



Estrasburgo, 11.7.2023  
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**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**

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

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **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, «la Directiva sobre pesos y dimensiones»).

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

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

El transporte por carretera desempeña un papel clave en el sistema de transporte de mercancías, pues más de tres cuartas partes (el 77,4 %) de las mercancías que circulan dentro de la UE se transportan por medios terrestres<sup>2</sup>. Sin embargo, también tiene distintos efectos socioeconómicos y medioambientales, como las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica y acústica, la congestión, los riesgos para la seguridad vial y el desgaste de las infraestructuras viarias. Los vehículos pesados, como los camiones y los autobuses, son responsables del 28 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera (6 % de las emisiones totales de la UE) y constituyen una fuente importante de emisiones de monóxido de nitrógeno (en 2020 representaron el 34 % de las emisiones de monóxido de nitrógeno procedentes del transporte por carretera). También son una fuente de otros contaminantes atmosféricos, como las partículas en suspensión<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 personas. Inicialmente se diseñó para garantizar la libre circulación de mercancías y la competencia leal en el mercado único, mejorar la seguridad vial y prevenir los daños a las infraestructuras viarias. Estos objetivos originales debían alcanzarse garantizando que los vehículos pesados no rebasaran unos límites que pudiesen comprometer la seguridad vial o las infraestructuras viarias, que los vehículos pesados conformes pudiesen circular libremente dentro de la UE y que los operadores de transporte por carretera pudiesen competir en igualdad de condiciones en términos de capacidad de carga de sus vehículos. Las últimas modificaciones ulteriores de la Directiva, adoptadas en 2015 y 2019<sup>4</sup>, introdujeron en ella

---

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

<sup>2</sup> [Statistical pocketbook 2022](#) [«Libro de bolsillo estadístico 2022», documento en inglés] (europa.eu).

<sup>3</sup> [Visualizador de datos sobre emisiones de contaminantes atmosféricos por país, 2005-2020.](#)

<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), la Decisión (UE) 2019/894 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en

aspectos medioambientales con el objetivo de reducir el consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como de promover el transporte intermodal, en el que las mercancías se transportan en unidades de carga estándar (como contenedores) utilizando diferentes modos de transporte. Esto se logró mediante la introducción de determinadas normas para permitir unos pesos y dimensiones mayores en el caso de los vehículos eficientes desde el punto de vista energético y menos contaminantes, con el fin de fomentar la adopción de grupos motopropulsores de combustibles alternativos (incluidos los de emisión 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 puso de manifiesto que, si bien resulta eficaz para promover la seguridad vial, proteger las infraestructuras viarias y facilitar el uso de vehículos de carretera para el transporte intermodal contenerizado, no es suficiente en cuanto a las condiciones de competencia equitativas o a aspectos relacionados con la descarbonización.

Los problemas de fragmentación del mercado para los vehículos más largos y más pesados y de un control del cumplimiento de la normativa ineficaz e incoherente se deben en gran medida a las deficiencias que presenta la Directiva. Las normas ambiguas e insuficientes de la Directiva han dado lugar a un mosaico de normas y requisitos nacionales, así como a interpretaciones y a prácticas de control divergentes. Esto obstaculiza la libre circulación de los vehículos pesados dentro de la UE, distorsiona la competencia y provoca una pérdida de eficiencia operativa y energética. Estas son las principales causas del pobre funcionamiento de la Directiva por lo que respecta a sus objetivos de garantizar una circulación de mercancías libre y eficiente y una competencia leal.

En cuanto a los aspectos de descarbonización, la adopción de vehículos de emisión cero en el parque de vehículos pesados es actualmente muy limitada. El parque de camiones (de más de 3,5 toneladas) de la UE sigue estando dominado en gran medida por los motores de combustibles fósiles: un 96,3 % de todos los camiones de la UE funcionan con gasóleo, y solo el 0,7 % utilizan motores de combustión interna alimentados con combustibles alternativos (gas natural y GLP). La proporción de camiones eléctricos recargables, incluidos los vehículos eléctricos y los híbridos enchufables, es solo del 0,2 %. El porcentaje anual de matriculaciones de camiones de emisión cero aumentó del 0,6 % en 2016 al 7 % en 2020. Progresan adecuadamente, pero no con la rapidez suficiente para contribuir de manera significativa a lograr el objetivo del Pacto Verde Europeo<sup>5</sup> de reducir en un 90 % las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte para 2050.

Los programas marco europeos de investigación e innovación han fomentado los vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión, las características aerodinámicas y los retos en materia de eficiencia energética mediante la creación de asociaciones específicas desde 2007 con la Iniciativa Europea por unos Coches Verdes en el marco del 7PM, la Iniciativa Europea para los Coches Ecológicos en el marco de Horizonte 2020 y actualmente con la iniciativa

---

cuanto al plazo de aplicación de las normas especiales sobre la longitud máxima de cabinas que mejoran el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y el rendimiento en materia de seguridad (DO L 164 de 20.6.2019, p. 30), y el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

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

«Hacia un transporte por carretera sin emisiones» en el marco de Horizonte Europa. Algunos proyectos específicos resultaron en algunas de las innovaciones, como los remolques con motor de emisión cero y la mejora de la aerodinámica<sup>6</sup>.

La escasa adopción de los vehículos pesados de emisión cero y de las soluciones de ahorro de energía tiene múltiples causas subyacentes, y la falta de idoneidad de la Directiva influye de forma limitada. La Directiva no ofrece incentivos suficientes al sector para que este fomente la inversión en tecnologías de emisión cero, como podría serlo la tolerancia de pesos o dimensiones que resulta necesaria para compensar el peso o el tamaño de la tecnología pertinente y garantizar al menos la misma capacidad de carga que la de los vehículos pesados convencionales que funcionan con combustibles fósiles.

La presente propuesta tiene por objeto abordar tres problemas que se han detectado: i) la escasa adopción de vehículos pesados de emisión cero; ii) la fragmentación del mercado de los vehículos más largos y más pesados; y iii) un control del cumplimiento de la normativa ineficaz e incoherente. Sus principales objetivos son: eliminar obstáculos a la adopción de tecnologías de emisión cero y dispositivos de ahorro de energía en el sector de los vehículos pesados y ofrecer mayores incentivos para ello, facilitar aún más las operaciones intermodales, aclarar las normas sobre el uso de vehículos más largos o más pesados en las operaciones transfronterizas y hacer que el control del cumplimiento de la normativa sea eficaz y eficiente.

La Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»<sup>7</sup> apuntó a la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones como una de las medidas clave que podían estimular eficazmente la demanda de vehículos de emisión cero y promover la cooperación modal. Esto puede ayudar a impulsar la transición hacia un sistema de transporte de contaminación cero en la UE y promover la innovación en el sector.

La presente propuesta es un elemento importante del conjunto de medidas necesarias para ecologizar el transporte por carretera. Para resultar eficaz a la hora de impulsar la utilización de vehículos pesados de emisión cero, debe ir acompañada del despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje<sup>8</sup>, de unas normas más estrictas en materia de emisión cero de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados<sup>9</sup>, de la aplicación de sistemas de tarificación vial basados en el comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, y de la inclusión del transporte por carretera en los regímenes de comercio de derechos de emisión. La eficacia de la Directiva a la hora de fomentar el transporte intermodal de mercancías depende en gran medida de la disponibilidad y la capacidad de otros modos de transporte. Por lo tanto, la Directiva debe complementarse con otras iniciativas legislativas modales e intermodales adoptadas conjuntamente como parte del paquete de medidas 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

---

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

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

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

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

Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>10</sup> (en lo sucesivo, «la Directiva de transporte combinado») reforzará también los efectos de la presente propuesta en el fomento del crecimiento del transporte intermodal.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones es coherente con otras iniciativas legislativas destinadas a reducir las emisiones procedentes del transporte, mejorar la eficiencia energética y operativa de las operaciones transfronterizas y promover la cooperación intermodal. En particular, ofrece sinergias con otras tres iniciativas de la Comisión:

- a) la propuesta de revisión de la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>11</sup> (en lo sucesivo, «la Directiva de transporte combinado»), destinada a incentivar la adopción del transporte intermodal;
- b) la propuesta de Reglamento sobre un marco armonizado para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte de mercancías y personas (la iniciativa denominada «CountEmissionsEU»), destinada a establecer una metodología armonizada para medir las emisiones de gases de efecto invernadero «de puerta a puerta» en las operaciones de transporte, metodología que las empresas de transporte podrían utilizar para supervisar y comparar sus servicios de transporte;
- c) la propuesta de Reglamento sobre la planificación y gestión de la capacidad ferroviaria, destinada a mejorar la fiabilidad, puntualidad y disponibilidad de los servicios ferroviarios optimizando el uso de las infraestructuras ferroviarias y mejorando su integración multimodal.

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

Además, la Directiva 1999/62/CE (la Directiva del eurodistintivo)<sup>12</sup>, al abordar la necesidad de internalizar los costes externos del transporte por carretera y aplicar los principios de que quien contamina paga y de que 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 eficientes desde el punto de vista energético, junto con la inclusión del transporte por carretera en el comercio de derechos de emisión<sup>13</sup>.

La presente propuesta es también coherente con la propuesta de revisión del Reglamento relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte,

---

<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).

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

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

y 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 las normas de calidad, incluida la implantación de mecanismos de pesaje integrados en las infraestructuras viarias. Estas medidas son necesarias para controlar mejor el cumplimiento de los límites de peso máximo autorizado establecidos en la Directiva sobre pesos y dimensiones.

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

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<sup>16</sup> (la Directiva sobre la aplicación transfronteriza) tiene por objeto mejorar la seguridad vial y garantizar el mismo trato a los conductores infractores, tanto residentes como no residentes. En marzo de 2023, la Comisión adoptó una propuesta legislativa<sup>17</sup> para modificar la Directiva sobre la aplicación transfronteriza, ampliando su ámbito de aplicación a otras infracciones de tráfico en materia de seguridad vial. El «uso de un vehículo sobrecargado» es una de esas infracciones. 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 generales, 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», ya 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 la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo<sup>19</sup>, así como al compromiso de la UE de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en un 55 % para 2030 en comparación con los niveles de 1990, tal como se establece en la Legislación Europea sobre el Clima<sup>20</sup>. Además, la revisión prevista es, por tanto, coherente con el paquete de medidas «Objetivo 55»<sup>21</sup>, que incluye esfuerzos para reducir la dependencia de los combustibles fósiles y aumentar la implantación de infraestructuras para los combustibles alternativos. En términos de eficiencia energética, la propuesta responde al Plan REPowerEU de 2022<sup>22</sup>, cuyo objetivo clave es reducir la dependencia de los combustibles

---

<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.

<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.

fósiles rusos como consecuencia de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, así como acelerar la transición ecológica, también hacia vehículos de emisión cero, tal como se refleja en la propuesta.

Existen también sinergias claras entre esta iniciativa y el Reglamento (UE) 2019/1242, que establece normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados<sup>23</sup>. Establece requisitos aplicables a los fabricantes de vehículos para que produzcan unos vehículos pesados de emisión cero más eficientes en términos de consumo de combustible. 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 de CO<sub>2</sub> certificadas y establece nuevos objetivos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> aplicables a partir de 2030. Para alcanzar eficazmente esos objetivos y lograr los objetivos de ecologización lo antes posible, las normas en materia de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados deben complementarse con medidas facilitadoras orientadas a la demanda, en particular la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones. Esto creará 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 de modificación 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, es un objetivo esencial de la política común de transportes.

De conformidad con el artículo 91, apartado 1, la UE está facultada para establecer normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados entre Estados miembros o a través del territorio de uno o varios Estados miembros.

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

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

A pesar de los esfuerzos de la Directiva por armonizar las normas técnicas, esta presenta deficiencias que dan lugar a interpretaciones divergentes y a un control del cumplimiento de la normativa incoherente por parte de los Estados miembros. Esto da lugar a un mosaico fragmentado de requisitos nacionales, lo que obstaculiza el objetivo de crear un espacio único europeo de transporte. La actuación de la UE es necesaria para eliminar esos obstáculos y garantizar unas operaciones de transporte eficientes, justas y sostenibles en el mercado interior.

---

<sup>23</sup> Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

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

Además, la Directiva no ha fomentado eficazmente la adopción de los combustibles alternativos, las tecnologías de ahorro de energía ni el transporte intermodal. Con motivo de la necesidad de descarbonización y de los avances tecnológicos emergentes, se necesitan 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 el firme apoyo a la actuación 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 el valor añadido que esta presenta al establecer normas de la UE para los pesos y dimensiones de los vehículos pesados que participan en operaciones transfronterizas. Sin embargo, también detecta deficiencias, como lagunas jurídicas y normas obsoletas, que obstaculizan el progreso tecnológico y los esfuerzos de descarbonización. Sin una acción coordinada de la UE, los Estados miembros tendrían que actuar de manera individual, lo que daría lugar a una fragmentación del mercado, a distorsiones de la competencia y a prácticas discriminatorias. Además, las iniciativas nacionales son insuficientes, por sí solas, para abordar los problemas a escala de la UE y alcanzar los objetivos en materia de descarbonización.

Por lo tanto, la actuación 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 a la planificación a largo plazo por parte de los operadores de transporte por carretera y los fabricantes de vehículos pesados.

- **Proporcionalidad**

La propuesta logra un equilibrio adecuado entre, por un lado, la consecución de los objetivos deseados en materia de armonización, descarbonización y control del cumplimiento de la normativa de una manera eficaz y, por otro lado, la garantía de que las medidas propuestas no vayan más allá de lo necesario para resolver los problemas detectados o alcanzar el objetivo estratégico.

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

Logra un equilibrio adecuado entre, por un lado, el establecimiento de unas normas mínimas a nivel de la UE para la descarbonización y el control del cumplimiento de las normas aplicables y, por otro lado, la concesión de flexibilidad a los Estados miembros para que establezcan soluciones más ambiciosas, en particular por lo que se refiere a las herramientas de control del cumplimiento.



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

- **Elección del instrumento**

Dado que la propuesta consiste en varias modificaciones de la Directiva sobre pesos y dimensiones, el futuro instrumento jurídico debe ser una Directiva. Esto permite una armonización específica, así como un cierto grado de flexibilidad para que los Estados miembros tengan en cuenta las características nacionales específicas.

Dado que la Directiva modificada mantiene su estructura y que sus fundamentos no se ven afectados, no es necesaria una refundición.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

En 2022, la Comisión puso en marcha una evaluación *ex post* para evaluar el funcionamiento de la Directiva sobre pesos y dimensiones sobre la base de su eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE. La evaluación se llevó a cabo de manera paralela a la evaluación de impacto para la revisión de la Directiva. Siguió los principios de mejora de la legislación de la Comisión<sup>26</sup>.

En la evaluación se examinaron los efectos que la Directiva había tenido respecto de los objetivos de garantizar la libre circulación de mercancías, mejorar la eficiencia energética, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mitigar los riesgos para la seguridad vial. También se analizó qué normas funcionaban bien y cuáles no, y por qué. La evaluación abarcó el período comprendido entre septiembre de 1997 y el 31 de diciembre de 2021.

Las principales conclusiones de la evaluación fueron las siguientes:

- 1) Aunque se preveía que la Directiva lograría un mayor grado de armonización reglamentaria, ha surgido un mosaico de excepciones nacionales y bilaterales, así como de requisitos administrativos, técnicos y de seguridad aplicables a las operaciones con vehículos más pesados o más largos.
- 2) El uso de vehículos pesados impulsados por combustibles alternativos y la mejora de la aerodinámica, destinados a aumentar la eficiencia energética de las operaciones de transporte por carretera y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, todavía no han dado resultados significativos.
- 3) El control del cumplimiento de las normas varía considerablemente de un Estado miembro a otro en términos de número de controles, eficacia en la detección de infracciones, herramientas de control y prácticas.

---

<sup>25</sup> Informe de evaluación de impacto que acompaña a la 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 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, SWD(2023) 445.

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

- 4) Se considera que las restricciones al transporte transfronterizo de vehículos más pesados o más largos son la principal fuente de ineficiencias operativas y energéticas, pues implican cargas administrativas y costes 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 encontrar el equilibrio entre varios de los objetivos perseguidos, reconociendo al mismo tiempo las diferencias entre los Estados miembros en cuanto a las normas relativas a las infraestructuras y las 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 aportado a las empresas de transporte por carretera unas condiciones de competencia equitativas.
- 7) Los objetivos de la Directiva siguen siendo pertinentes. Los 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 encajan bien con el objetivo estratégico de desarrollar un sistema de transporte equitativo, seguro, sostenible y resiliente en la UE.

La principal conclusión de la evaluación es que la Directiva solo logró parcialmente los objetivos de reforzar el mercado interior, mejorar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte por carretera y contribuir a la seguridad vial y a la protección de las infraestructuras viarias. Por una parte, las normas técnicas comunes para vehículos pesados han permitido llevar a cabo unas operaciones transfronterizas más eficaces, seguras y justas en el 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 ha dado lugar a la fragmentación de determinados segmentos del mercado y a ineficiencias operativas. Si bien la Directiva ha contribuido a aumentar la proporción del transporte intermodal contenerizado y a mejorar el rendimiento energético y operativo de las operaciones en los Estados miembros que permiten vehículos más largos y más pesados, su contribución global a la eficiencia energética de las operaciones de transporte de mercancías en la UE, en particular mediante la adopción de dispositivos aerodinámicos y grupos motopropulsores de combustibles alternativos (incluidos los de emisión cero), ha sido muy limitada. La Directiva se considera eficaz a la hora de 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 consultas tanto abiertas como específicas, y diferentes herramientas de consulta.

El objetivo de estas actividades era:

- 1) recabar información y opiniones de las partes interesadas sobre las principales cuestiones relacionadas con la ejecución de la Directiva, los principales problemas y sus factores, así como sobre los cambios deseables del marco regulador;

- 2) recabar aportaciones especializadas (datos e información u opiniones de expertos) sobre aspectos específicos del marco regulador;
- 3) recabar información y opiniones sobre las posibles repercusiones de las diferentes medidas estratégicas.

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

- una consulta sobre la convocatoria de datos, 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, se celebraron varias reuniones bilaterales y multilaterales con diferentes partes interesadas (de los sectores del transporte por carretera, ferroviario y combinado, fabricantes de camiones, asociaciones empresariales, autoridades de infraestructuras viarias y autoridades nacionales), y se recibieron y analizaron varios documentos de posición a lo largo de 2022 y en el primer trimestre de 2023.

Entre las partes interesadas consultadas figuran las siguientes: autoridades de infraestructuras viarias, empresas de transporte por carretera, asociaciones empresariales, expedidores, 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 el mundo académico) y el público en general.

Los temas clave examinados 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 los comentarios presentados a la convocatoria de datos fue la ausencia de unas normas uniformes de la UE sobre el transporte transfronterizo entre Estados miembros que permiten vehículos más largos y más pesados con arreglo a la actual Directiva sobre pesos y dimensiones. En la consulta pública abierta, los encuestados también señalaron que la Directiva no abordaba eficazmente la eficiencia energética del transporte por carretera. En general, las partes interesadas confirmaron los problemas detectados inicialmente y su dimensión europea, y apoyaron ampliamente los objetivos de la revisión en materia de descarbonización, armonización y control del cumplimiento de la normativa. Gracias a las consultas con las partes interesadas, se pudieron localizar posibles soluciones a los problemas detectados.

Las partes interesadas respaldaron en gran medida las medidas de descarbonización, como la de aumentar los pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados para compensar el tamaño y el peso de las tecnologías de emisión cero, o la de permitir el transporte transfronterizo con vehículos más pesados o más largos entre Estados miembros vecinos que permiten los mismos valores de pesos o dimensiones en sus territorios. Al mismo tiempo, debido a la preocupación por los efectos en las infraestructuras viarias y al posible retroceso modal del transporte ferroviario al transporte por carretera, unos pocos Estados miembros y partes interesadas del transporte ferroviario e intermodal expresaron su reticencia a autorizar

las operaciones transfronterizas de larga distancia con vehículos más pesados o más largos. Los incentivos adicionales para la ecologización, como el aumento del peso máximo para los vehículos pesados de emisión cero, independientemente del peso de la tecnología de emisión cero y teniendo en cuenta los remolques y semirremolques como unidades de transporte intermodal, fueron bien acogidos 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 de los vehículos pesados sobrecargados. Las partes interesadas también apoyaron firmemente la armonización y simplificación de los procesos administrativos relativos a los permisos para el transporte de cargas indivisibles.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

El trabajo realizado por la Comisión en la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto contó con el respaldo de dos estudios externos llevados a cabo por un consorcio independiente dirigido por Transport of Mobility Leuven y Ramboll Management Consulting. El consorcio estaba también compuesto por Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety y expertos subcontratados a título individual.

La Comisión elaboró, con el apoyo técnico del contratista externo COWI, un informe sobre la aplicación<sup>27</sup> en el que se recogieron datos e información importantes.

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

Además, se consultó a las partes interesadas de la industria, incluidos los desarrolladores de tecnologías ecológicas, los fabricantes de vehículos, las asociaciones sectoriales (del transporte por carretera y ferroviario), las autoridades viarias y muchas otras.

- **Evaluación de impacto**

La presente 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 este emitió su dictamen favorable con reservas el 26 de mayo de 2023<sup>28</sup>. El informe se ajustó en consecuencia para abordar las reservas del Comité, así como algunas observaciones más detalladas. La evaluación de impacto incluye una explicación detallada de las opciones de actuación en la sección 5, mientras que la sección 6 ofrece un análisis exhaustivo del impacto de todas las opciones.

Se diseñaron tres opciones de actuación para abordar los problemas detectados y sus causas, prestando una atención especial a los objetivos de descarbonización, armonización y control del cumplimiento de la normativa. Todas las opciones contribuyen a alcanzar los objetivos de la iniciativa, aunque con distintos niveles de eficacia y eficiencia.

---

<sup>27</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado *Report on the implementation of the amendments to Directive 96/53/EC introduced by Directive (EU) 719/2015* [«Informe sobre la aplicación de las modificaciones de la Directiva 96/53/CE introducidas por la Directiva (UE) 2015/719», documento en inglés], SWD(2023) 70.

<sup>28</sup> Dictamen del Comité de Control Reglamentario, Directiva sobre pesos y dimensiones, SEC(2023) 445.

La opción de actuación A (la «OA-A») consta de siete medidas estratégicas comunes a las tres opciones. Se centra en eliminar los obstáculos a la adopción de vehículos de emisión cero y de soluciones de ahorro de energía mediante la concesión de unas tolerancias de peso y de longitud adicionales destinadas a compensar el peso o el tamaño de esas tecnologías. Armoniza la longitud de carga de los portavehículos, aclara las normas aplicables al uso de vehículos más pesados o más largos (es decir, vehículos pesados de 44 toneladas y sistemas modulares europeos) en las operaciones transfronterizas, y apoya todo tipo de operaciones, incluido el transporte intermodal no contenerizado. La OA-A incentiva en mayor medida el transporte intermodal contenerizado al permitir una altura adicional que posibilita el uso de contenedores de gran capacidad en los trayectos por carretera de las operaciones de transporte intermodal. Esta opción también refuerza el control del cumplimiento de la normativa al establecer el nivel mínimo de controles que deben llevar a cabo los Estados miembros, y dispone unos requisitos mínimos para los Estados miembros que deseen aplicar políticas de acceso inteligente, a fin de garantizar la armonización e interoperabilidad de estos regímenes en toda la UE.

La opción de actuación B (la «OA-B») tiene un ámbito de aplicación más amplio que la OA-A. Incluye las siete medidas estratégicas comunes, además de medidas adicionales que ofrecen mayores incentivos para la adopción de vehículos de emisión cero al elevar el límite de peso de los vehículos pesados de emisión cero desde el máximo actual, establecido en las 42 toneladas (consideradas insuficientes para compensar el peso de algunas de las tecnologías de emisión cero actuales), hasta las 44 toneladas, independientemente del peso de la tecnología de emisión cero. Esta medida permitirá a los operadores obtener una capacidad de carga adicional cuando la tecnología de emisión cero se vuelva más ligera y más pequeña. La OA-B facilita aún más el transporte intermodal al clasificar los camiones, remolques y semirremolques como unidades de transporte intermodal, pues se beneficiarán de la misma tolerancia de peso adicional de 4 toneladas que los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles. La OA-B también prevé una mayor armonización de los requisitos administrativos relativos a la expedición de permisos para el transporte de cargas indivisibles con vehículos que rebasen los límites de peso y dimensiones establecidos en la Directiva. También introduce medidas que hacen que el control del cumplimiento de la normativa sea más específico y eficiente gracias al uso de mecanismos de pesaje que deben instalarse en las infraestructuras viarias. Para apoyar la transición hacia operaciones de emisión cero, la OA-B establece una fecha límite a partir de la cual los vehículos pesados más pesados (de 44 toneladas), autorizados por la OA-A para su uso en el transporte transfronterizo, deben ser de emisión cero o utilizarse para operaciones intermodales. La OA-B ofrece ventajas a los operadores, pero requiere algunos gastos y cambios reglamentarios por parte de los Estados miembros.

La opción de actuación C (la «OA-C») también incluye las siete medidas estratégicas comunes y medidas adicionales sobre armonización, descarbonización y control del cumplimiento de la normativa. Amplía el ámbito operativo de los sistemas modulares europeos («EMS», por sus siglas en inglés) a todo el territorio de la UE (no limitado, como en el caso de la OA-B, a los Estados miembros que permiten los EMS en el transporte nacional), introduce normas de seguridad y requisitos de cualificación más estrictos para la circulación de los EMS, establece corredores para el transporte de cargas indivisibles e impone obligaciones adicionales en materia de control del cumplimiento de la normativa a los Estados miembros. La OA-C ofrece una mayor eficiencia operativa, más beneficios medioambientales y un mayor control del cumplimiento de las normas, pero conlleva un mayor nivel de intervención y costes más elevados para los Estados miembros. Estos costes están

relacionados con el mantenimiento y el refuerzo de las infraestructuras viarias y con los costes adicionales de cumplimiento para los operadores.

Todas las opciones de actuación abordan los problemas detectados y sus causas y ayudan a alcanzar objetivos específicos y principales, aunque con niveles diferentes de eficacia y eficiencia.

El análisis de la eficiencia de las opciones de actuación sugiere que los beneficios totales, que varían entre los 20 000 millones EUR (OA-A), 80 200 millones EUR (OA-B) y 97 000 millones EUR (OA-C), superan los costes totales, que oscilan entre los 1 900 millones EUR (OA-A), los 6 500 millones EUR (OA-B) y los 15 100 millones EUR (OA-C). La OA-B muestra la mejor relación entre costes y beneficios (12,3), seguida de la OA-A (10,7) y la OA-C (6,4).

Tras comparar las tres opciones de actuación en términos de eficacia, eficiencia, coherencia, subsidiariedad y proporcionalidad, la evaluación de impacto concluye que la opción más adecuada es la OA-B. Es más eficaz que la OA-A a la hora de abordar todos los objetivos específicos, y los costes que deben asumir las autoridades de los Estados miembros a corto plazo son solo ligeramente más elevados. La OA-B es algo menos eficaz que la OA-C, en particular por lo que se refiere al control del cumplimiento de la normativa y a los incentivos para la ecologización de los vehículos más largos o más pesados. Sin embargo, la OA-B parece ser más viable y más fácil de aplicar que la OA-C por lo que respecta a las condiciones operativas para la circulación de los vehículos más largos o más pesados (incluido el transporte especial) y para las medidas de control. La OA-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 n.º 13 de las Naciones Unidas («Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos»)<sup>29</sup>, pues en 2030 se ahorrarán 1 592 700 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> y, en 2050, 54 600 toneladas. De manera acumulativa entre 2025 y 2050, la propuesta reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> en 27,8 millones de toneladas (el 1,2 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte de mercancías). Se estima que, durante el período 2025-2050, los costes externos de las emisiones de CO<sub>2</sub> disminuirán en 3 500 millones EUR, expresados como valor actual con respecto a la base de referencia. Esta reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> se debe a un mayor uso de los vehículos pesados de emisión cero, el cambio al transporte intermodal y la disminución del número de viajes (fomentada por el aumento de la carga útil). También contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible n.º 3 («Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades»)<sup>30</sup>, debido al ahorro de 5 100 toneladas de emisiones de NO<sub>x</sub> en 2030 y de 700 toneladas de emisiones de NO<sub>x</sub> en 2050, al ahorro de 1 000 toneladas de emisiones de partículas en suspensión en 2030 y de 400 toneladas de emisiones de NO<sub>x</sub> en 2050, así como a una reducción de los costes externos de las emisiones sonoras de 700 millones EUR (durante el período 2025-2050, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia) y a que se evitarán 411 muertes, de manera acumulada entre 2025 y 2050, con respecto a la base de referencia. Las muertes evitadas (esto es, la reducción de las víctimas mortales en accidentes) se deben al cambio al transporte

---

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

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

intermodal y a la disminución del número de viajes (impulsada por el aumento de la carga útil).

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta propuesta forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2022 con arreglo al anexo II (iniciativa REFIT), bajo el epígrafe «Un Nuevo Impulso a 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 más pesados que circulan por sus territorios o que se utilizan en operaciones transfronterizas. La iniciativa reducirá la carga administrativa que suponen para los operadores los requisitos, divergentes y costosos, de los permisos para transportar cargas especiales o indivisibles.

Existe una carga de costes significativa derivada de la actual Directiva sobre pesos y dimensiones: las implicaciones para aquellos operadores que no pueden realizar operaciones transfronterizas con vehículos más largos o más pesados permitidos en dos (o más) Estados miembros vecinos. La falta de claridad de las normas de la Directiva da lugar a interpretaciones nacionales divergentes por lo que respecta a las operaciones transfronterizas realizadas con esos vehículos y deriva en 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 casos pueden cruzar libremente la frontera gracias a la existencia de acuerdos bilaterales entre los dos Estados miembros. La iniciativa eliminará la inseguridad jurídica existente en torno a las operaciones de cruce de fronteras con vehículos más largos o más pesados (por ejemplo, portavehículos, EMS o vehículos pesados de 44 toneladas), así como la carga administrativa correspondiente. Además, al establecer unas normas comunes para el control del cumplimiento de las normas transfronterizas, se generará una mayor seguridad jurídica para los operadores, los fabricantes y las autoridades.

La introducción de unas normas y condiciones armonizadas para las operaciones transfronterizas con vehículos que rebasen determinados pesos y dimensiones implica que la iniciativa simplificará y mejorará la eficacia de la legislación en general. Reducirá la carga normativa para los operadores y contribuirá a que el funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera sea fluido, justo y seguro.

- **Aplicación del enfoque «una más, una menos»**

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

Se espera que la OA-B traiga consigo un ahorro de costes administrativos para los operadores de transporte por carretera, debido a la reducción del tiempo necesario para preparar y presentar solicitudes de expedición de permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles (1 200 millones EUR durante el período 2025-2050, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia), gracias a la armonización de los formularios y procedimientos de solicitud. A efectos del enfoque «una más, una menos», el ahorro anual de costes administrativos se estima en 71,8 millones EUR anuales, debido a la reducción del tiempo necesario para preparar y presentar solicitudes de expedición de permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles.

---

<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, en 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 con arreglo al principio de desarrollo sostenible consagrado en el artículo 37 de la Carta.

### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Se espera que la propuesta conlleve costes de ajuste para la Comisión. Estos están relacionados con el establecimiento de normas técnicas y operativas para el intercambio de información sobre el transporte de cargas indivisibles, así como con el desarrollo de normas sobre políticas de acceso inteligente (PAI).

El establecimiento de normas técnicas y operativas para el intercambio de información sobre el transporte de cargas indivisibles se llevará a cabo en dos etapas. En un primer momento, se realizará un estudio para compilar los elementos requeridos y proponer varias opciones de establecimiento de las normas. A continuación, los resultados del estudio se utilizarán para redactar las normas, con la ayuda de un grupo de expertos. Se calcula que el coste del estudio inicial será de 400 000 EUR. Serán necesarios dos talleres presenciales. El coste medio de un taller de dos días organizado por la Comisión se estima en 30 000 EUR. Por lo tanto, se calcula que los costes puntuales de ajuste serán de 460 000 EUR.

El desarrollo de las normas sobre PAI también se llevará a cabo en dos fases. En primer lugar, se llevará a cabo un estudio, seguido de dos talleres y de la elaboración de normas con la ayuda de un grupo de expertos. Se calcula que el coste del estudio será de 400 000 EUR. El coste medio de un taller de dos días organizado por la Comisión se estima en 30 000 EUR. Serán necesarios dos talleres presenciales de ese tipo. La remuneración de los expertos que participen en las reuniones se estima en 5 000 EUR por reunión. Por lo tanto, se calcula que los costes puntuales de ajuste de los PMc7 serán de 470 000 EUR.

### **5. OTROS ELEMENTOS**

#### **• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión supervisará y evaluará el impacto real de la legislación a través de diferentes acciones y de un conjunto de indicadores que le permitan medir los avances en la consecución de objetivos específicos y operativos. Las acciones de seguimiento incluyen la presentación periódica de información (cada dos años) por parte de los Estados miembros sobre el número y el tipo (aleatorio, selectivo y automatizado) de los controles de cumplimiento realizados y el número y la categoría de las infracciones detectadas. Sobre la base de esos datos nacionales, la Comisión elaborará informes bienales para el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la aplicación de las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados por parte de los Estados miembros. Extraerá conclusiones sobre si los Estados miembros han cumplido sus obligaciones de control del cumplimiento de la normativa y si los operadores han respetado las normas sobre pesos de los vehículos pesados. La presentación periódica de información también ayudará a observar las tendencias en los niveles de cumplimiento y en la eficacia de las actividades y herramientas de control del cumplimiento de la normativa. La Comisión

---

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



seguirá trabajando con el Grupo de Expertos en Pesos y Dimensiones, lo que la ayudará a detectar y debatir casos de interpretaciones divergentes de las normas de la UE sobre pesos y dimensiones y de diferentes requisitos y prácticas de control del cumplimiento nacionales. El objetivo es establecer enfoques comunes y publicar orientaciones cuando sea necesario. Además, los sistemas de seguimiento e información que establecerán los Estados miembros ayudarán a evaluar los avances en el uso de los EMS 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*

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

*Artículo 1, apartado 2*

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

También se modifica la definición de «operación de transporte intermodal» y las referencias necesarias a este tipo de transporte en la versión revisada del anexo I, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. 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:

- Para aportar claridad jurídica sobre la circulación de los vehículos pesados que rebasan los pesos y dimensiones establecidos en la Directiva, el apartado 1, letra c), confirma que el hecho de que los Estados miembros hagan uso de las excepciones nacionales permitidas con arreglo al apartado 2 no genera automáticamente el derecho a llevar a cabo operaciones transfronterizas con vehículos más pesados o más largos.

---

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

- El apartado 3 refleja el hecho de que el transporte de cargas indivisibles también puede dar lugar a un rebasamiento de los pesos y dimensiones. Además, exige a los Estados miembros que simplifiquen y racionalicen los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o la adopción de modalidades similares para el transporte de cargas indivisibles, con el fin de reducir al mínimo la carga administrativa para los operadores y evitar retrasos. También introduce la obligación de los Estados miembros de cooperar por lo que respecta a los requisitos relativos a la señalización o el marcado de los vehículos, y evita obstáculos desproporcionados en forma de requisitos lingüísticos nacionales.
- El nuevo apartado 4 *bis* establece las condiciones para la circulación de los sistemas modulares europeos (EMS), que pueden utilizarse fuera de los sistemas de prueba contemplados en 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 los EMS en el tráfico nacional e internacional siempre que se cumplan ciertas condiciones específicas, entre ellas la puesta a disposición de los operadores de carretera de la información pertinente de una manera clara, accesible y transparente, en particular a través de un único sistema nacional de información y comunicación establecido por los Estados miembros.
- La modificación del apartado 5 permite ampliar el ámbito geográfico de las pruebas destinadas a probar, evaluar e introducir progresivamente nuevas tecnologías y regímenes, incluidos los EMS, que podrían realizarse también de manera transfronteriza; la modificación refuerza asimismo el carácter temporal de tales pruebas y establece un período máximo de cinco años para las pruebas con EMS. El nuevo párrafo determina que los Estados miembros deben establecer un sistema de seguimiento para aprovechar a nivel de la UE lo aprendido de la tecnología probada, así como para garantizar la comparabilidad de la información recopilada, incluido el impacto de los EMS.
- El 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 de los EMS y las pruebas.

#### *Artículo 1, apartado 4*

Se inserta el nuevo artículo 4 *bis*, según el cual los Estados miembros deben crear y gestionar un sistema electrónico nacional de información y comunicación que proporcione una ventanilla única de acceso a los operadores para obtener toda la información necesaria para transportar cargas indivisibles, utilizar EMS en los Estados miembros que les permitan hacerlo y presentar solicitudes para la obtención de permisos de transporte de cargas indivisibles. Para facilitar aún más los procedimientos administrativos, esta norma también dispone que la Comisión podrá establecer un formulario de solicitud normalizado común para los operadores de cargas indivisibles y armonizar en mayor medida las normas y los procedimientos de expedición de permisos.

#### *Artículo 1, apartado 5*

El nuevo artículo 4 *ter* elimina los obstáculos artificiales a la circulación transfronteriza de camiones más pesados que impiden que el transporte por carretera mejore su eficiencia operativa, energética y medioambiental en la transición hacia operaciones de emisión cero. Permite temporalmente el uso de vehículos pesados de 44 toneladas que funcionan con combustibles fósiles en las operaciones internacionales exclusivamente por carretera entre los Estados miembros que aceptan esos vehículos más pesados en las operaciones nacionales. También permite temporalmente su uso en el transporte intermodal, en el que se tolera el peso adicional. El período de transición garantiza una disponibilidad suficiente de vehículos pesados de emisión cero en el mercado, proporcionando a los operadores el tiempo necesario para renovar sus parques actuales. La fecha de expiración de esta medida temporal está vinculada al aumento previsto del despliegue de vehículos de emisión cero, que, según las estimaciones, supondrán en torno al 50 % de las nuevas matriculaciones, según el análisis de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de la Comisión de modificación del Reglamento (UE) 2019/1242 [SWD(2023) 88 final].

#### *Artículo 1, apartado 6*

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

La introducción de un nuevo apartado 7 en el artículo 6 exige que el organizador de la operación de transporte intermodal ponga a disposición los datos pertinentes sobre el transporte de mercancías a través de una plataforma de información electrónica relativa al transporte de mercancías («plataforma IETM»), de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056, y que esta información esté accesible para las autoridades pertinentes.

#### *Artículo 1, apartado 7*

La modificación del artículo 8 *ter* actualiza las referencias a las normas de la UE aplicables en materia de legislación sobre homologación de tipo.

#### *Artículo 1, apartado 8*

La mayoría de los Estados miembros permiten actualmente que los portavehículos de caja abierta, que tienen un potencial limitado para mejorar su rendimiento energético, rebasen la longitud máxima autorizada con cargas que sobresalen, lo que aumenta significativamente su capacidad de carga. El nuevo artículo 8 *quater* armoniza las normas sobre cargas que sobresalen aplicables a estos vehículos y confirma la legalidad de su uso en el transporte internacional.

#### *Artículo 1, apartado 9*

La modificación del artículo 9 *bis*, apartado 1, aclara que el rebasamiento de la longitud máxima previsto para las cabinas alargadas ha de ser aquel que permita también dar cabida a tecnologías de emisión cero, como baterías y depósitos de hidrógeno, en vehículos equipados con cabinas alargadas. Actualiza además la referencia a las normas de la UE aplicables en materia de legislación sobre homologación de tipo que figura en el apartado 2.

#### *Artículo 1, apartado 10*

Mediante la sustitución del artículo 10 *ter* y la inclusión de 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 modificaciones del anexo I, la propuesta elimina la condición de que el peso adicional máximo para los vehículos pesados de emisión cero deba limitarse al peso de la tecnología de emisión cero.

#### *Artículo 1, apartado 11*

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

#### *Artículo 1, apartado 12*

El artículo 10 *quinquies* tiene en cuenta la implantación mínima de sistemas de pesaje en movimiento en la red transeuropea de transporte por carretera prevista en la propuesta de Reglamento de la Comisión sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. De este modo se garantiza la coherencia externa entre los dos instrumentos jurídicos y se apoyan los requisitos de control del cumplimiento de la normativa establecidos en ese artículo. El artículo 10 *quinquies*, apartado 2, también establece el nivel mínimo de controles de conformidad que deben realizar los Estados miembros, incluidos los controles nocturnos.

#### *Artículo 1, apartado 13*

El nuevo artículo 10 *quinquies bis* establece unas condiciones mínimas comunes para la implantación voluntaria de los regímenes de políticas de acceso inteligente por parte de los Estados miembros y garantiza que estos se ajusten al marco jurídico establecido en la Directiva 2010/40/UE, en particular por lo que se refiere al intercambio de datos pertinentes en tiempo real. Aclara asimismo que esos regímenes se conciben como una herramienta para controlar mejor el cumplimiento de las normas de tráfico y que no deben dar lugar a restricciones discriminatorias o desproporcionadas a la libre circulación de bienes y servicios que impidan el buen funcionamiento del mercado interior.

#### *Artículo 1, apartado 14*

Mediante la modificación del artículo 10 *septies* y la inclusión de los cambios necesarios en el anexo I, se aumenta la altura máxima de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores con una altura exterior estándar de 9 pies y 6 pulgadas (contenedores de gran capacidad) para facilitar aún más el desarrollo del transporte intermodal.

#### *Artículo 1, apartado 15*

El artículo 10 *octies* especifica cuál es la información necesaria para evaluar el funcionamiento de la Directiva de una manera adecuada y periódica y evaluar su impacto en

el sistema de transporte en su conjunto, así como para supervisar las pruebas y los regímenes desplegados en los Estados miembros a fin de garantizar que resulten beneficiosos para la UE, sin crear una carga innecesaria o injustificada para los Estados miembros. La Comisión introducirá un formulario normalizado de presentación de información en formato electrónico para facilitar la obligación de presentación de información de los Estados miembros y garantizar la comparabilidad de la información proporcionada.

#### *Artículo 1, apartado 16*

El artículo 10 *nonies*, apartado 2, aclara que los poderes para adoptar actos delegados otorgados 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*

El nuevo apartado 4 introducido en el artículo 10 *decies* hace referencia al procedimiento que la Comisión debe seguir para adoptar actos de ejecución de aplicación inmediata, que son adecuados como mecanismos de emergencia.

#### *Artículo 1, apartado 18*

Se suprime el artículo 10 *undecies*, ya que la Comisión ya ha cumplido la obligación derivada de ese artículo al publicar el informe en cuestión.

#### *Artículo 1, apartado 19*

El artículo 10 *duodecies* introduce una disposición de emergencia a fin de proporcionar a los Estados miembros la flexibilidad necesaria para hacer frente a situaciones de crisis, incluidas las que tengan lugar fuera de la UE. La cláusula de emergencia puede utilizarse temporalmente para conceder excepciones a las normas establecidas en la Directiva, ya sea por parte de los distintos Estados miembros o, cuando afecten a más de un Estado miembro, por la Comisión, mediante actos de ejecución de aplicación inmediata.

#### *Artículo 1, apartado 20*

Se sustituye el anexo I para introducir los cambios necesarios relativos a determinados valores de ciertos tipos de vehículos pesados, incluidos los mencionados anteriormente y en relación con los artículos 2 y 10 *ter* y el artículo 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 gran capacidad, al peso máximo de los vehículos de motor de 5 ejes y a la cantidad fija de peso adicional y peso por eje adicional para los vehículos de emisión cero.

#### *Artículo 1, apartado 21*

Se modifica el anexo III para actualizar la referencia a las normas de la UE aplicables.

#### *Artículo 2*

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

### *Artículo 3*

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

### *Artículo 4*

El artículo 4 dispone que la Directiva modificada entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

### *Artículo 5*

El artículo 5 especifica que la Directiva modificada está dirigida a los Estados miembros.

Propuesta de

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

**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**

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,

Previa 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 lo siguiente:

- (1) La Directiva 96/53/CE del Consejo<sup>36</sup> establece los pesos y dimensiones máximos permitidos para los vehículos pesados que pueden circular por las carreteras de la Unión, a fin de garantizar la seguridad vial y el buen funcionamiento del mercado interior, así como de 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 puesto de manifiesto que solo ha sido parcialmente eficaz a la hora de alcanzar sus objetivos en materia 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 retos cambiantes 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 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»<sup>37</sup> aclara 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 para 2050, es necesario lograr que todos los modos de transporte sean más sostenibles, generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de transporte multimodal, e introducir los incentivos adecuados para impulsar la transición hacia un sistema de transporte de emisión cero en la Unión.

---

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

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

- (3) Al racionalizar y aclarar las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados del transporte por carretera, es necesario abordar las ineficiencias energéticas y operativas de las operaciones de transporte transfronterizo, ofrecer fuertes incentivos a los operadores para que adopten tecnologías de emisión cero, facilitando al mismo tiempo el uso de las soluciones de ahorro de energía ya existentes, y seguir apoyando las operaciones de transporte intermodal de mercancías. Para reducir al mínimo las cargas administrativas, evitar la distorsión de la competencia y reducir los riesgos para la seguridad vial y los daños a las infraestructuras viarias, deben armonizarse determinados requisitos relativos al uso de vehículos más pesados y más largos y reforzarse asimismo el control del cumplimiento de las normas vigentes.
- (4) Para alcanzar esos objetivos, debe lograrse un equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de las infraestructuras viarias 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 la homologación de tipo y la vigilancia del mercado de los vehículos y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en particular el Reglamento (UE) 2018/858<sup>39</sup> y el Reglamento (UE) 2019/2144<sup>40</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo. Por consiguiente, a fin de aportar claridad al marco legislativo aplicable, es conveniente actualizar las referencias a esos actos jurídicos pertinentes.
- (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

---

<sup>39</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las 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 por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1) y Reglamento (UE) 2019/2144 Reglamento (UE) 2019/2144, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos 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, (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, (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, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (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, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos 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, (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, (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, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (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).



intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte intermodal no contenerizado.

- (7) Para garantizar una interpretación 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 pesos y dimensiones máximos permitidos para ciertos tipos de vehículos que circulan en el tráfico nacional no son automáticamente aplicables a los vehículos utilizados en las operaciones transfronterizas.
- (8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los sectores de las energías renovables, la ingeniería civil y las infraestructuras, el petróleo y el gas, la industria pesada y la generación de electricidad. A pesar del valor reconocido de las directrices europeas de mejores prácticas en materia de transporte especial, adoptadas por expertos designados por los Estados miembros, se ha avanzado muy poco en la simplificación y armonización de las normas y los 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 la seguridad del transporte de cargas indivisibles en sus territorios, los Estados miembros deben cooperar para armonizar, en la medida de lo posible, esos requisitos, a fin de evitar la multiplicación de condiciones divergentes destinadas al mismo fin. Los Estados miembros también deben velar por que los requisitos nacionales sean proporcionados y no discriminatorios y deben evitar imponer requisitos injustificados, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Para reducir la carga administrativa de los operadores y garantizar que las operaciones sean eficientes, justas y seguras, es fundamental establecer un sistema de obtención de permisos transparente, armonizado y fácil de utilizar.
- (9) Los sistemas modulares europeos («EMS») se han utilizado y probado ampliamente y han demostrado ser una solución interesante para mejorar la eficiencia económica y energética de las operaciones de transporte, garantizando al mismo tiempo la seguridad vial y la protección de las infraestructuras, gracias a que están circunscritos a partes adecuadas de las redes viarias. Dadas las especificidades nacionales, los diferentes intereses económicos, las necesidades de transporte y la diversidad de las capacidades de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, estos son los más apropiados para evaluar y autorizar la circulación de los EMS en sus territorios. Al mismo tiempo, para ampliar los efectos socioeconómicos y medioambientales positivos del uso de los EMS, es fundamental eliminar los obstáculos innecesarios a su uso en las operaciones transfronterizas entre Estados miembros vecinos que permiten tales conjuntos de vehículos en sus territorios, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan los pesos y dimensiones máximos autorizados para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de sus respectivos territorios. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más bajo en materia de pesos y dimensiones 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 de los EMS en el tráfico nacional e internacional, incluidos el suministro de información clara sobre los pesos y dimensiones máximos de los EMS y sobre las partes de la red de carreteras compatibles con las especificaciones de dichos vehículos y el seguimiento del impacto del uso de los EMS en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la cuota modal.

- (10) Se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen pruebas de manera temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la recarga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva de los EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se rebasen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de pruebas, también en los tramos transfronterizos de la red de carreteras. Por lo tanto, se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen tales pruebas y comprueben la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos a través de las fronteras. Es necesario dejar claro el carácter temporal e innovador de las pruebas estableciendo un plazo máximo para llevarlas a cabo. Al mismo tiempo, no debe restringirse el número de pruebas de nuevas tecnologías y de regímenes innovadores, para evitar obstaculizar la innovación. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente los resultados de las pruebas de las nuevas tecnologías y nuevos conceptos, y el impacto de estas en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, por ejemplo el impacto en la cuota modal.
- (11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos como el uso de EMS 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, debido a que necesitan dispositivos de seguridad adicionales e infraestructuras adecuadas. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros establezcan un sistema electrónico único 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 de EMS, presentada de una manera clara y fácilmente accesible. Este sistema nacional también debe permitir a los operadores obtener información sobre los permisos especiales para el transporte de cargas indivisibles en el Estado miembro de que se trate y presentar la solicitud correspondiente por vía electrónica, en un formato estandarizado.
- (12) Los obstáculos artificiales al transporte transfronterizo de camiones más pesados utilizados principalmente en el transporte de larga distancia (como los conjuntos de vehículos de 5 y 6 ejes) deben eliminarse de manera armonizada para aprovechar a corto plazo la eficiencia operativa, energética y medioambiental derivada de la mayor capacidad de carga concedida por los Estados miembros, también en el transporte intermodal. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad de emisión cero, es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035, momento en que se prevé que la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero aumente significativamente, hasta suponer alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones de vehículos pesados. Tras esa eliminación progresiva, debe seguir permitiéndose el uso de camiones más pesados en el tráfico nacional, mientras que, en el tráfico internacional, estos deben cumplir los pesos máximos autorizados establecidos en el

anexo I de la Directiva 96/53/CE, que limita la tolerancia de peso adicional a los vehículos de emisión cero y a los vehículos que participen en una operación de transporte intermodal.

- (13) La prueba de conformidad de los vehículos con los valores establecidos en la Directiva 96/53/CE debe contener información exhaustiva, con arreglo a las normas actualizadas de la Unión sobre procedimientos uniformes y las 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) 2021/535 de la Comisión<sup>42</sup>. La información que debe incluirse en la prueba de conformidad debe ajustarse en mayor medida a los pesos máximos autorizados con arreglo a la Directiva 96/53/CE. El control del carácter intermodal de una operación de transporte, tal como se define en el artículo 2, puede resultar especialmente difícil en el transporte no contenerizado. Para garantizar que la tolerancia de peso adicional para los vehículos pesados que participen en operaciones de transporte intermodal se utilice adecuadamente, es necesario que los operadores aporten una prueba del carácter intermodal de la operación. Las plataformas de datos digitales de transporte establecidas con arreglo al Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>43</sup> («plataformas IETM») constituyen una herramienta adecuada, pues se crean para incluir los requisitos reglamentarios de información, según se establecen en el artículo 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEE. Por lo tanto, el uso de una plataforma IETM debe ser obligatorio para registrar y poner a disposición la información pertinente relativa al transporte, con respecto a los modos de transporte utilizados para transportar la carga.
- (14) Los portavehículos de caja abierta tienen un potencial muy limitado para reducir su consumo de energía mediante la mejora de la aerodinámica. Las divergencias existentes entre las normas nacionales relativas a las cargas que sobresalen de los portavehículos provocan distorsiones de la competencia y limitan considerablemente su potencial para mejorar la eficiencia operativa y el rendimiento energético en el tráfico internacional. Por lo tanto, es necesario armonizar las normas sobre las cargas que sobresalen de los portavehículos de caja abierta, a fin de garantizar que tales objetivos se cumplan adecuadamente.
- (15) Los vehículos pesados con cabinas alargadas han empezado a entrar en el mercado, combinados con sistemas de propulsión de emisión cero. El uso de sistemas de propulsión de emisión cero requiere, dependiendo de la tecnología, un espacio adicional que no debe contabilizarse en detrimento de la carga efectiva del vehículo, para evitar que el sector del transporte por carretera de emisión cero se vea penalizado en términos económicos. Por lo tanto, debe aclararse que el rebasamiento de la longitud máxima prevista para las cabinas alargadas ha de ser aquel que proporcione el espacio necesario para dar cabida a la tecnología de emisión cero, como las baterías y

---

<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 relativas a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en lo que respecta a sus características generales de construcción y seguridad (DO L 117 de 6.4.2021, p. 1).

<sup>43</sup> Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

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

- (16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso por eje adicionales para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.
- (17) Contar con un control del cumplimiento de las normas efectivo, eficiente y coherente es de suma importancia para garantizar una competencia no falseada entre los operadores y eliminar los riesgos para la seguridad vial y para las infraestructuras viarias que plantean los vehículos que rebasan ilegalmente los pesos o dimensiones aplicables. Para orientar mejor los controles en carretera hacia los vehículos sobrecargados, y en caso de que opten por utilizar sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de tales sistemas en la red transeuropea de transporte por carretera. Además, en aras de la fiabilidad y de la coherencia del control del cumplimiento de la normativa en toda la Unión, el nivel mínimo obligatorio de controles que deben realizar los Estados miembros debe establecerse en función del nivel de tráfico de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en sus territorios, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.
- (18) Para seguir intensificando el control del cumplimiento de la normativa y la supervisión de la circulación de vehículos pesados por 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 regímenes de políticas de acceso inteligente que garanticen el cumplimiento de las normas relativas a los pesos y dimensiones máximos autorizados. Al establecer dichos regímenes, los Estados miembros deben aplicar unos requisitos mínimos comunes para garantizar su armonización e interoperabilidad en toda la UE, en particular por lo que se refiere a la accesibilidad y el formato de los datos pertinentes que deban intercambiarse. Los regímenes deben contribuir a garantizar que el vehículo adecuado lleve la carga adecuada y circule por la carretera adecuada en el momento adecuado, para garantizar un impacto mínimo en el medio ambiente, las infraestructuras, la salud y la seguridad humanas y la sociedad. Para establecer tales regímenes deben utilizarse los sistemas de transporte inteligentes avanzados, como la comunicación vehículo a infraestructura, la comunicación vehículo a red, el intercambio de datos en tiempo real y el seguimiento remoto, a fin de garantizar un tráfico seguro y fluido de los vehículos pesados y de garantizar asimismo que los regímenes no den lugar a restricciones de tráfico desproporcionadas o discriminatorias.
- (19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado permitiendo una altura mayor en el caso de los vehículos de carretera para poder transportar contenedores de gran capacidad.

- (20) El Parlamento Europeo y el Consejo deben ser informados periódicamente de los resultados de los controles del cumplimiento efectuados por las autoridades competentes de los Estados miembros sobre la implantación y el uso de herramientas de control del cumplimiento de la normativa y de sistemas de supervisión, en particular en el contexto de la evaluación del impacto operativo, de seguridad y medioambiental del uso de vehículos más pesados o más largos, en particular los conjuntos de vehículos modulares. 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. Con el fin de facilitar a los Estados miembros la presentación de la información necesaria a la Comisión y de garantizar la uniformidad y la comparabilidad de los datos, de forma que sea posible supervisar el cumplimiento y evaluar el funcionamiento global de la Directiva 96/53/CE, es conveniente que la Comisión establezca un formato de presentación de información uniforme y fácil de utilizar.
- (21) Para permitir una respuesta rápida del sector del transporte por carretera a cualquier crisis, como catástrofes naturales, pandemias, conflictos militares o fallos de las infraestructuras, es necesario introducir en la Directiva 96/53/CE una cláusula de emergencia que permita temporalmente la circulación de vehículos pesados que rebasen los pesos o dimensiones máximos permitidos, a fin de garantizar la continuidad del suministro de los bienes y servicios necesarios. Esta cláusula excepcional solo debe aplicarse cuando el interés público así lo exija y siempre que no se ponga en peligro la seguridad vial.
- 22) A fin de garantizar que tanto los sistemas de seguimiento que deben establecer los Estados miembros para evaluar el impacto de los EMS como 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, a fin de completar la Directiva 96/53/CE en lo que respecta a la determinación de los conjuntos mínimos de datos o indicadores de rendimiento que deben proporcionar dichos sistemas de seguimiento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016<sup>44</sup>. En particular, a fin de 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 ocupan de la preparación de actos delegados.
- (23) A fin de garantizar unas 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 los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o modalidades similares para vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o dimensiones máximos y estén destinados a transportar cargas indivisibles, para establecer un formato normalizado de presentación de información a fin de que los Estados miembros cumplan sus obligaciones a ese respecto, y para establecer excepciones temporales a la

---

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

aplicación de los límites de pesos 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>.

- (24) Teniendo en cuenta las numerosas modificaciones del anexo I de la Directiva 96/53/CE relacionadas con la necesidad de proporcionar incentivos adicionales para el despliegue de vehículos pesados de emisión cero, con la necesidad de armonizar el peso máximo de los vehículos de motor de 5 ejes y con la necesidad de promover el transporte intermodal, conviene, por razones de claridad, sustituir dicho anexo.
- (25) Con el fin de añadir la información solicitada con arreglo a la Directiva 96/53/CE al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2020/1056, dicho Reglamento debe modificarse.
- (26) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la seguridad vial, fomentar unas 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, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (27) 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>, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.
- (28) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

#### *Modificaciones de la Directiva 96/53/CE*

La Directiva 96/53/CE se modifica como sigue:

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

---

<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.

«a) las dimensiones de los vehículos de motor de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub> y sus remolques de categoría O, y de los vehículos de motor de las categorías N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> y sus remolques de categoría O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>, tal como se clasifican 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 pesos indicados en el anexo I tendrán valor de normas de circulación y afectarán, por lo tanto, a las condiciones de carga y no a las normas de producción, que se establecen 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, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las 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 por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

\*\* Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos 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, (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, (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, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el segundo guion, la definición de «remolque» se sustituye por el texto siguiente:

«— “remolque”: todo vehículo que se ajuste a la definición del artículo 3, punto 17, del Reglamento (UE) 2018/858;»;

b) en el tercer guion, la definición de «semirremolque» se sustituye por el texto siguiente:

«— “semirremolque”: todo vehículo que se ajuste a la definición del artículo 3, punto 33, del Reglamento (UE) 2018/858;»;

c) después de la definición de «conjunto de vehículos», se inserta la siguiente definición:

«— “sistema modular europeo”: vehículo de motor o conjunto de vehículos acoplados a uno o varios remolques o semirremolques cuyo conjunto total rebasa la longitud máxima autorizada y pueda rebasar los pesos máximos autorizados establecidos en el anexo I, y cuando cada vehículo de motor, remolque o semirremolque no rebasa los pesos o dimensiones establecidos en el anexo I;»;

- d) después de la definición de «vehículo acondicionado», se inserta la siguiente definición:
- «— “portavehículos”: conjunto de vehículos construido o adaptado permanentemente para el transporte de otros vehículos;»;
- e) en el decimocuarto guion, la definición de «vehículo de combustible alternativo» se sustituye por el texto siguiente:
- «— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;
- f) en el decimoquinto guion, la letra a) de la definición de «operación de transporte intermodal» se sustituye por el texto siguiente:
- «a) las operaciones de transporte combinado definidas 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 «expedidor», se inserta la siguiente definición:
- «— “plataforma IETM”: plataforma de información sobre el transporte de mercancías establecida de conformidad con el 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 información electrónica relativa al 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 que se especifican en el anexo I se contrastarán con los valores correspondientes declarados en relación con el vehículo específico e incluidos en la ficha de características que acompaña a la homologación de tipo UE de vehículo entero, 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 desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las 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 destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I.»;
- b) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:



«3. Se admitirá que circulen los vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o las dimensiones máximos únicamente previa concesión de permisos especiales expedidos por las autoridades competentes o con arreglo a modalidades similares acordadas en cada caso con dichas autoridades, siempre que dichos vehículos o conjuntos de vehículos transporten o estén destinados a transportar cargas indivisibles.

Los Estados miembros velarán por que el procedimiento para obtener los permisos o las modalidades similares para el transporte de cargas indivisibles sea ágil, eficiente y no discriminatorio, minimizando las cargas administrativas y evitando retrasos innecesarios.

Los Estados miembros garantizarán que las condiciones de expedición de los permisos o las modalidades similares relacionadas con el transporte de cargas indivisibles sean proporcionadas y no discriminatorias. En particular, los Estados miembros cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del 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 que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan dimensiones distintas de las indicadas 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 de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si se cumple al menos una de las siguientes condiciones:

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

b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones distintas de las indicadas en el anexo I permita también la circulación de sistemas modulares europeos con arreglo al apartado 4 *bis*, de forma que pueda obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro, para que todos los operadores puedan disfrutar de las mismas condiciones de competencia.»;

c) se inserta el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. Los Estados miembros podrán autorizar la circulación en su territorio, en el tráfico nacional e internacional, de sistemas modulares europeos, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) que los Estados miembros pongan a disposición del público, de manera 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) que los Estados miembros pongan a disposición del público, de manera accesible y transparente, la información relativa a la parte de la red de carreteras en la que pueden circular los sistemas modulares europeos;

c) que los Estados miembros garanticen la conectividad de la parte de la red en la que los sistemas modulares europeos pueden circular en su territorio 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) que los Estados miembros establezcan un sistema de seguimiento y evalúen el impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal.

Cuando un Estado miembro permita, de conformidad con el presente apartado, la circulación de sistemas modulares europeos en el tráfico nacional, no podrá rechazar o prohibir la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos en el tráfico internacional, siempre que dichos sistemas no rebasen los pesos y dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

En caso de que los Estados miembros permitan la circulación en sus territorios de sistemas modulares europeos, informarán de ello a la Comisión.»;

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

«5. Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de cinco años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

Los Estados miembros establecerán un sistema de seguimiento y evaluarán el impacto de las pruebas a las que se refiere el párrafo primero en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal.»;

e) se inserta el apartado 5 *bis* siguiente:

«5 *bis*. 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 establecerán y gestionarán un sistema electrónico de información y comunicación con, como mínimo, las siguientes funciones de “ventanilla única”:

- a) una ventanilla única de contacto a nivel nacional a través de la cual el solicitante presentará su solicitud de permiso especial o modalidad similar, tal como se establece en el artículo 4, apartado 3, en un formato estandarizado;
- b) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para que los solicitantes obtengan la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente;
- c) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para que los operadores que utilizan sistemas modulares europeos accedan 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 por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y se armonicen las normas y procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades 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 quater*

1. Cuando un Estado miembro, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), permita la circulación en su territorio de conjuntos de vehículos cuyo peso máximo rebase los límites establecidos en los puntos 2.2.1 o 2.2.2 del anexo I, no podrá rechazar o prohibir la utilización en su territorio, en el tráfico internacional, de aquellos 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, el límite de peso de 44 toneladas establecido en el apartado 1 podrá rebasarse en caso de que el Estado miembro permita valores de peso más elevados para esos conjuntos de vehículos cuando participen en una operación de transporte intermodal.

3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable 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 garantizar que los vehículos contemplados en el artículo 1 y conformes con la presente Directiva estén provistos de una de las siguientes pruebas:

a) una combinación de las dos placas siguientes:

- i) la “placa reglamentaria de constructor” establecida y fijada con arreglo al 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 con arreglo al anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535;

- b) una placa única establecida y fijada con arreglo al anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 y que contenga las informaciones de las dos placas mencionadas en la letra a) del presente apartado;
- c) un documento único expedido por las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté matriculado o se haya puesto en circulación el vehículo. En dicho documento deberán figurar los mismos epígrafes y las mismas informaciones que figuren en las placas mencionadas en la letra a). Deberá conservarse en un lugar fácilmente accesible a efectos de inspección y estará suficientemente 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 relativas a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en 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. En la columna central de la prueba de conformidad relativa a los pesos se indicarán, cuando proceda, los valores de la Unión en materia de pesos aplicables al vehículo en cuestión.»;

- c) se añade el apartado 7 siguiente:

«7. Para que una operación de transporte pueda considerarse una operación de transporte intermodal a efectos de la presente Directiva, el expedidor o, si es diferente del expedidor, la empresa que organice la operación de transporte intermodal se asegurará de que los documentos a que se refieren los artículos 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEE, según proceda, se registren y pongan a disposición en una plataforma IETM de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056. Las autoridades competentes podrán acceder a esa información mediante la misma plataforma IETM en la que se registró la información de 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 podrán rebasar las longitudes máximas previstas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva para poder instalar estos dispositivos en su parte trasera, siempre que cumplan los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3 y que sean conformes con el Reglamento (UE) 2018/858. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con tales dispositivos deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos.».

2. Con carácter previo a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos a que se refiere el apartado 1 deberán tener una homologación de tipo de conformidad con las disposiciones 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 portavehículos de caja abierta podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que el primer eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en 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 rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, así como el rendimiento en materia de seguridad. Cualquier rebasamiento de las longitudes máximas permitidas en virtud del presente artículo podrá también utilizarse para instalar tecnologías de emisión cero. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

2. Con carácter previo a su comercialización, los vehículos a que se refiere el apartado 1 deberán tener una homologación de conformidad con las disposiciones 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 y los pesos por eje máximos autorizados de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o de los vehículos de emisión cero serán los establecidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 y 3.4.3 del anexo I.

El peso adicional requerido por los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicho peso adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *nonies*, a fin de completar la presente Directiva actualizando la lista de combustibles alternativos mencionados en el artículo 2 que requieran peso adicional. Es de particular importancia que la Comisión observe su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los 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 los conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero podrán rebasarse en la longitud adicional que sea necesaria para dar cabida a la tecnología de emisión cero, con un máximo de 90 cm, a fin de permitir la instalación de tales dispositivos. Dichos vehículos o conjuntos de vehículos de emisión cero 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 requerida por los vehículos de emisión cero se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicha longitud adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.».

- 10) El artículo 10 *quater* se sustituye por el texto siguiente:
- 11) «Artículo 10 *quater*
- 12) Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 *bis*, apartado 1, y del artículo 10 *ter*, apartado 2, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal.».
- 13) El artículo 10 *quinquies* se modifica como sigue:
  - a) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros tomarán medidas específicas para identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación respecto de los que sea probable que hayan rebasado el peso máximo autorizado y que, por ende, deban ser controlados por las autoridades competentes para garantizar que se ajustan a los requisitos de la presente Directiva. Dichas medidas podrán aplicarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras viarias o mediante equipos de pesaje a bordo instalados en los vehículos de conformidad con el apartado 4.

Si un Estado miembro opta por establecer sistemas automáticos en las infraestructuras viarias, 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\*.

Ningún Estado miembro impondrá la instalación de equipos de pesaje a bordo de vehículos o conjuntos de vehículos que estén matriculados en otro Estado miembro.

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se usen sistemas automáticos para determinar la comisión de infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

2. Los Estados miembros llevarán a cabo, cada año civil, al menos seis controles por cada millón de vehículos-km recorridos por vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías en su territorio e incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en relación con los pesos de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, independientemente del país de matriculación de dichos vehículos o del país en el que se hayan puesto en circulación. Los controles de conformidad incluirán un número adecuado de controles efectuados por 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, mediante actos de ejecución, disposiciones detalladas que aseguren unas condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones sobre interoperabilidad y compatibilidad establecidas en el apartado 4.».
- 14) Se inserta el artículo 10 *quinquies bis* siguiente:

*«Artículo 10 quinquies bis*

1. Los Estados miembros podrán aplicar regímenes de políticas de acceso inteligente (PAI) en sus territorios 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 PAI con arreglo al apartado 1, velará por que sus regímenes de PAI 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 régimen de PAI 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 con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2022/670\*\*.

3. Cuando un Estado miembro aplique regímenes de PAI de conformidad con el apartado 1, deberá:

- a) definir los criterios para conceder acceso a los vehículos pesados, incluidos, entre otros, el peso del vehículo, su 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 de las operaciones de transporte por carretera a las que se apliquen los regímenes de PAI;
- c) establecer un sistema exhaustivo de información y comunicación para informar a los operadores de vehículos pesados de los requisitos del régimen de PAI, de los procedimientos de solicitud y de cualquier actualización o modificación del régimen.

4. El establecimiento de regímenes de PAI por parte de 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, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector 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 se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real a escala de la Unión Europea (DO L 122 de 25.4.2022, p. 1).

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

«a) el expedidor entregue al transportista al que haya confiado el transporte de un contenedor o de una caja móvil una declaración en la que indique el peso y la altura del contenedor o de la caja móvil transportado, y».

16) 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 término del período de dos años en cuestión, los Estados miembros enviarán a la Comisión la información necesaria sobre:

- a) el número de controles realizados durante los dos años civiles anteriores;
- b) el número de vehículos o conjuntos de vehículos sobrecargados que se hayan detectado;
- c) el número y la ubicación de los sistemas automáticos instalados en las infraestructuras viarias de conformidad con el artículo 10 *quinquies*, apartado 1, y si están únicamente destinados a la identificación o si están certificados para la ejecución directa;
- d) la aplicación y eficacia de los regímenes de PAI establecidos de conformidad con el artículo 10 *quinquies bis*;



- e) el número de permisos nacionales expedidos para el transporte especial con arreglo al artículo 4, apartado 3, y su duración (permisos puntuales o permisos de larga duración);
- f) los resultados de las evaluaciones realizadas con arreglo al artículo 4, apartado 4 *bis*, letra d), y el 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 ejecución de la presente Directiva, a más tardar trece meses después de haber recibido la información de todos los Estados miembros. Dicho informe incluirá información sobre los avances pertinentes en los ámbitos en cuestión.

3. La Comisión, mediante actos de ejecución, establecerá el formulario normalizado de presentación de información en formato electrónico que deberán utilizar 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.».

17) En el artículo 10 *nonies*, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 5 *bis*, y el artículo 10 *ter*, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [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 nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.».

18) En el artículo 10 *decies*, se añade el apartado 4 siguiente:

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

19) Se suprime el artículo 10 *undecies*.

20) Se inserta el artículo 10 *duodecies* siguiente:

*«Artículo 10 duodecies*

En caso de crisis, cuando el interés público así lo exija, y siempre que no se 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 justificada y se notificará 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 tales excepciones no podrá ser superior a seis meses y solo podrá renovarse en caso de que la crisis persista. Dichos actos de

ejecución se adoptarán con arreglo al 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 humano y de carácter y escala extraordinarias que tenga lugar dentro o fuera de la Unión, con importantes repercusiones directas o indirectas en el ámbito del transporte por carretera o en la economía o el bienestar de los ciudadanos de la Unión, por el cual el funcionamiento normal de la sociedad se vea perturbado de forma significativa y el interés público requiera la adopción de medidas urgentes.».

- 21) El anexo I se sustituye por el texto del anexo de la presente Directiva.
- 22) 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) el 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, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

## *Artículo 4*

### *Entrada en vigor*

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## *Artículo 5*

### *Destinatarios*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente / La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*El Presidente / La Presidenta*

## FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

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

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

#### **1.2. Política(s) afectada(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) e incidencia esperados*

*1.4.4. Indicadores de rendimiento*

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

*1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa*

*1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

*1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

*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, incluidas las posibilidades de reasignación*

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

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

### **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

#### **2.1. Normas en materia de seguimiento e informes**

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

*2.2.1. Justificación del / de los modo(s) de gestión, del/ de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

*2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

*2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

#### **2.3. Medidas de prevención del fraude y de 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 de la incidencia estimada en los créditos de operaciones*
  - 3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones*
  - 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos*
    - 3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos*
  - 3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
  - 3.2.5. Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos**

## 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 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

### 1.2. Política(s) afectada(s)

Movilidad y Transportes

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

una acción nueva

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

la prolongación 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 para 2030 y de la consecución de la neutralidad climática de la UE para 2050, así como 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 tres objetivos específicos de esta iniciativa son los siguientes:

1. Eliminar los obstáculos a la adopción de vehículos pesados de emisión cero y de 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 el control del cumplimiento de las normas transfronterizas, en particular a efectos de la seguridad vial.

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

<sup>47</sup> Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

### 1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

*Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.*

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 participen en operaciones intermodales, la propuesta acelerará la adopción de vehículos pesados de emisión cero y promoverá el crecimiento del transporte intermodal. En efecto, tanto la proporción de vehículos de emisión cero en el parque total de vehículos pesados como las actividades de transporte realizadas con tales vehículos aumentarán, hasta que en 2050 las toneladas-km recorridas por vehículos pesados de emisión cero supongan alrededor del 90 % del total. La propuesta también traerá consigo el cambio del transporte exclusivamente por carretera al transporte intermodal, estimado en alrededor de 21 000 millones de toneladas-km en 2030 y en 26 000 millones de toneladas-km en 2050, con respecto a la base de referencia.

Al armonizar las normas aplicables al uso de vehículos más largos o más pesados en las operaciones transfronterizas y racionalizar los procedimientos de solicitud de permisos cuando sea necesario, la propuesta reducirá las cargas administrativas para los operadores y mejorará la eficiencia energética y operativa de las operaciones realizadas con dichos vehículos. Se calcula que, durante el período 2025-2050, el ahorro de costes neto para los operadores será de 45 000 millones EUR, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia.

Al mejorar el seguimiento y el control del cumplimiento de la normativa, la propuesta evitará que haya vehículos pesados sobrecargados u otros vehículos pesados no conformes circulando por las carreteras de la UE, eliminando así tanto los riesgos para la seguridad vial que suponen como las distorsiones de la competencia.

De manera acumulativa entre 2025 y 2050, la propuesta reducirá las emisiones de CO<sub>2</sub> en 27,8 millones de toneladas (el 1,2 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte de mercancías). Se estima que, durante el período 2025-2050, los costes externos de las emisiones de CO<sub>2</sub> disminuirán en 3 500 millones EUR, expresados como valor actual con respecto a la base de referencia.

Se espera que la propuesta dé lugar a una reducción de los costes externos de los accidentes mortales de aproximadamente 900 millones EUR entre 2025 y 2050, con respecto a la base de referencia, gracias a que se evitarán 411 muertes.

### 1.4.4. Indicadores de rendimiento

*Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.*

La Comisión supervisará y evaluará el impacto real de la Directiva a través de diferentes acciones y de un conjunto de indicadores que le permitirán medir los avances en la consecución de los objetivos específicos y operativos.

El progreso en la eliminación de los obstáculos al mercado interior se medirá atendiendo al número de requisitos nacionales eliminados y realizando un seguimiento de la reducción de los costes administrativos y operativos relacionados con la racionalización de los procedimientos de autorización y la facilitación de las operaciones transfronterizas. La información pertinente se recabará de las principales partes interesadas, incluidas las asociaciones de transportistas, las organizaciones de

transporte de cargas especiales y las estadísticas de las autoridades nacionales competentes.

Para evaluar el éxito a la hora de impulsar la adopción de vehículos pesados de emisión cero y de dispositivos de ahorro de energía, se atenderá al aumento del número de vehículos pesados de emisión cero matriculados, a los volúmenes de ventas de dichos vehículos y al porcentaje que supongan en el parque total de vehículos pesados, así como al aumento del número de vehículos pesados equipados con dispositivos de ahorro de energía que se hayan vendido. La información pertinente se obtendrá de las estadísticas de los Estados miembros, los fabricantes de automóviles y las asociaciones de transportistas.

Los avances en la promoción de las operaciones intermodales se supervisarán analizando el aumento del volumen de las operaciones intermodales, el aumento del número de transportistas que participen en ellas y el aumento del volumen del transporte con contenedores de gran capacidad. La información se obtendrá de las organizaciones sectoriales, las estadísticas oficiales sobre volúmenes de operaciones por modo de transporte, y los cambios en las cuotas modales del transporte de mercancías. Los datos pertinentes también pueden obtenerse de las plataformas IETM, que contienen información sobre el transporte de mercancías.

Por último, la mejora de la eficiencia del control del cumplimiento de la normativa se analizará evaluando las medidas existentes al respecto. Los datos sobre el número de inspecciones, las infracciones detectadas, el índice de éxito en la detección, las sanciones impuestas y los índices de cumplimiento, así como el número y los tipos de sistemas de pesaje en movimiento instalados, se obtendrán de las autoridades nacionales, en particular de los organismos encargados de velar por el cumplimiento de la normativa. Las partes interesadas también pueden proporcionar información sobre la coherencia y la eficacia de las prácticas de control del cumplimiento de la normativa.

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

### *1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa*

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

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



- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

La evaluación *ex-post* de la Directiva confirmó el valor añadido de la acción de la UE consistente en establecer normas comunes para los vehículos pesados que circulan por las carreteras de la UE. Sin embargo, las deficiencias de la Directiva, como las lagunas jurídicas o el carácter obsoleto de las normas, obstaculizan la amplia implantación de las tecnologías de descarbonización y la mejora de la eficiencia operativa del transporte transfronterizo. La falta de una acción coordinada de la UE daría lugar a una mayor fragmentación del mercado, a falseamientos de la competencia y a prácticas de control discriminatorias. Todo ello debilitaría los incentivos para desplegar vehículos de emisión cero y tecnologías eficientes desde el punto de vista energético. Las iniciativas a nivel nacional, local y sectorial no serán suficientes para abordar los problemas a escala de la UE ni sus factores subyacentes, ni para contribuir de manera significativa a lograr objetivos en materia de descarbonización. Por lo tanto, la actuación de la UE es necesaria para aportar claridad jurídica en relación con las normas aplicables a las operaciones transfronterizas con vehículos más largos o más pesados, para crear mayores incentivos para la adopción de vehículos pesados de emisión cero y para el crecimiento del transporte intermodal, así como para garantizar un control del cumplimiento transfronterizo de las normas en vigor más eficiente y coherente.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

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, a fin de permitir un transporte de personas por carretera sin fisuras dentro de la UE. La revisión de 2015 introdujo determinadas excepciones a los pesos y dimensiones máximos autorizados de los vehículos y conjuntos de vehículos, con el fin de fomentar la adopción de grupos motopropulsores de combustibles alternativos, mejorar la aerodinámica de los vehículos y garantizar la interoperabilidad con otros modos de transporte. Los principales objetivos de esas excepciones fueron la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la mejora de la seguridad vial y la comodidad de los conductores en el transporte comercial (de mercancías).

No obstante, una evaluación de la Directiva actual realizada en 2022 concluyó que, aunque esta es eficaz a la hora de promover la seguridad vial, proteger las infraestructuras viarias y facilitar el uso de vehículos de carretera en el transporte intermodal contenerizado, es insuficiente para garantizar una competencia leal y fomentar el uso de tecnologías y dispositivos de emisión cero y de ahorro de energía.

La evaluación permitió concluir que los incentivos para mejorar la eficiencia energética de las operaciones de transporte por carretera y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero eran insuficientes y no reflejaban las implicaciones prácticas del uso de las nuevas tecnologías de emisión cero, que pueden ser más pesadas y ocupar más espacio que las tecnologías de los motores de combustión. Además, las excepciones nacionales que permiten la circulación de vehículos más

largos o pesados han dado lugar a un mosaico de normas divergentes, lo que obstaculiza la fluidez del tráfico transfronterizo de vehículos pesados en la UE y provoca una pérdida de eficiencia operativa y energética. Esta combinación de requisitos nacionales, requisitos de la UE y acuerdos bilaterales, unida a las incertidumbres jurídicas, también ha dado lugar a un control del cumplimiento de la normativa 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 emisión cero y dispositivos de ahorro de energía en el sector de los vehículos pesados; facilitar en mayor medida las operaciones intermodales; armonizar y aclarar las normas sobre el uso de vehículos pesados más largos o más pesados en las operaciones transfronterizas, y lograr que el control del cumplimiento de la normativa sea más eficaz y eficiente 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 destinadas a permitir el transporte especial y la aplicación armonizada de regímenes de políticas de acceso inteligente en toda la UE.

*1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación*

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

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

**Duración limitada**

en vigor desde el [DD.MM]AAAA hasta el [DD.MM]AAAA

incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

**Duración ilimitada**

Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA

y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

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

**Gestión directa** por 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 delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

terceros países o los organismos que estos hayan designado;

organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);

el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

organismos de Derecho público;

organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

*Si se indica más de un modo de gestión, facilítese los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

<sup>48</sup> Los detalles sobre 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-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. MEDIDAS DE GESTIÓN

### 2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

*Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.*

Será la DG MOVE quien ejecute directamente esas tareas, 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 de control

#### 2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del/ de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

La Unidad de Política de Transporte por Carretera de la DG MOVE supervisará la transposición y ejecución 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 personas ajenas a la Comisión invitadas a participar en reuniones en calidad de expertos, así como de cualquier posible revisión de esas normas. La financiación se proporcionará mediante contratación pública y en forma de reembolso de los gastos de los expertos. La estrategia de control de la contratación pública y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros *ex ante* específicos de los procedimientos, así como de la firma de los contratos y acuerdos. Además, los gastos efectuados para la adquisición de bienes y servicios son también objeto de controles financieros *ex post*, en caso necesario.

#### 2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

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

#### 2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Teniendo en cuenta el alcance y el importe 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 genere costes de control que vayan más allá del coste actual de los controles de la DG MOVE. Se espera que el riesgo de error al pago y al cierre se mantenga por debajo del 2 %.

### 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

*Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.*

Se aplicarían las medidas habituales de prevención y protección de la Comisión, concretamente:

- Los pagos por cualquier servicio son comprobados 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. Se incluirán disposiciones antifraude (supervisión, requisitos de notificación, etc.) 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 ilegales, 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, creada por el Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo.

La Comisión mantiene además una sólida estrategia de lucha contra el fraude, la CAFS (por sus siglas en inglés), actualmente en proceso de revisión.

La DG MOVE adoptó una Estrategia de Lucha contra el Fraude revisada en 2020. Dicha Estrategia se basa en la Estrategia de Lucha contra el Fraude de la Comisión y en una evaluación de riesgos específica realizada internamente para determinar qué áreas son las más vulnerables al fraude, cuáles son los controles ya existentes y cuáles son 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

*En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.*

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND <sup>49</sup>	de países de la AELC <sup>50</sup>	de países candidatos y candidatos potenciales <sup>51</sup>	de otros terceros países	otros ingresos afectados
1	02 20 04 01	CD	NO	NO	NO	NO
7	20 02 06 02	CD	NO	NO	NO	NO

<sup>49</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

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

<sup>51</sup> Países candidatos 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 de la incidencia estimada 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:

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

DG MOVE			2025	2026	2027	TOTAL
•Créditos de operaciones						
Línea presupuestaria <sup>52</sup> 02 20 04 01	Créditos de compromiso	(1a)	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Créditos de pago	(2a)	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos <sup>53</sup>						
Línea presupuestaria		3)				
<b>TOTAL de los créditos para la DG MOVE</b>	Créditos de compromiso	=1a+1b +3	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Créditos de pago	=2a+2b +3	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>

<sup>52</sup> Según la nomenclatura presupuestaria oficial.

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

•TOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	4)	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Créditos de pago	5)	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>
•TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)				
<b>TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual</b>	Créditos de compromiso	=4+6	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Créditos de pago	=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 mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la Ficha de Financiación 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 entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		2025	2026	2027	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: MOVE								
•Recursos humanos								
•Otros gastos administrativos			0,060	0,070				<b>0,130</b>
<b>TOTAL para la DG MOVE</b>	Créditos		0,060	0,070				<b>0,130</b>
<b>TOTAL de los créditos</b>	(Total de los créditos de		0,060	0,070				<b>0,130</b>



<b>correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual</b>	compromiso = Total de los créditos de pago)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		2025	2026	2027	TOTAL
<b>TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICA 1 a 7 del marco financiero plurianual</b>	Créditos de compromiso	0,400	0,460	0,070	<b>0,930</b>
	Créditos de pago	0,200	0,460	0,270	<b>0,930</b>

### 3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓	Tipo <sup>54</sup>	2025		2026		2027		TOTAL		
		Coste medio	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número o total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO <sup>55</sup> - Armonizar las normas sobre pesos y dimensiones máximos de los vehículos pesados en las operaciones transfronterizas.										
- Resultado	Informe final de un estudio	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Resultado	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

<sup>54</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, kilómetros de carreteras construidos, etc.).

<sup>55</sup> Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

<b>TOTALES</b>			3	0,460	3	0,470	6	0,930
----------------	--	--	---	-------	---	-------	---	-------



### 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, tal como se explica a continuación:

*Estimación que debe expresarse en equivalencia a tiempo completo*

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
<b>•Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)</b>							
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 (especificar)							
<b>•Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: ETC)<sup>57</sup></b>							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
<b>XX</b> 01 xx yy zz <sup>58</sup>	- en la sede						
	- en las Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
<b>TOTAL</b>							

**XX** es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

<sup>57</sup> AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

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

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

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

La iniciativa no requiere una reprogramación importante. La iniciativa se financia con cargo a la línea presupuestaria de apoyo a la política de transportes (02 20 04 01) y a la línea presupuestaria de gastos administrativos (20 02 06 02).

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

- requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

### 3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N <sup>59</sup>	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

<sup>59</sup> El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de ejecución previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

### 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
- en los recursos propios
  - en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>60</sup>					Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo .....									

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia 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 tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.