tipo deberá estar debidamente motivada y notificarse inmediatamente a la Comisión. La Comisión publicará inmediatamente la información sobre la excepción concedida en su sitio web oficial.

Cuando una crisis afecte a varios Estados miembros, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer excepciones temporales a la aplicación de los límites de pesos y dimensiones establecidos en el anexo I para los vehículos utilizados en el tráfico internacional entre los Estados miembros afectados. El período de dicha excepción no podrá exceder de seis meses y sólo podrá renovarse cuando persista la crisis. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 4.

A efectos del presente artículo, se entenderá por crisis un acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, natural o de origen humano de naturaleza y magnitud extraordinarias que tenga lugar dentro o fuera de la Unión, con repercusiones directas o indirectas significativas en el ámbito del transporte por carretera o en la economía o el bienestar de los ciudadanos de la Unión, cuando el funcionamiento normal de la sociedad se vea perturbado de forma significativa; y cuando el interés público exija la adopción de medidas urgentes.».

(19) El anexo I se sustituirá por el anexo de la presente Directiva.

(20) En el anexo III, los términos «Directiva 76/114/CEE» se sustituyen por los términos «anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión».

*Artículo 2*

*Modificaciones del Reglamento (UE) 2020/1056*

En el artículo 2, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2020/1056, se inserta el inciso vi) siguiente: «vi) artículo 6, apartado 7, de la Directiva 96/53/CE del Consejo\*».

---

\* 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 (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

*Artículo 3*

*Transposición*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción+2 años], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas



disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros determinarán las modalidades de dicha referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 4* *Entrada en vigor*

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### *Artículo 5* *Destinatarios*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros. Hecho en Estrasburgo,

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Para el Consejo*  
*El Presidente*

## **FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA**

### **1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

#### **1.1. Título de la propuesta/iniciativa**

#### **1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)**

#### **1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:**

#### **1.4. Objetivo(s)**

*1.4.1. Objetivo(s) general(es)*

*1.4.2. Objetivo(s) específico(s)*

*1.4.3. Resultado(s) previsto(s) e impacto*

*1.4.4. Indicadores de rendimiento*

#### **1.5. Motivación de la propuesta/iniciativa**

*1.5.1. Necesidad(es) que deben satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado para la puesta en marcha de la aplicación de la iniciativa*

*1.5.2. Valor añadido de la participación de la Unión (puede ser el resultado de diferentes factores, por ejemplo, mejoras en la coordinación, seguridad jurídica, mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la participación de la Unión» el valor resultante de la intervención de la Unión, que se añade al valor que de otro modo habrían creado los Estados miembros por sí solos.*

*1.5.3. Lecciones aprendidas de experiencias similares en el pasado*

*1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

*1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluido el margen de reasignación*

#### **1.6. Duración y incidencia financiera de la propuesta/iniciativa**

#### **1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria prevista**

### **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

#### **2.1. Normas de supervisión y presentación de informes**

#### **2.2. Sistema(s) de gestión y control**

*2.2.1. Justificación del modo o modos de gestión, el mecanismo o mecanismos de ejecución de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuesta*

*2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno establecidos para mitigarlos*

*2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste-efectividad de los controles (relación entre "costes de control ÷ valor de los fondos relacionados gestionados") y evaluación de los niveles esperados de riesgo de error (en el momento del pago y al cierre)*

#### **2.3. Medidas para prevenir el fraude y las irregularidades**

### **3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)**
- 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos**
  - 3.2.1. Resumen del impacto estimado en los créditos de operaciones*
  - 3.2.2. Realización estimada financiada con créditos operativos*
  - 3.2.3. Resumen de las repercusiones estimadas en los créditos administrativos*
  - 3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos*
  - 3.2.4. Compatibilidad con el actual marco financiero plurianual*
  - 3.2.5. Contribuciones de terceros*
- 3.3. Impacto estimado en los ingresos**

## 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

### 1.1. Título de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se 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.

### 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Movilidad y Transporte

### 1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☒ Una nueva acción

☐ una nueva acción a raíz de un proyecto piloto o una acción preparatoria<sup>47</sup>

☐ la ampliación de una acción existente

☐ una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

### 1.4. Objetivo(s)

#### 1.4.1. Objetivo(s) general(es)

Los objetivos generales de esta iniciativa son mejorar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte por carretera en el contexto más amplio de una mayor ambición medioambiental y climática de la UE de aquí a 2030 y de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050, y garantizar la libre circulación de mercancías y la competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera.

#### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

##### Objetivo específico

Los objetivos específicos de esta iniciativa son tres:

1. Eliminar las barreras para la adopción de vehículos pesados de emisión cero (HDV) y dispositivos de ahorro de energía e incentivar el transporte intermodal.

2. Armonizar las normas sobre pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados en las operaciones transfronterizas.

3. Mejorar la aplicación de las normas transfronterizas, también con fines de seguridad vial.

Estos objetivos deben alcanzarse salvaguardando al mismo tiempo el equilibrio entre los requisitos de mantenimiento de las infraestructuras, la seguridad vial y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes del sistema de transporte.

#### 1.4.3. Resultado(s) previsto(s) e impacto

*Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debe tener sobre los beneficiarios/grupos destinatarios.*

---

<sup>47</sup>

Como a que se refiere el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

Al ofrecer fuertes incentivos a los operadores de transporte por carretera, en términos de capacidad de carga adicional para los vehículos pesados de emisión cero y para todos los tipos de vehículos que participan en operaciones intermodales, la propuesta acelerará la adopción de vehículos pesados de emisión cero y promoverá el crecimiento del transporte intermodal. En efecto, la proporción de vehículos de cero emisiones en la flota total de vehículos pesados de alta definición y en la actividad de transporte de vehículos pesados de cero emisiones aumentará, alcanzando alrededor del 90% del total de toneladas-kilómetro realizadas por vehículos pesados de cero emisiones para 2050. La propuesta también traerá el cambio del transporte solo por carretera al intermodal, estimado en alrededor de 21 mil millones de toneladas-kilómetro en 2030 y 26 mil millones de toneladas-kilómetro en 2050, en relación con la línea de base.

Mediante la armonización de las normas aplicables a la utilización de vehículos más largos y pesados en operaciones transfronterizas y la racionalización de los procedimientos para solicitar permisos cuando sea necesario, la propuesta reducirá las cargas administrativas para los operadores y mejorará la eficiencia energética y operativa de las operaciones de dichos vehículos. El ahorro neto de costes para los operadores se estima en el nivel de 45 000 millones EUR, expresado como valor actual durante 2025-2050 en relación con la línea de base.

Al mejorar el seguimiento y la ejecución, la propuesta evitará que los vehículos pesados descargados y otros vehículos pesados no conformes circulen por las carreteras de la UE, eliminando los riesgos para la seguridad vial que plantean dichos vehículos y las distorsiones de la competencia.

Acumulativamente durante 2025-2050, la propuesta reducirá las emisiones de CO<sub>2</sub> en 27,8 millones de toneladas (1,2% de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte de mercancías). Se estima que los costes externos de las emisiones de CO<sub>2</sub>, expresados como el valor actual durante 2025-2050 en relación con la línea de base, disminuyan en 3 500 millones EUR.

Se espera que la propuesta dé lugar a una reducción de los costes externos de las víctimas mortales de aproximadamente 0 900 millones EUR debido a las 411 vidas salvadas, acumulativamente durante 2025-2050, en relación con la línea de base.

#### *1.4.4. Indicadores de rendimiento*

*Especificar los indicadores para el seguimiento de los progresos y logros.*

La Comisión supervisará y evaluará los impactos reales de la Directiva a través de diferentes acciones y un conjunto de indicadores que permitan medir los avances en la consecución de objetivos específicos y operativos.

Los avances en la eliminación de los obstáculos al mercado interior se medirán por el número de requisitos nacionales eliminados y por el seguimiento de las reducciones de costes administrativos y operativos relacionadas con la racionalización de los procedimientos de autorización y la facilitación de las operaciones transfronterizas. La información pertinente se recogerá de las principales partes interesadas, incluidas las asociaciones de transportistas, las organizaciones de transporte de carga anormal y las estadísticas de las autoridades nacionales competentes.

El éxito en el aumento de la adopción de vehículos pesados de emisión cero y dispositivos de ahorro de energía se evaluará en función del mayor número de vehículos pesados de emisión cero registrados, los volúmenes de ventas y su participación en la flota general de vehículos pesados, el aumento del número de vehículos pesados vendidos con dispositivos de ahorro de energía instalados. La información pertinente se recogerá a partir de estadísticas de los Estados miembros, los fabricantes de automóviles y las asociaciones de transportistas.

El progreso en la promoción de las operaciones intermodales se supervisará analizando el aumento del volumen de operaciones intermodales, el aumento del número de transportistas que participan en operaciones intermodales, el aumento del volumen de recipientes de transporte de alto cubicaje.

La información se recopilará de las organizaciones sectoriales, las estadísticas oficiales sobre los volúmenes de operaciones por modo de transporte y los cambios en las cuotas modales del transporte de mercancías. Los datos relevantes también se pueden recopilar de las plataformas eFTI, que contienen información sobre el transporte de carga.

Por último, las mejoras en la eficiencia de la aplicación se evaluarán mediante la evaluación de las medidas de ejecución. Los datos sobre el número de inspecciones, las infracciones detectadas, el índice de detección, las sanciones impuestas y las tasas de cumplimiento, así como el número y los tipos de sistemas WIM instalados, se recopilarían de las autoridades nacionales, en particular los organismos encargados de hacer cumplir la ley. Las partes interesadas también pueden proporcionar información sobre la coherencia y la eficacia de las prácticas de cumplimiento.

## 1.5. Motivación de la propuesta/iniciativa

### 1.5.1. Necesidad(es) que deben satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado para la puesta en marcha de la aplicación de la iniciativa

Está previsto que la Directiva propuesta entre en vigor en 2025.

Entre las medidas de armonización y seguimiento prevé: i) establecer requisitos administrativos y de seguridad mínimos para el transporte de cargas indivisibles y ii) establecer principios comunes para la aplicación voluntaria de políticas de acceso inteligente. Estas dos acciones conllevarán acciones preparatorias que se llevarán a cabo en el periodo 2025-2027. La acción de la ECAH implicará la contratación de un estudio externo y la organización de talleres con los expertos en la materia. Se necesitará financiación para los dos estudios y cuatro talleres con expertos para el periodo 2025-2027.

### 1.5.2. Valor añadido de la participación de la Unión (puede ser el resultado de diferentes factores, por ejemplo, mejoras en la coordinación, seguridad jurídica, mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la participación de la Unión» el valor resultante de la intervención de la Unión, que se añade al valor que de otro modo habrían creado los Estados miembros por sí solos.

La evaluación *ex post* de la Directiva confirmó el valor añadido de la acción de la UE a la hora de establecer normas comunes para los vehículos pesados que circulan por las carreteras de la UE. Sin embargo, las deficiencias de la Directiva, incluidas las lagunas jurídicas y las normas obsoletas, obstaculizan un amplio despliegue de tecnologías de descarbonización y mejoras en la eficiencia operativa en el transporte transfronterizo. La falta de una acción coordinada de la UE conduciría a una mayor fragmentación del mercado, distorsiones de la competencia y prácticas de control discriminatorias. Todo esto debilitaría los incentivos para desplegar vehículos de cero emisiones y tecnologías energéticamente eficientes. Las iniciativas a nivel nacional, local y sectorial no serán suficientes para abordar los problemas a escala de la UE y sus factores subyacentes ni para contribuir de manera significativa a alcanzar los objetivos de descarbonización. La acción de la UE es, por tanto, necesaria para proporcionar claridad jurídica en cuanto a las normas aplicables a las operaciones transfronterizas realizadas por vehículos más largos y pesados, crear mayores incentivos para la adopción de vehículos pesados de emisión cero y el crecimiento del transporte intermodal, así como para garantizar una aplicación transfronteriza más eficiente y coherente de las normas vigentes.

### 1.5.3. Lecciones aprendidas de experiencias similares en el pasado

La Directiva original adoptada en 1996 fue modificada posteriormente en 2002 por la Directiva 2002/7/CE, y en 2015 por la Directiva (UE) 2015/719. La revisión de 2002 armonizó las dimensiones máximas autorizadas de los autobuses en el tráfico nacional e internacional, para permitir un transporte de pasajeros por carretera sin interrupciones dentro de la UE.



La revisión de 2015 preveía determinadas excepciones a los pesos y dimensiones máximos autorizados de los vehículos y combinaciones de vehículos, con el fin de fomentar la adopción de sistemas de propulsión de combustible alternativo, mejorar la aerodinámica de los vehículos y garantizar la interoperabilidad con otros modos de transporte. La reducción de las emisiones de GEI, la mejora de la seguridad vial y la comodidad del conductor en el transporte comercial (de mercancías) fueron el principal objetivo impulsor de estas excepciones.

No obstante, una evaluación de 2022 de la Directiva actual concluyó que, si bien es eficaz para promover la seguridad vial, proteger las infraestructuras viarias y facilitar el uso de vehículos de carretera en el transporte intermodal en contenedores, no garantiza una competencia leal ni fomenta el uso de tecnologías y dispositivos de emisión cero y ahorro de energía.

En la evaluación se llegó a la conclusión de que los incentivos para mejorar la eficiencia energética de las operaciones de transporte por carretera y reducir las emisiones de GEI eran insuficientes y no reflejaban las consecuencias prácticas de la utilización de nuevas tecnologías de emisión cero, que pueden ser más pesadas y ocupar más espacio que las tecnologías de motores de combustión. Las excepciones nacionales que permiten la circulación de vehículos más largos y/o pesados también han dado lugar a un mosaico de normas divergentes, lo que dificulta el tráfico transfronterizo de vehículos pesados en la UE y conduce a la pérdida de eficiencia operativa y energética. Esta combinación de requisitos nacionales y de la UE, así como acuerdos bilaterales, junto con las incertidumbres jurídicas, también ha dado lugar a una aplicación ineficaz e incoherente, especialmente en el transporte transfronterizo.

Estas conclusiones confirmaron que es necesario eliminar los obstáculos reglamentarios y técnicos y ofrecer mayores incentivos para la adopción de tecnologías de cero emisiones y dispositivos de ahorro de energía en el sector de los vehículos pesados; facilitar aún más las operaciones intermodales; armonizar y aclarar las normas sobre el uso de vehículos pesados más largos o pesados en operaciones transfronterizas; y hacer que la aplicación sea eficaz, eficiente y coherente en toda la UE.

*1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La propuesta es compatible con el marco financiero plurianual. La financiación de la UE será necesaria para cubrir los gastos operativos relacionados con las actividades de apoyo al desarrollo de normas comunes para permitir el transporte anormal y la aplicación en un sistema armonizado de políticas de acceso inteligente en toda la UE.

*1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluido el margen de reasignación*

Las implicaciones presupuestarias de esta propuesta son muy limitadas. Consisten en la financiación de actividades estándar de análisis y consulta de apoyo externo con expertos que son necesarias para establecer requisitos técnicos comunes que garanticen la aplicación coherente de las normas aplicables al sector de los vehículos pesados en la UE.

**1.6. Duración y incidencia financiera de la propuesta/iniciativa**

☐ **Duración limitada**

☐ en vigor de [DD/MM]AAAA a [DD/MM]AAAA

- ☐ Incidencia financiera de AAAA a AAAA para los créditos de compromiso y de AAAA a AAAA para los créditos de pago.

☒ **Duración ilimitada**

Implementación con un período de puesta en marcha de AAAA a AAAA, seguido de una operación a gran escala.

**1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto<sup>48</sup>**

☒ **Gestión directa** por parte de la Comisión

☒ por sus servicios, incluido su personal en las delegaciones de la Unión;

☐ por las agencias ejecutivas

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión indirecta** mediante la encomienda de tareas de ejecución presupuestaria a:

☐ terceros países o los organismos que hayan designado;

☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

☐ los organismos contemplados en los artículos 70 y 71 del Reglamento financiero;

☐ organismos de derecho público;

☐ organismos de Derecho privado con una misión de servicio público, en la medida en que cuenten con garantías financieras suficientes;

☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro encargados de la realización de una colaboración público-privada y a los que se haya encomendado la realización de una colaboración público-privada y que cuenten con garantías financieras adecuadas;

☐ organismos o personas encargados de la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC de conformidad con el título V del TUE e identificados en el acto de base pertinente.

*Si se indica más de un modo de gestión, proporcione detalles en la sección "Comentarios".*

**Comentarios**

--

<sup>48</sup> Detalles de los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget- implementación/Páginas/métodos de implementación.aspx>

## **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

### **2.1. Normas de supervisión y presentación de informes**

*Especifique la frecuencia y las condiciones.*

Las tareas serán ejecutadas directamente por la DG MOVE, siguiendo el ciclo anual de planificación y seguimiento, incluida la notificación de los resultados a través del informe anual de actividades de la DG MOVE.

### **2.2. Sistema(s) de gestión y control**

#### **2.2.1. *Justificación del modo o modos de gestión, el mecanismo o mecanismos de ejecución de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuesta***

La Unidad de Política de Transporte por Carretera de la DG MOVE supervisará la transposición y aplicación de la Directiva propuesta. Los gastos se ejecutarán en régimen de gestión directa, en plena aplicación de las disposiciones del Reglamento Financiero y de la Decisión C(2007)5858 de la Comisión, de 5 de diciembre de 2007, relativa al reembolso de los gastos efectuados por expertos externos invitados a las reuniones, así como a cualquier posible revisión de dichas normas. La financiación se proporcionará a través de adquisiciones y en forma de reembolso de gastos de expertos. La estrategia de control de los contratos públicos y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros ex ante específicos sobre los procedimientos, así como sobre la firma de contratos y acuerdos. Además, los gastos realizados para adquirir bienes y servicios también están sujetos, cuando es necesario, a controles financieros ex post.

#### **2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno establecidos para mitigarlos***

Los posibles proveedores de servicios en el marco de los contratos marco se consideran contratistas de bajo riesgo. Por lo tanto, los riesgos potenciales estarían cubiertos por los mecanismos existentes del Reglamento Financiero y mitigados por el conjunto de controles internos de la DG MOVE (controles jurídicos y financieros ex ante sistemáticos, auditorías ex post del gasto tal como se definen en los planes de trabajo anuales de auditoría). Por lo que se refiere al reembolso de los costes de los expertos, los controles clave que mitigan los riesgos inherentes a la exactitud y validez de las reclamaciones se abordan mediante el uso de AGM, una herramienta en línea para planificar, organizar y gestionar el reembolso de los costes de las reuniones con expertos externos. También se establecerán controles adecuados para mitigar el riesgo potencial de conflicto de intereses.

#### **2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste-efectividad de los controles (relación entre "costes de control ÷ valor de los fondos relacionados gestionados") y evaluación de los niveles esperados de riesgo de error (en el momento del pago y al cierre)***

Teniendo en cuenta el alcance y la cantidad limitados de la financiación de la UE que debe proporcionarse, y dado que los beneficiarios de los fondos de la UE se consideran de bajo riesgo, se espera que esta iniciativa no haga que los costes de control vayan más allá del coste actual de los controles de la DG MOVE. Se espera que el riesgo de error en el pago y en el cierre se mantenga por debajo del 2%.

### **2.3. Medidas para prevenir el fraude y las irregularidades**

*Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, de la estrategia de lucha*

*contra el fraude.*

Se aplicarían las medidas regulares de prevención y protección de la Comisión, en concreto:

- Los pagos de cualquier servicio son controlados por el personal de la Comisión antes del pago, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales, los principios económicos y las buenas prácticas financieras o de gestión. Las disposiciones contra el fraude (supervisión, requisitos de información, etc.) se incluirán en todos los acuerdos de subvención y contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de cualquier pago.

- Para luchar contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilícitas, se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y la Fiscalía Europea (Fiscalía Europea) creada por el Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo.

Además, la Comisión mantiene una sólida estrategia de lucha contra el fraude, CAFS, actualmente en proceso de revisión.

La DG MOVE adoptó una estrategia de lucha contra el fraude revisada (AFS) en 2020. El AFS MOVE se basa en la estrategia de lucha contra el fraude de la Comisión y en una evaluación de riesgos específica llevada a cabo internamente para identificar las áreas más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude.

Las disposiciones contractuales aplicables a la contratación pública garantizan que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y controles sobre el terreno utilizando las disposiciones estándar recomendadas por la OLAF.

### 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

Líneas presupuestarias existentes

*Por orden de rúbricas y líneas presupuestarias del marco financiero plurianual.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	Diff./Non-diff. <sup>49</sup>	de la AELC Países 50	de los países candidatos y Candidatos potenciales 51	procedentes de otros terceros países	Otros ingresos afectados
1	02 20 04 01	Diff.	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 02	Diff.	NO	NO	NO	NO

<sup>49</sup> Diff. = Créditos disociados / No diferenciados. = Créditos no disociados.

<sup>50</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>51</sup> Candidato países y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen del impacto estimado en los créditos de operaciones

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

millones EUR (con tres decimales)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1	Mercado único, innovación y digital
---	---	-------------------------------------

DG MOVE			2025	2026	2027	TOTAL
• Créditos de operaciones						
Línea presupuestaria52 02 20 04 01	Compromisos	(1 bis)	0.400	0.400		0.800
	Pagos	(2 bis)	0.200	0.400	0.200	0.800
Créditos de carácter administrativo financiados con cargo a la dotación de programas específicos53						
Línea presupuestaria		(3)				
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos	=1a+1b +3	0.400	0.400		0.800
	Pagos	=2a+2b +3	0.200	0.400	0.200	0.800

<sup>52</sup> Según a la nomenclatura oficial del presupuesto.

<sup>53</sup> Técnico y/o asistencia administrativa y gastos en apoyo de la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

• TOTAL créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0.400	0.400		<b>0.800</b>
	Pagos	(5)	0.200	0.400	0.200	<b>0.800</b>
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados con cargo a la dotación para programas específicos		(6)				
<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 1</b> del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+ 6	0.400	0.400		<b>0.800</b>
	Pagos	=5+ 6	0.200	0.400	0.200	<b>0.800</b>

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	<b>7</b>	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse utilizando los «datos presupuestarios de carácter administrativo» que se introducirán en primer lugar en el [anexo de la ficha financiera legislativa \(anexo 5 de la Decisión de la Comisión sobre las normas internas de ejecución de la sección de la Comisión del presupuesto general de la Unión Europea\)](#), que se carga en DECIDE a efectos de consulta interservicios.

millones EUR (con tres decimales)

		2025	2026	2027		Indíquense tantos años como sean necesarios para mostrar la duración del impacto (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: MOVER									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos			0.060	0.070					<b>0.130</b>
<b>MOVIMIENTO TOTAL DE DG</b>	Créditos		0.060	0.070					<b>0.130</b>

<b>TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7</b> del marco financiero plurianual	(Total compromisos = Total pagos)		0.060	0.070					<b>0.130</b>
---	-----------------------------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

millones EUR (con tres decimales)

		2025	2026	2027	TOTAL
<b>TOTAL de los créditos de las rúbricas 1 a 7 del marco financiero plurianual</b>	Compromisos	0.400	0.460	0.070	<b>0.930</b>
	Pagos	0.200	0.460	0.270	<b>0.930</b>

3.2.2. *Realización estimada financiada con créditos operativos*

Créditos de compromiso en millones EUR (con tres decimales)

Indicar objetivos y productos  ↓			2025		2026		2027		TOTAL	
	Tipo54	Avera ge costo	Nº	Costar	Nº	Costar	Nº	Costar	Total No	Cost e total
OBJECTIVE55 ESPECÍFICAS - Armonizar las normas sobre pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados en las operaciones transfronterizas.										
-Salida	Informe final de un estudio	0.400	1	0.400	1	0.400			2	0.800
-Salida	Número de talleres y reuniones de expertos	0.0325			2	0.060	2	0.070	4	0.130
Subtotal del objetivo específico n.º 1		0.4325			3	0.460	3	0.470	6	0.930
TOTALES					3	0.460	3	0.470	6	0.930

<sup>54</sup> Salidas son productos y servicios que deben suministrarse (por ejemplo: número de intercambios de estudiantes financiados, número de km de carreteras construidas, etc.).

<sup>55</sup> Como descrito en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)»



### 3.2.3. Resumen de las repercusiones estimadas en los créditos administrativos

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

millones EUR (con tres decimales)

	2025	2026	2027		Indíquense tantos años como sean necesarios para mostrar la duración del impacto (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	------	------	------	--	---	-------

<b>RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos		0.060	0.070					<b>0.130</b>
<b>Subtotal RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>		0.060	0.070					<b>0.130</b>

<b>Fuera de la PARTIDA 756 del marco financiero plurianual</b>								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
<b>Subtotal fuera de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>								

<b>TOTAL</b>		0.060	0.070					<b>0.130</b>
--------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán con créditos de la DG que ya estén asignados a la gestión de la acción y/o que hayan sido reasignados dentro de la DG, junto con, en caso necesario, con cualquier asignación adicional que pueda concederse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las limitaciones presupuestarias.

### 3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

- ☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, como se explica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en unidades equivalentes a tiempo completo*

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Indíquense tantos años como sean necesarios para mostrar la duración del impacto (véase el punto 1.6)		
• Puestos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)							
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
01 01 01 11 (Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquese)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a tiempo completo: EJC) <sup>57</sup>							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT y JPD en las delegaciones)							
XX 01 xx yy zz <sup>58</sup>	- en la sede						
	- en Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - Investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especifíquese)							
TOTAL							

**XX** es el ámbito político o el título presupuestario de que se trate.

Los recursos humanos necesarios serán cubiertos por personal de la DG que ya esté asignado a la gestión de la acción o que haya sido reasignado dentro de la DG, junto con, en caso necesario, con cualquier asignación adicional que pueda concederse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de las restricciones presupuestarias.

Descripción de las tareas a realizar:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

<sup>57</sup> AC= personal contractual; AL = personal local; END= experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de la agencia; JPD= Profesionales Junior en Delegaciones.

<sup>58</sup> Subtecho para el personal externo cubierto por créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

### 3.2.4. *Compatibilidad con el actual marco financiero plurianual*

La propuesta/iniciativa:

- ☒ puede financiarse íntegramente mediante la reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

La iniciativa no requiere una reprogramación importante. La iniciativa está financiada por la línea presupuestaria de apoyo a la política de transportes (02.20.04.01) y la línea presupuestaria de gastos

- ☐ exige la utilización del margen no asignado en la rúbrica correspondiente del MFP y/o la utilización de los instrumentos especiales definidos en el Reglamento del MFP.

Explique lo que se requiere, especificando las rúbricas y líneas presupuestarias correspondientes, los importes correspondientes y los instrumentos que se propone utilizar.

- ☐ requiere una revisión del MFP.

Explique lo que se requiere, especificando las rúbricas y líneas presupuestarias correspondientes y los importes correspondientes.

### 3.2.5. *Contribuciones de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- ☒ no prevé la cofinanciación por parte de terceros
- ☐ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (con tres decimales)

	Año N59	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Indíquense tantos años como sean necesarios para mostrar la duración del impacto (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL créditos cofinanciados								

<sup>59</sup>

El año N es el año en que comienza la aplicación de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase "N" por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Lo mismo para los años siguientes.

### 3.3. Impacto estimado en los ingresos

☒ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

☐ La propuesta/iniciativa tiene la siguiente incidencia financiera:

☐ sobre los recursos propios

☐ sobre otros ingresos

Indíquese si los ingresos se asignan a líneas de gasto ☐

millones EUR (con tres decimales)

Línea de ingresos presupuestarios:	Créditos disponibles para el ejercicio en curso	Impacto de la propuesta/iniciativa <sup>60</sup>					
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Indíquense tantos años como sean necesarios para mostrar la duración del impacto (véase el punto 1.6)	
Artículo.....							

En el caso de los ingresos afectados, especifíquese la(s) línea(s) de gasto presupuestario(s) afectada(s).

--

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada para calcular el impacto en los ingresos o cualquier otra información).

--

<sup>60</sup>

Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos previa deducción del 20 % de los gastos de recaudación.