



**A9-0047/2024**

21.2.2024

**\*\*\*I**

## **INFORME**

sobre la 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 (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Isabel García Muñoz

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta
- \*\*\* Procedimiento de aprobación
- \*\*\*I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- \*\*\*II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- \*\*\*III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto).

### ***Enmiendas a un proyecto de acto***

#### **Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas**

Las supresiones se señalan en *cursiva y negrita* en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en *cursiva y negrita* en ambas columnas. El texto nuevo se señala en *cursiva y negrita* en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

#### **Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado**

Las partes de texto nuevas se indican en *cursiva y negrita*. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en *cursiva y negrita* y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	56
ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES.....	60
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	62
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	63
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	64



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sobre la 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**  
**(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))**

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2023)0445),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C9-0306/2023),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de [...] <sup>1</sup>
  - Previa consulta al Comité de las Regiones,
  - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0047/2024),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
  3. Encarga a su presidenta que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

---

<sup>1</sup> DO C, C/2024/895, 06.02.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

## Enmienda 1

### Propuesta de Directiva Considerando 4

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(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. ***Además, para garantizar la coherencia legislativa y la seguridad jurídica, la presente Directiva debe ceñirse cuanto sea posible a las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados y a la Directiva de transporte combinado.***

## Enmienda 2

### Propuesta de Directiva Considerando 6 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***(6 bis) La presente Directiva tiene por objeto mejorar la competitividad del sector del transporte por carretera mediante la promoción de operaciones de transporte más rentables y sostenibles, así como de la intermodalidad. Aunque las nuevas disposiciones se traducirán en una reducción de los vehículos-km recorridos, no se espera que la grave escasez de conductores en la Unión vaya a desaparecer. Con el fin de hacer frente a esta escasez, es fundamental mejorar sin demora las condiciones de trabajo para los conductores de vehículos pesados. La falta de zonas de aparcamiento para camiones en la Unión agrava el deterioro de las condiciones de trabajo de los conductores de camiones, lo que supone un problema principalmente durante los***

*trayectos de larga distancia.*

*Con el fin de abordar esta situación y aumentar el atractivo del sector, el aumento de las dimensiones necesarias para instalar tecnologías de emisión cero en los vehículos no debe ir en detrimento de un espacio suficiente de cabina y debe mejorar la comodidad de los conductores. Cuando sea posible, deben explorarse e incentivarse conceptos que permitan conseguir más espacio en las cabinas para contar con instalaciones sanitarias a bordo.*

### **Enmienda 3**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 7**

*Texto de la Comisión*

(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.**

*Enmienda*

(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 **actualmente existen** excepciones **específicas, a menudo basadas en entendimientos bilaterales entre Estados miembros**, a determinados pesos y dimensiones máximos permitidos para ciertos tipos de vehículos **especializados en operaciones de transporte, que deben mantenerse siempre que no afecten a la competitividad internacional.**

### **Enmienda 4**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 8**

*Texto de la Comisión*

(8) El transporte de cargas indivisibles es un segmento de mercado importante vinculado a los ámbitos estratégicos de los

*Enmienda*

(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.

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 ***que esté disponible en todos los idiomas de la Unión y sea fácilmente accesible a través de medios de comunicación electrónicos. Estos permisos deben expedirse en formato electrónico y basarse en el documento de Registro Especial Europeo de Camiones y Remolques («SERT», por sus siglas en inglés), cuyo objetivo es armonizar la información técnica de los vehículos, como la matriculación de remolques o remolques modulares. Los operadores de transporte deben estar autorizados a realizar operaciones de transporte de cargas indivisibles utilizando este***



## Enmienda 5

### Propuesta de Directiva Considerando 9

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(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. ***Antes de autorizar los EMS, los Estados miembros deben llevar a cabo una evaluación previa de las posibles repercusiones de las nuevas rutas en la seguridad vial, las infraestructuras, la cooperación modal, el cambio modal y el medio ambiente.*** 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

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.

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. ***Dichas condiciones deben garantizar, entre otras cosas, que los EMS circulen por carreteras en las que se garantice la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública. Los Estados miembros deben suministrar*** 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. ***Los Estados miembros deben establecer un sistema de seguimiento para evaluar el*** 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. ***La definición clara de los EMS en la presente Directiva garantiza que estos estén compuestos por unidades de vehículo estándar para garantizar la compatibilidad con otros modos de transporte, en particular el ferrocarril. Para impulsar eficazmente la transición hacia una movilidad sin emisiones, los EMS que participen en el tráfico internacional deben estar compuestos, tan pronto como sea técnica y operativamente posible, de vehículos o conjuntos de vehículos de emisión cero.***

## Enmienda 6

### Propuesta de Directiva Considerando 9 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(9 bis) Para maximizar la seguridad vial y unas condiciones de trabajo adecuadas, es***

*importante garantizar que los conductores de los EMS cuenten con una formación apropiada y con las cualificaciones que se exigen para el manejo de vehículos y conjuntos de vehículos más pesados y largos. Los Estados miembros deben tener la posibilidad de establecer requisitos mínimos o un sistema de certificación para los conductores de los EMS. Con el fin de garantizar la igualdad de condiciones que haga posible la igualdad de trato y la no discriminación de conductores y operadores de los EMS, los Estados miembros deben garantizar el reconocimiento mutuo de estos certificados en los Estados miembros de que se trate.*

## **Enmienda 7**

### **Propuesta de Directiva Considerando 10 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(10 bis)** *Las nuevas normas armonizadas para los EMS en el tráfico nacional e internacional de los Estados miembros que permiten su circulación deben conllevar la recopilación de datos sobre la seguridad vial en dichos Estados miembros, incluida la proporción de víctimas mortales y heridos por colisiones. Teniendo en cuenta que los usuarios vulnerables de la vía pública representan casi un tercio de las muertes en colisiones que implican a vehículos pesados, los Estados miembros deben asegurarse de que los EMS no tienen un impacto negativo en la seguridad vial, en particular en la seguridad de usuarios vulnerables de la vía pública como peatones, ciclistas, motociclistas y personas con discapacidad o con movilidad y orientación reducidas.*

## Enmienda 8

### Propuesta de Directiva Considerando 11

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(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 ***de la Unión. Además, dicho sistema nacional debe aportar información acerca de las dimensiones y los pesos máximos autorizados a escala nacional para los vehículos y conjuntos de vehículos, e información sobre posibles restricciones, en particular respecto a la altura. Para garantizar que los operadores y los ciudadanos puedan acceder a toda la información pertinente en un único lugar, la Comisión debe crear, a más tardar el [seis meses a partir de la fecha de transposición de la presente Directiva], un portal web europeo específico que conecte los sistemas electrónicos y de***

*comunicación nacionales y que proporcione, entre otras cosas, una representación gráfica clara de las carreteras por las que se permite circular a los EMS y, cuando sea posible, a los vehículos que transportan cargas indivisibles, en los Estados miembros pertinentes.*

## Enmienda 9

### Propuesta de Directiva Considerando 12

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(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 ***y maximizar los efectos de la legislación existente en materia de medio ambiente*** es necesario eliminar gradualmente el uso de esos camiones más pesados que utilizan combustibles fósiles a partir de 2035 ***para reforzar la seguridad jurídica de las inversiones y fomentar*** la penetración en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero, ***que son más eficientes.*** 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.

intermodal.

## Enmienda 10

### Propuesta de Directiva Considerando 14

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(14) Los portavehículos, **muchos de los cuales tienen una** 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 a fin de garantizar que tales objetivos se cumplan adecuadamente.

## Enmienda 11

### Propuesta de Directiva Considerando 15

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

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

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 los depósitos de hidrógeno, pero siempre que no se pongan en peligro las características de seguridad, eficiencia y confort de las cabinas aerodinámicas, **y que el vehículo en cuestión cumpla con la norma sobre el radio de giro.**

## Enmienda 12

### Propuesta de Directiva Considerando 16 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(16 bis) La multiplicidad de marcados y señalizaciones de vehículos diferentes en los Estados miembros puede resultar confusa para los usuarios de la vía pública y perjudicial para la seguridad vial en la Unión. Con el fin de mejorar la seguridad vial, se debe crear una etiqueta normalizada a escala de la UE donde se indique la longitud de los vehículos de motor o conjuntos de vehículos utilizados en los EMS o que se desvíen de las dimensiones estándar. Esta etiqueta de la UE ayudaría a los usuarios de la vía pública a identificar este tipo de vehículos, y a familiarizarse con ellos, así como a reducir los riesgos resultantes de las restricciones de visibilidad o de los ángulos muertos, por ejemplo, al adelantar a estos vehículos largos o conjuntos de vehículos.**

## Enmienda 13

### Propuesta de Directiva Considerando 16 ter (nuevo)

**(16 ter) Los vehículos que funcionan con baterías eléctricas, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno tienen un gran potencial para descarbonizar determinados segmentos del sector del transporte pesado, por lo que debe alentarse su desarrollo, teniendo en cuenta al mismo tiempo que no hay tecnología que no tenga un impacto ambiental. Cuando la electrificación no es posible o resulta menos eficiente y los vehículos propulsados con hidrógeno no son adecuados o competitivos en cuanto a costes, el principio de neutralidad tecnológica permite garantizar la igualdad de condiciones con otras tecnologías más maduras.**

#### Enmienda 14

##### Propuesta de Directiva Considerando 17

(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

(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, los Estados miembros deben garantizar, como mínimo, la implantación de sistemas **automáticos** en la red transeuropea de transporte por carretera, **además de sistemas certificados en la red básica transeuropea de transporte. Además, también debe existir la posibilidad de utilizar equipos de pesaje**



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.

*a bordo precisos y completamente interoperables. Dichos sistemas automáticos certificados deben ser capaces de reconocer los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos máximos autorizados, pero que se beneficien de una excepción basada en un permiso especial válido o una modalidad similar. Los sistemas también deben poder detectar si se cumplen los requisitos de los permisos especiales. Se espera que esto evite sanciones injustificadas y ahorre costes administrativos tanto para los operadores como para los Estados miembros.* 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.

## Enmienda 15

### Propuesta de Directiva Considerando 18

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(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. Los Estados miembros deben aplicar unos requisitos mínimos comunes **a dichos regímenes** para

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.

garantizar su armonización e interoperabilidad en toda la *Unión*, en particular por lo que se refiere a la accesibilidad y el formato de los datos pertinentes que deban intercambiarse. ***Los datos pertinentes deben ser accesibles en tiempo real y en las lenguas oficiales de la Unión.*** 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.

## Enmienda 16

### Propuesta de Directiva Considerando 18 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(18 bis) La aplicación de la Directiva 96/53/CE es una parte esencial de los sistemas de seguimiento y control del cumplimiento establecidos a escala nacional y de la Unión que contribuyen a la introducción de las normas sociales, de mercado y técnicas de la Unión aplicables al transporte por carretera. Cuando se detecte un incumplimiento de los requisitos de pesos y dimensiones fijados, las autoridades nacionales competentes han de adoptar medidas coercitivas. Los Estados miembros deben garantizar que las sanciones no sean discriminatorias, tanto en lo que respecta a los tipos de***

*sanción elegidos como a sus niveles, y que sean efectivas, disuasorias y proporcionadas a la gravedad de la infracción cometida. Dichas infracciones deben inscribirse en el registro nacional de empresas de transporte por carretera, intercambiarse a través del Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera («ERRU») y quedar reflejadas en la clasificación de riesgos de las empresas según el Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Se espera que la aplicación transfronteriza de sanciones en el marco de la Directiva 96/53/CE se facilite por medio de la modificación de la Directiva (UE) 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.*

## **Enmienda 17**

### **Propuesta de Directiva Considerando 18 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(18 ter) Para avanzar en las transiciones ecológica y digital y cumplir los objetivos establecidos en el Pacto Verde Europeo y en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, en particular en lo relativo a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el sector del transporte, se debe animar a los Estados miembros a utilizar los ingresos obtenidos por las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva, o el equivalente en valor financiero de dichos ingresos, para apoyar la adopción de medios de transporte sostenibles y, por ende, mitigar los costes externos generados por las operaciones de transporte, fomentar la intermodalidad y aumentar la sostenibilidad de las operaciones de transporte transfronterizo.*

## Enmienda 18

### Propuesta de Directiva Considerando 19

#### *Texto de la Comisión*

(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**.

#### *Enmienda*

(19) Para promover el crecimiento del sistema de transporte multimodal, debe facilitarse más el transporte contenerizado, **incluido el que utiliza contenedores de 45 o 48 pies, cajas móviles de 45 pies o contenedores de gran capacidad**, permitiendo una mayor **altura y longitud** a los vehículos de carretera para transportar **estos contenedores**.

## Enmienda 19

### Propuesta de Directiva Considerando 19 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**(19 bis)** **La Comisión debe revisar la legislación vigente en materia de homologación de tipo con el fin de reforzar la compatibilidad técnica y operativa de los nuevos vehículos pesados y conjuntos de vehículos, entre otros, en lo que respecta al peso, la forma, el tamaño, la adecuación para la grúa, la retractabilidad y la plegabilidad de los dispositivos que sobresalgan, con los requisitos de las operaciones de transporte combinado, así como para facilitar el uso y la adopción de remolques y semirremolques de emisión cero.**

## Enmienda 20

### Propuesta de Directiva Considerando 21

*Texto de la Comisión*

(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.

*Enmienda*

(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, **y su posible renovación debe estar condicionada a la persistencia de la crisis.**

**Enmienda 21**

**Propuesta de Directiva  
Considerando 23**

*Texto de la Comisión*

(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 aplicación de los límites de pesos y dimensiones utilizados en el tráfico internacional entre Estados miembros

*Enmienda*

(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 **para la Unión** 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 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>.

---

<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).

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>.

---

<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).

## Enmienda 22

### Propuesta de Directiva Considerando 23 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(23 bis) Con objeto de evaluar la eficacia y la eficiencia de la presente Directiva y de medir los avances con respecto a sus objetivos específicos, es importante evaluar su aplicación e impacto de manera periódica. Por consiguiente, la Comisión debe presentar informes periódicos de evaluación sobre la aplicación de la presente Directiva, basados en las condiciones favorables para la adopción por el mercado de vehículos pesados de emisión cero, como la disponibilidad y la capacidad de una infraestructura adecuada para los combustibles alternativos, el impacto del sistema europeo en el transporte por carretera y las tasas de utilización de carreteras diferenciadas en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> en los Estados miembros. Dichos informes deben contener información detallada sobre estas condiciones favorables y sobre la evolución del transporte por carretera nacional e internacional, el impacto en la***

*seguridad vial y la infraestructura viaria, el cambio modal, el uso de sistemas inteligentes de control del cumplimiento y los avances tecnológicos en el transporte por carretera. Además, los informes deben considerar la escalabilidad de las medidas en consonancia con los objetivos a largo plazo de la presente Directiva. Sobre la base de los resultados de estas evaluaciones, el informe debe ir acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa de modificación de la presente Directiva y de las obligaciones que en ella se establecen.*

## Enmienda 23

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 – letra e

Directiva 96/53/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – guion 14

#### *Texto de la Comisión*

«— “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;»;

#### *Enmienda*

«— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente ***o en parte*** por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

## Enmienda 24

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 3 – párrafos 2, 3 y 3 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

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, ***proporcionando un formulario de solicitud normalizado***

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.

*común para la Unión* y 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 ***expedirán los permisos o las modalidades similares en formato electrónico y cooperarán para armonizar aún más los plazos de expedición de permisos. Los Estados miembros cooperarán también para*** evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. ***Además, los Estados miembros cooperarán para armonizar las normas pertinentes para la escolta del transporte de cargas indivisibles, por ejemplo sobre el uso, el marcado y la señalización prescritos para los vehículos de escolta.*** Los Estados miembros no impondrán requisitos lingüísticos relacionados con ***los conductores encargados del*** transporte de cargas indivisibles.

***Los Estados miembros garantizarán que los vehículos que transporten cargas indivisibles presenten la etiqueta de la UE contemplada en el artículo 10 quater bis.***

## Enmienda 25

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra b

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

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 ***o internacional*** que no



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.»;

## **Enmienda 26**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra c**

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 4 bis

#### *Texto de la Comisión*

4 bis. Los Estados miembros podrán autorizar la circulación en su territorio, en el tráfico nacional e internacional, de

afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan *pesos o* dimensiones *distintos* de *los indicados* en los puntos 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 a 1.8, 2, 4.1, 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.»;

#### *Enmienda*

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,

sistemas modulares europeos, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

***-a) que los Estados miembros establezcan un sistema de seguimiento para las nuevas rutas para los EMS y evalúen previamente 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. Esta evaluación se pondrá a disposición del público. Los Estados miembros que ya hayan establecido rutas para los EMS en su territorio en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva no estarán obligados a realizar una evaluación previa de dichas rutas ya establecidas;***

- 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 **del** impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las

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.»;

infraestructuras viarias, la cooperación modal *y el volumen de tráfico*, así como el impacto medioambiental de los sistemas modulares europeos en el sistema de transporte, incluido el impacto en la distribución modal, *teniendo en cuenta la evaluación previa realizada con arreglo a la letra -a)*;

*d bis) que los Estados miembros velen por que se adopten medidas adecuadas para evitar los posibles efectos negativos sobre la seguridad vial, incluida la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública, derivados de la circulación de los sistemas modulares europeos.*

*Los Estados miembros podrán establecer requisitos mínimos o un sistema de certificación para los conductores de sistemas modulares europeos, siempre que garanticen la proporcionalidad y la no discriminación. Los Estados miembros cooperarán para reconocer mutuamente los certificados.*

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, *lo notificarán a la Comisión y la informarán sobre cómo cumplen las condiciones expuestas en las letras -a) a d) bis del presente apartado. Tras la notificación, la Comisión emitirá, cuando corresponda, recomendaciones a dichos Estados miembros para garantizar que se cumplan estas condiciones. Cuando la Comisión emita recomendaciones, el Estado miembro de que se trate informará a la*

*Comisión, en un plazo de seis meses, del modo en que tiene previsto aplicar dichas recomendaciones. Las recomendaciones de la Comisión y las respuestas aportadas por los Estados miembros se harán públicas.»;*

## Enmienda 27

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra d

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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 ***solamente tras haber demostrado que las actividades de transporte específicas no pueden ser realizadas por cualquier otro modo de transporte que ofrezca beneficios similares o superiores en materia de seguridad y medio ambiente. Debe demostrarse que esto no tiene un impacto significativo en la competencia intermodal en el sector del transporte en su conjunto.*** En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de cinco años ***y podrán renovarse una sola vez durante tres años más. Si un Estado miembro decide renovar una prueba, proporcionará una justificación suficiente a la Comisión.*** No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.

## Enmienda 28

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 – letra e

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 – apartado 5 bis

#### *Texto de la Comisión*

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.»;

#### *Enmienda*

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 **las evaluaciones previas y** los sistemas de seguimiento establecidos por los Estados miembros a que se refieren el apartado 4 bis, **letras -a) y d)**, y el apartado 5 del presente artículo.»;

## Enmienda 29

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 bis – apartado 1 – letra c bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***c bis) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para obtener información de forma clara, accesible y transparente sobre las dimensiones y pesos máximos nacionales autorizados de los vehículos, así como sobre las restricciones, incluidas las relativas a la altura, en zonas específicas o en carreteras concretas.***

## Enmienda 30

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 bis – apartado 1 bis (nuevo)

**1 bis.** *A más tardar el [seis meses a partir de la fecha de transposición de la presente Directiva], la Comisión creará y, posteriormente, gestionará un portal web europeo específico y actualizado, disponible en todas las lenguas oficiales de la Unión, que conecte de forma clara, accesible y transparente los sistemas electrónicos y de comunicaciones nacionales a que se refiere el apartado 1. Este portal europeo también pondrá a disposición del público, de manera accesible y transparente, la totalidad de la red de carreteras en la que pueden circular los sistemas modulares europeos y, cuando sea posible, los vehículos que transportan cargas indivisibles.*

## Enmienda 31

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 96/53/CE

Artículo 4 bis – apartado 2

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.

2. La Comisión **adoptará** actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud **de permiso** normalizado común **para la Unión** y se armonicen las normas y procedimientos, **incluidos los relativos a la información necesaria para el registro de los vehículos**, para la expedición de los permisos nacionales, **también en formato digital**, o las modalidades similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3, **así como las normas relativas a la escolta de transportes de cargas indivisibles**. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 decies, apartado 2.

## Enmienda 32

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra a bis (nueva)

Directiva 96/53/CE

Artículo 6 – apartado 4

*Texto en vigor*

4. Los vehículos provistos de una prueba de conformidad **podrán someterse**:
- en lo que respecta a las normas comunes relativas a pesos, a controles por muestreo,
  - en lo que se refiere a las normas comunes relativas a dimensiones, **únicamente** a controles en caso de sospecha de no conformidad con la presente Directiva.

*(Directiva 96/53/CE)*

*Enmienda*

**a bis) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:**

- «4. Los vehículos provistos de una prueba de conformidad **se someterán**:
- en lo que respecta a las normas comunes relativas a pesos, a controles por muestreo,
  - en lo que se refiere a las normas comunes relativas a dimensiones, a controles en caso de sospecha de no conformidad con la presente Directiva.»

## Enmienda 33

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 96/53/CE

Artículo 8 quater

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

Artículo 8 quater

Los portavehículos 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, **como los soportes de carga traseros extensibles**.

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga **que sobresale**. La

sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que **el primer eje** del vehículo transportado **descanse** 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.».

carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que **todos los ejes** del vehículo transportado **descansen** en la estructura del **vehículo**. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que, **como máximo, un** eje del vehículo transportado descansa en la estructura **trasera** del remolque.».

## Enmienda 34

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8 – letra a

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 bis – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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, la eficiencia energética, el rendimiento en materia de seguridad **y la comodidad del conductor**. 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.

## Enmienda 35

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 ter – apartado 2 – párrafo 1



*Texto de la Comisión*

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 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.

*Enmienda*

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, 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.

**Enmienda 36**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quater – apartado 1

*Texto de la Comisión*

***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***

*Enmienda*

***En el caso de vehículos o conjuntos de vehículos que participen en una operación de transporte intermodal, la longitud máxima establecida*** en el punto 1.1 del anexo I ***para un vehículo articulado***, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 bis, apartado 1, y del artículo 10 ter, apartado 2, ***será de 18,00 m***, y la distancia máxima establecida en el punto 1.6 del anexo I ***será de 13,50 m***.

*operación de transporte intermodal.*

## **Enmienda 37**

### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quater bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**12 bis) Se inserta el artículo 10 quater bis siguiente:**

**«Artículo 10 quater bis**

**1. Con el fin de aumentar la seguridad vial y evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de vehículos, se establece una etiqueta única de la UE para la longitud de los vehículos de motor o conjuntos de vehículos en circulación utilizados en las operaciones de los EMS o con dimensiones distintas de las establecidas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I.**

**2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos de motor o conjuntos de vehículos a que se refiere el apartado 1 presenten de forma clara y visible la etiqueta de la UE en la parte trasera de dicho vehículo de motor o conjunto de vehículos.**

**3. A más tardar el [un año a partir de la fecha de entrada en vigor], la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 10 nonies para complementar la presente Directiva mediante la definición de normas, requisitos y disposiciones detalladas para mostrar y expedir la etiqueta, favoreciendo el uso de pictogramas en detrimento del texto.»**

## **Enmienda 38**

## Propuesta de Directiva

### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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**

#### *Enmienda*

1. Los Estados miembros tomarán medidas específicas para **detectar** los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que **rebasen** el peso máximo autorizado para garantizar que se ajustan a los requisitos de la presente Directiva, **incluido el cumplimiento de los requisitos para los permisos especiales**. Dichas medidas **incluirán el establecimiento de** sistemas automáticos situados en las infraestructuras viarias **que garanticen, como mínimo, un despliegue** de conformidad con el **Reglamento (UE) n.º 1315/2013\***. **Los Estados miembros establecerán sistemas automáticos certificados a lo largo de la red básica en la red transeuropea de transporte por carretera definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.**

***Además del uso de sistemas automáticos instalados en las infraestructuras viarias, los Estados miembros pueden identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que podrían haber excedido los pesos máximos autorizados mediante equipos de pesaje a bordo instalados en los vehículos de conformidad con el apartado 4 o controles en carretera.***

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, **los Estados miembros podrán utilizar los sistemas automáticos certificados para imponer sanciones en caso de infracción de la presente Directiva.**

*requerirán certificación.*

*Los sistemas automáticos certificados estarán vinculados a la ventanilla única de contacto a nivel nacional para permisos especiales o disposiciones similares establecidas en el artículo 4 bis, a fin de poder reconocer los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos máximos autorizados y estén en posesión de un permiso especial, así como aquellos que superen los pesos autorizados permitidos en virtud del permiso especial.*

### **Enmienda 39**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 quinquies bis

#### *Texto de la Comisión*

#### 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

#### *Enmienda*

#### 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. ***Los Estados miembros velarán*** 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,

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**

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\*\*. **Los Estados miembros garantizarán que el régimen de PAI esté vinculado a la ventanilla única de contacto a nivel nacional para permisos especiales o disposiciones similares establecidas en el artículo 4 bis, a fin de poder reconocer los vehículos o conjuntos de vehículos que superen los pesos o dimensiones máximos autorizados y estén en posesión de un permiso especial.**

3. Cuando **apliquen** regímenes de PAI de conformidad con el apartado 1, **los Estados miembros deberán:**

- a) definir los criterios para conceder acceso a los vehículos pesados, incluidos, entre otros, el peso del vehículo, su longitud, **su altura**, 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;

**c bis) abstenerse de aplicar restricciones discriminatorias o desproporcionadas a la libre circulación de bienes y servicios y de obstaculizar indebidamente el buen funcionamiento del mercado interior.**

*libre circulación de bienes y servicios ni obstaculizará indebidamente el buen funcionamiento del mercado interior.*

#### **Enmienda 40**

##### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 bis (nuevo)**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 sexies – párrafo 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**14 bis) En el artículo 10 sexies, se añade el párrafo siguiente:**

**«Se animará a los Estados miembros a que destinen los ingresos obtenidos por estas sanciones, o el equivalente en valor financiero de dichos ingresos, a desarrollar y apoyar la adopción por el mercado de medios de transporte sostenibles, financiar su estructura y los sistemas inteligentes de control del cumplimiento, fomentar las operaciones de transporte intermodal y aumentar la sostenibilidad de las operaciones de transporte transfronterizo.».**

#### **Enmienda 41**

##### **Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 octies – apartado 1 – párrafo 1 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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;

c) el número y la ubicación de los sistemas automáticos instalados en las infraestructuras viarias de conformidad con el artículo 10 quinquies, apartado 1, certificados para la ejecución directa;

## Enmienda 42

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 16

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 octies – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

2. La Comisión analizará la información recibida con arreglo al apartado 1 y, sobre la base de la información recibida, **emitirá, en su caso, recomendaciones para los Estados miembros. Cuando la Comisión emita estas recomendaciones, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión, en un plazo de seis meses a partir de su emisión, del modo en que tiene previsto aplicar dichas recomendaciones. La Comisión** presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre **el cumplimiento de los requisitos** de la presente Directiva, a más tardar **doce** 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.

## Enmienda 43

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 17

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 nonies – apartado 2

#### *Texto de la Comisión*

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:

#### *Enmienda*

17) En el artículo 10 nonies, **los apartados 2, 3 y 5 se sustituyen** por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 5 bis, el artículo 10 ter, apartado 1, **y el artículo 10 quater bis**, se otorgan a la Comisión por un período de

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.».

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.».

## Enmienda 44

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 17

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 nonies – apartado 3

#### *Texto en vigor*

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10 ter podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

#### *Enmienda*

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, **apartado 5 bis, el artículo 10 ter, apartado 1, y el artículo 10 quater bis** podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

*(Directiva 96/53/CE)*

## Enmienda 45

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 17

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 nonies – apartado 5



*Texto en vigor*

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10 ter entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Enmienda*

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, **apartado 5 bis, del artículo 10 ter, apartado 1, y del artículo 10 quater bis** entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*(Directiva 96/53/CE)*

**Enmienda 46**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 19**

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 undecies

*Texto de la Comisión*

19) ***Se suprime*** el artículo 10 undecies.

*Enmienda*

19) El artículo 10 undecies ***se sustituye por el texto siguiente:***

**«Artículo 10 undecies**

***A más tardar en 2027 y, a continuación, cada cuatro años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. El informe contendrá una evaluación detallada de la evolución del transporte por carretera nacional e internacional, que incluirá las características específicas de determinados segmentos del mercado y las repercusiones de dicha evolución en la seguridad vial y las infraestructuras viarias, así como en el funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera, la competitividad del sector, la conectividad y el cambio modal. El***

*informe puede incorporar elementos del informe a que se refiere el artículo 10 octies, apartado 2. En particular, la Comisión analizará en este informe si se cumplen satisfactoriamente las condiciones favorables necesarias para la adopción en el mercado de los vehículos pesados de emisión cero en la Unión en la fecha a que se refiere el artículo 4 ter, apartado 3. Dicho informe evaluará, entre otras cosas, las siguientes condiciones favorables: la cantidad de matriculaciones de vehículos pesados de emisión cero en los Estados miembros, la disponibilidad y la capacidad de una infraestructura adecuada para los combustibles alternativos y el impacto del régimen europeo de comercio de derechos de emisión en el transporte por carretera, así como las tasas de utilización de carreteras diferenciadas en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> en los Estados miembros. Además, este análisis evaluará las condiciones favorables para la adopción por el mercado de vehículos de emisión cero o conjuntos de vehículos de sistemas modulares europeos dedicados al tráfico internacional en dichos Estados miembros que permitan la circulación en sus territorios.*

*El informe analizará asimismo el uso de los regímenes de política de acceso inteligente (PAI) en lo que respecta a la aplicación, teniendo en cuenta su disponibilidad y rentabilidad. Además, el informe comunicará los avances tecnológicos en el ámbito del transporte por carretera que sean pertinentes, también en lo que respecta a las nuevas tecnologías o nuevos conceptos y dispositivos aerodinámicos, así como a los remolques o semirremolques con tecnología de emisión cero.*

*Como parte de este informe, la Comisión evaluará también la efectividad y las repercusiones de la presente Directiva, en qué medida su aplicación ha alcanzado sus objetivos y su interacción y*

*compatibilidad con otros actos jurídicos pertinentes de la Unión.*

*Sobre la base de los resultados de las evaluaciones anteriores, el informe deberá ir acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa de modificación de la presente Directiva.».*

## Enmienda 47

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 20

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 duodécimo – párrafo 1

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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. ***Este período solo puede prorrogarse si la crisis persiste.***

## Enmienda 48

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 20

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 duodécimo – párrafo 2

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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 ***y en el portal web europeo específico a que se refiere el artículo 4 bis, apartado 1 bis.***

## Enmienda 49

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 20

Directiva 96/53/CE

Artículo 10 duodécimo – párrafo 4

#### *Texto de la Comisión*

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.».

#### *Enmienda*

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, ***incluida la seguridad***, 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.».

## Enmienda 50

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 3 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + **1 año**] 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.

referencia.

## Enmienda 51

### Propuesta de Directiva Anexo I – cuadro

#### *Texto de la Comisión*

1. Dimensiones máximas autorizadas de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra a)		
1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	16,50 m
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado	18,75 m
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m
1.2 Anchura máxima:		
	a) todos los vehículos, con excepción de los indicados en la letra b):	2,55 m
	b) superestructuras de vehículos acondicionados o contenedores o cajas móviles acondicionados transportados por vehículos:	2,60 m
1.3 Altura máxima:		
	— todo vehículo	4,00 m
	— vehículos o conjuntos de vehículos que transporten en transporte intermodal uno o varios contenedores con una altura exterior estándar de 9 pies y 6 pulgadas (contenedores de gran capacidad)	4,30 m

1.4 Están comprendidas en las dimensiones indicadas en los puntos <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 y 4.4</u> las superestructuras extraíbles y las piezas de cargamento estandarizadas tales como los contenedores.		
1.4 bis En caso de que un autobús esté equipado con accesorios desmontables, como los portaesquí, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará la longitud máxima prevista en el punto 1.1.		
1.5 Todo vehículo de motor o conjunto de vehículos en movimiento deberá poder inscribirse en una corona circular de un radio exterior de 12,50 m y de un radio interior de 5,30 m		
1.5 bis Otros requisitos aplicables a los autobuses:		
	Cuando el vehículo esté parado, se determinará, trazando una recta en el suelo, un plano vertical tangente respecto del costado del vehículo orientado hacia el exterior del círculo. En el caso de un autobús articulado, las dos partes rígidas deberán alinearse con dicho plano.	
	Cuando, al maniobrar en línea recta, el autobús entre en la superficie circular descrita en el punto 1.5, ninguna parte del autobús rebasará en más de 0,60 m dicho plano vertical.	
1.6 Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del semirremolque	12,00 m	
1.7 Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo de motor y la parte delantera del remolque	15,65 m	
1.8 Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos	16,40 m	
2. Peso máximo autorizado de los vehículos		
2.1 Vehículos que formen parte de un conjunto de vehículos		
2.1.1	Remolque de 2 ejes	18 toneladas
2.1.2	Remolque de 3 ejes	24 toneladas
2.2 Conjunto de vehículos		
2.2.1	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes	
	a) vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas

		b) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	42 toneladas
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas
	2.2.3	Trenes de carretera de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y un remolque de 2 ejes	36 toneladas
	2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:	
	2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
	2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
		En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.	
		En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.	
		En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.	
		En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.	
2.3 Vehículos de motor			
	2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
	2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas

2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	40 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		
2.4 Autobuses articulados de 3 ejes:		28 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, <b>el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará</b> en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, <b>el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará</b> en 2 toneladas.		
3. Peso máximo autorizado por eje de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra b)		
3.1 Ejes simples		
	Eje no motor simple	10 toneladas
3.2 Ejes tándem de los remolques o semirremolques		
La suma de los pesos por eje de un tándem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
3.2.1	es inferior a 1 m ( $d < 1,0$ )	11 toneladas



	3.2.2	es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 toneladas
	3.2.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
	3.2.4	es igual o superior a 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 toneladas
3.3 Ejes trídem de los remolques o semirremolques			
	La suma de los pesos por eje de un trídem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.3.1	es igual o inferior a 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 toneladas
	3.3.2	es superior a 1,3 m e inferior o igual a 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 toneladas
3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	12,5 toneladas
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	12,5 toneladas
3.5 Ejes tándem, de los vehículos de motor			
	La suma de los pesos por eje de un tándem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.5.1	es inferior a 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 toneladas
	3.5.2	es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 toneladas
	3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
		cuando el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.	19 toneladas
4. Características conexas de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra b)			
4.1 Todos los vehículos			
	El peso soportado por el eje motor o los ejes motores de un vehículo o de un conjunto de vehículos no deberá ser inferior al 25 % del peso total con carga del vehículo o del conjunto de vehículos, cuando sea utilizado en el tráfico internacional		
4.2 Trenes de carretera			
	La distancia entre el eje trasero de un vehículo de motor y el eje delantero de un remolque no debe ser inferior a 3,00 m		

4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes	
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo
4.4 Semirremolques	
	La distancia entre el eje del pivote de enganche y un punto cualquiera de la parte delantera del semirremolque, medida horizontalmente, no deberá ser superior a 2,04 m

*Enmienda*

1. Dimensiones máximas autorizadas de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra a)		
1.1 Longitud máxima:		
	— vehículo de motor que no sea un autobús	12,00 m
	— remolque	12,00 m
	— vehículo articulado	16,50 m
	— tren de carretera	18,75 m
	— autobús articulado <i>de 3 ejes</i>	18,75 m
	— <b><i>autobús articulado de 4 ejes</i></b>	<b><i>21,00 m</i></b>
	— autobús de 2 ejes	13,50 m
	— autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	— autobús + remolque	18,75 m
1.2 Anchura máxima:		
	a) todos los vehículos, con excepción de los indicados en la letra b):	2,55 m
	b) superestructuras de vehículos acondicionados o contenedores o cajas móviles acondicionados transportados por vehículos:	2,60 m
1.3 Altura máxima:		

	— todo vehículo	4,00 m	
	— vehículos o conjuntos de vehículos que transporten en transporte intermodal uno o varios contenedores con una altura exterior estándar de 9 pies y 6 pulgadas (contenedores de gran capacidad)	4,30 m	
1.4 Están comprendidas en las dimensiones indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 y 4.4 las superestructuras extraíbles y las piezas de cargamento estandarizadas tales como los contenedores.			
1.4 bis En caso de que un autobús esté equipado con accesorios desmontables, como los portaesquí, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará la longitud máxima prevista en el punto 1.1.			
1.5 Todo vehículo de motor o conjunto de vehículos en movimiento deberá poder inscribirse en una corona circular de un radio exterior de 12,50 m y de un radio interior de 5,30 m			
1.5 bis Otros requisitos aplicables a los autobuses:			
	Cuando el vehículo esté parado, se determinará, trazando una recta en el suelo, un plano vertical tangente respecto del costado del vehículo orientado hacia el exterior del círculo. En el caso de un autobús articulado, las dos partes rígidas deberán alinearse con dicho plano.		
	Cuando, al maniobrar en línea recta, el autobús entre en la superficie circular descrita en el punto 1.5, ninguna parte del autobús rebasará en más de 0,60 m dicho plano vertical.		
1.6	Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del semirremolque	12,00 m	
1.7	Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo de motor y la parte delantera del remolque	15,65 m	
1.8	Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos	16,40 m	
2. Peso máximo autorizado de los vehículos			
2.1 Vehículos que formen parte de un conjunto de vehículos			
	2.1.1	Remolque de 2 ejes	18 toneladas
	2.1.2	Remolque de 3 ejes	24 toneladas
2.2 Conjunto de vehículos			

2.2.1	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes		
	a) vehículo de motor de 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas	
	b) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas	
2.2.2	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes		
	a)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
	b)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes	40 toneladas
	c)	vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	<b>44</b> toneladas
	d)	vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	44 toneladas
2.2.3	Trenes de carretera de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y un remolque de 2 ejes		36 toneladas
2.2.4	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:		
	2.2.4.1	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 toneladas
	2.2.4.2	sea superior a 1,8 m	36 toneladas
En caso de que se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, el peso máximo autorizado establecido en el punto 2.2.4.2 se incrementará en 2 toneladas.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos <b>de motor</b> impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos <b>de motor</b> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos <b>de motor</b> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.1 y 2.2.2 se incrementarán en 4 toneladas.			
En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos <b>de motor</b> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.			
<b>En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan remolques o semirremolques con tecnología de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.</b>			

<b><i>Cuando más de uno de los incrementos para conjuntos de vehículos indicados anteriormente se apliquen a un único conjunto de vehículos, dichos incrementos se aplicarán acumulativamente.</i></b>		
2.3 Vehículos de motor		
2.3.1	Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses:	18 toneladas
2.3.2	Autobuses de 2 ejes:	19,5 toneladas
2.3.3	Vehículos de motor de 3 ejes:	25 toneladas
2.3.4	Vehículos de motor de 3 ejes, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	32 toneladas
2.3.6	Vehículos de motor de 5 ejes con dos ejes de dirección, cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere las 9,5 toneladas.	40 toneladas
En el caso de los vehículos <b><i>de motor</i></b> impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos <b><i>de motor</i></b> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en los puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4 de la subsección 2.3 se incrementarán en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos <b><i>de motor</i></b> de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3 se incrementarán en 2 toneladas.		
2.4 Autobuses articulados de 3 ejes:		28 toneladas
<b><i>2.5 Autobuses articulados de 4 ejes:</i></b>		<b><i>32 toneladas</i></b>
En el caso de los vehículos <b><i>de motor</i></b> impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos <b><i>de motor</i></b> de emisión cero, <b><i>los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.4 y 2.5 se incrementarán</i></b> en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos <b><i>de motor</i></b> de emisión cero, <b><i>los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.4 y 2.5 se incrementarán</i></b> en 2 toneladas.		
3. Peso máximo autorizado por eje de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1,		

letra b)			
3.1 Ejes simples			
	Eje no motor simple	10 toneladas	
3.2 Ejes tándem de los remolques o semirremolques			
	La suma de los pesos por eje de un tándem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.2.1	es inferior a 1 m ( $d < 1,0$ )	11 toneladas
	3.2.2	es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 toneladas
	3.2.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
	3.2.4	es igual o superior a 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 toneladas
3.3 Ejes trídem de los remolques o semirremolques			
	La suma de los pesos por eje de un trídem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.3.1	es igual o inferior a 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 toneladas
	3.3.2	es superior a 1,3 m e inferior o igual a 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 toneladas
3.4 Eje motor			
	3.4.1	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 distintos de los vehículos de emisión cero	11,5 toneladas
	3.4.2	Eje motor de los vehículos de emisión cero contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	12,5 toneladas
	3.4.3	Autobuses de 2 ejes de emisión cero	12,5 toneladas
	3.4.4	<b><i>Autobuses de 3 ejes de emisión cero</i></b>	<b><i>12,5 toneladas</i></b>
3.5 Ejes tándem, de los vehículos de motor			
	La suma de los pesos por eje de un tándem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.5.1	es inferior a 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 toneladas
	3.5.2	es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 toneladas
	3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
		cuando el eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, con arreglo a la definición del anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas. <b><i>En el caso de los vehículos de motor de emisión cero, la suma máxima de los pesos por eje de un</i></b>	19 toneladas

		<i>tándem se incrementará en 1 tonelada.</i>	
<b>3.6 Ejes trídem de los vehículos de motor</b>			
	<i>La suma de los pesos por eje de un trídem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:</i>		
	<b>3.6.1</b>	<i>es inferior a 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	<b>21 toneladas</b>
	<b>3.6.2</b>	<i>es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	<b>24 toneladas</b>
4. Características conexas de los vehículos contemplados en el artículo 1, apartado 1, letra b)			
4.1 Todos los vehículos			
	El peso soportado por el eje motor o los ejes motores de un vehículo o de un conjunto de vehículos no deberá ser inferior al 25 % del peso total con carga del vehículo o del conjunto de vehículos, cuando sea utilizado en el tráfico internacional		
4.2 Trenes de carretera			
	La distancia entre el eje trasero de un vehículo de motor y el eje delantero de un remolque no debe ser inferior a 3,00 m		
4.3 Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes			
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de <b>4 o 5 ejes</b> no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo		
4.4 Semirremolques			
	La distancia entre el eje del pivote de enganche y un punto cualquiera de la parte delantera del semirremolque, medida horizontalmente, no deberá ser superior a 2,04 m		

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## Introducción

La Directiva sobre pesos y dimensiones, adoptada en un principio en 1996 y modificada después en 2002 y, recientemente, en 2015, establece los pesos y dimensiones máximos permitidos de los vehículos pesados comerciales (los que transportan mercancías o pasajeros) que pueden circular en la Unión, y admite excepciones nacionales para tener en cuenta el contexto específico de cada país. Estas normas comunes tienen por objeto garantizar que los vehículos pesados no superen unos límites que puedan poner en riesgo la seguridad vial, las infraestructuras y el medio ambiente. Las normas comunes también tienen por finalidad facilitar el transporte transfronterizo y garantizar que los operadores de transporte por carretera puedan competir en igualdad de condiciones en el mercado interior en lo que respecta a la capacidad de carga de sus vehículos. Por último, pero no menos importante, la Directiva aspira a impulsar la eficiencia de las operaciones de transporte y reducir de este modo las emisiones de gases de efecto invernadero que dichas operaciones generan.

No obstante, una evaluación reciente de la Directiva revela la existencia de deficiencias importantes. En primer lugar, las excepciones nacionales que permiten la circulación de vehículos con otras dimensiones han dado lugar a un mosaico de normas divergentes, que dificulta que el transporte transfronterizo en la UE discurra con fluidez, fragmenta el mercado interior y provoca una pérdida de eficiencia operativa. En segundo lugar, la combinación de requisitos nacionales, requisitos de la UE y acuerdos bilaterales, unida a las incertidumbres jurídicas, ha dado lugar a un control del cumplimiento de la normativa ineficaz e incoherente, que ha generado desigualdad de condiciones para los operadores de transporte. Por otra parte, la Directiva no ha ofrecido hasta la fecha los resultados previstos en cuanto a descarbonización, al proporcionar unos incentivos insuficientes para mejorar la eficiencia energética de las operaciones de transporte por carretera y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El hecho de no prever los requisitos necesarios con respecto al peso y volumen adicionales para las nuevas tecnologías de emisión cero ha contribuido a que la aceptación actual de los vehículos de emisión cero sea escasa y ha impedido cualquier contribución significativa a la consecución del objetivo del Pacto Verde Europeo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte en un 90 % de aquí a 2050. Por último, la Directiva no ofrece apoyo suficiente al transporte intermodal ni fomenta adecuadamente la cooperación modal.

## Propuesta de la Comisión

La propuesta de la Comisión tiene por objeto abordar estas deficiencias y, para ello, se centra en tres pilares principales:

1) Aumentar la sostenibilidad del transporte de mercancías mediante la eliminación de las barreras normativas y técnicas y ofreciendo incentivos más sólidos para la adopción de las tecnologías de emisión y los dispositivos de ahorro de energía en el sector de los vehículos pesados, además de garantizar la compatibilidad intermodal y, de este modo, facilitar e incentivar las operaciones intermodales. Más concretamente, la propuesta incrementa el peso máximo permitido (por eje) de los vehículos de emisión cero e impulsados por combustibles alternativos, así como la longitud máxima permitida de los vehículos de emisión cero.



Asimismo, apoya el transporte intermodal al permitir un peso y altura máximos adicionales en las operaciones intermodales y al exigir que los vehículos de alta capacidad utilicen unidades normalizadas que sean compatibles con otros modos;

2) Mejorar el funcionamiento del mercado interior y generar igualdad de condiciones mediante la clarificación y, cuando resulte posible, la armonización, de las normas sobre el uso de vehículos pesados con mayor longitud o masa en las operaciones transfronterizas, brindando al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para que los Estados miembros fijen normas nacionales con el fin de tener en cuenta las diferencias en cuanto a geografía, densidad de la red de transporte y estructura económica espacial, entre otras cuestiones. En particular, la propuesta introduce la posibilidad de que los Estados miembros permitan, bajo condiciones específicas, la circulación de los sistemas modulares europeos («EMS», por su sigla en inglés), que son vehículos de gran capacidad. Actualmente, nueve Estados miembros permiten el uso de EMS en sus territorios y las operaciones transfronterizas están sujetas a acuerdos bilaterales, pero esta actividad se produce de forma fragmentada y sin condiciones armonizadas. La propuesta tiene por objeto aclarar las condiciones (relativas a la seguridad vial, competencia leal y compatibilidad modal) para la utilización de estos vehículos de alta capacidad en aquellos Estados miembros que quieran hacer uso de los mismos.

3) Hacer que la aplicación sea más eficaz y eficiente con el propósito de garantizar la igualdad de condiciones e incrementar la seguridad vial. Más concretamente, la propuesta fija un nivel mínimo obligatorio de controles por parte de los Estados miembros y pretende incorporar más elementos de «aplicación inteligente» alentando a los Estados miembros a utilizar más tecnologías de pesaje en movimiento y políticas de acceso inteligentes y simplificando las comprobaciones de las operaciones de transporte intermodal mediante el uso del actual Reglamento sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías.

### **Posición de la ponente**

La ponente acoge favorablemente la propuesta de la Comisión. Forma parte del paquete de medidas de ecologización del transporte de mercancías, que tiene por finalidad hacer más sostenible el transporte de mercancías mediante la mejora de la eficiencia operativa y energética del sector del transporte, el fomento de la adopción de vehículos de emisión cero y la promoción del transporte intermodal.

El sector del transporte por carretera aporta sin duda algunos cuantiosos beneficios económicos y sociales a la UE. No obstante, también debemos reconocer y reducir sus efectos negativos para el medio ambiente, las infraestructuras y la seguridad vial. El transporte por carretera causa contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero y ruido. Un exceso de tráfico por carretera puede ocasionar congestión y aumentar el desgaste de las infraestructuras. También puede dar lugar a accidentes y lesiones. Por ejemplo, se estima que los vehículos pesados implicados en accidentes de tráfico provocaron en torno a 3 000 de las 22 800 víctimas mortales registradas en las carreteras de la UE en 2019 (es decir, aproximadamente el 13 % del total).

También se debe tener en cuenta que el sector del transporte por carretera lo componen principalmente las pymes y se caracteriza por una elevada competencia y un escaso margen de beneficios. Además, la UE se enfrenta en la actualidad a una escasez sistémica de conductores

profesionales. Por consiguiente, es extremadamente importante que la UE ofrezca un entorno con igualdad de condiciones, unas normas claras, armonizadas, comprensibles y transparentes, incentivos específicos para mejorar la sostenibilidad del parque sin reducir la carga útil y una aplicación estricta de las normas, que convierta la seguridad vial en una de las principales prioridades y que permita, cuando sea posible y deseable, el uso de vehículos de alta capacidad.

Habida cuenta de estos objetivos, la ponente considera que la propuesta de la Comisión es un paso en la dirección correcta si se compara con la situación actual. La evaluación de la actual Directiva ha revelado con claridad que contiene disposiciones abiertas a interpretación o que carece de especificidad sobre determinadas cuestiones, y que esto abre un margen amplio para las excepciones nacionales. Esto provocó que la aplicación en los distintos Estados miembros no fuera uniforme, lo que a su vez dio lugar a una fragmentación del mercado, inseguridad jurídica, ineficacia operativa y condiciones de desigualdad. Además, la ambigüedad de las disposiciones ocasionó dificultades para las autoridades encargadas de la aplicación, mientras que la existencia de niveles de aplicación divergentes ha agravado más aún el incumplimiento y socavado los objetivos de armonización.

Por otra parte, la Directiva actual ha demostrado ser ineficaz de cara a impulsar la adopción de los vehículos con combustibles alternativos y de emisión cero, así como el uso de tecnologías de ahorro energético y dispositivos aerodinámicos. Solo fue parcialmente eficaz a la hora de fomentar el transporte intermodal. La actual adopción de vehículos de emisión cero en el parque de camiones es muy limitada. Para conseguir la misma autonomía que un vehículo diésel, los vehículos de emisión cero suelen precisar mayor masa (camiones eléctricos con batería) o volumen (camiones eléctricos con pila de combustible). Es fundamental, sobre todo para las pymes, que la disminución de la carga útil no perjudique la transición hacia unos vehículos más sostenibles. Por otro lado, este peso adicional no debe comprometer los límites máximos del radio de giro ni convertirse en un riesgo para la seguridad vial.

Para la ponente, es evidente que si la Unión se toma en serio la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte en un 90 % para 2050, las operaciones de transporte por carretera tendrán que ser más eficientes y generar muchas menos emisiones y, al mismo tiempo, es necesario impulsar la cuota modal de alternativas de transporte más sostenibles. Esto significa que los vehículos de emisión cero deben convertirse en la columna vertebral del transporte por carretera si el sector aspira a alcanzar sus objetivos de descarbonización. El transporte intermodal o combinado es también un componente importante en la transición hacia un sector del transporte pesado por carretera más sostenible y para el sistema de transporte en su conjunto. Esta propuesta acelerará ambas tendencias, pero se necesita algo más. Por este motivo, la ponente propone que, de aquí a 2032, las operaciones transfronterizas de vehículos pesados de 44 toneladas solo se permitan a los vehículos de emisión cero. Esto generará un fuerte incentivo para aumentar la adopción de estos vehículos en el mercado y, cuando llegue ese momento, se habrá desplegado una sólida red de infraestructuras de combustibles alternativos accesibles al público que permitirá la circulación fluida de vehículos pesados de emisión cero en el conjunto de la Unión.

De forma paralela a la transición hacia un sistema de transporte de emisión cero, también tenemos que velar por que sea posible transportar la misma carga con menos vehículos, menos trayectos y menos emisiones. Esta medida también podría resultar útil con la actual falta de conductores. La evaluación de impacto de la Comisión revela que los Estados miembros que tienen experiencia con vehículos de gran capacidad (sistemas modulares europeos) han

registrado resultados positivos en cuanto a la reducción de accidentes, sin que se haya producido ningún cambio modal inverso de los modos de transporte ferroviario o acuático al transporte por carretera. La ponente propone reforzar el marco de gobernanza que se aplica a los EMS con una evaluación previa en la que se valoren los efectos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias, la cooperación modal y el medio ambiente. También se propone que los Estados miembros establezcan requisitos de cualificación para los conductores de los EMS y que garanticen la proporcionalidad, la no discriminación y el reconocimiento mutuo entre los Estados miembros. Por último, un portal web específico de la UE proporcionará al público información clara y accesible sobre las carreteras en las que se permite la circulación de estos vehículos y sobre las dimensiones y pesos máximos nacionales autorizados de los vehículos en los Estados miembros.

La ponente se muestra convencida de que la Unión debe seguir reduciendo las muertes en carretera en las que resultan implicados vehículos pesados con el objetivo de salvar más vidas de europeos. Por consiguiente, por medio de una sola etiqueta de la UE se indicará con claridad la longitud de todos los vehículos o conjuntos de vehículos de la presente Directiva para ayudar a otros usuarios de la vía pública a que identifiquen y se familiaricen con estos vehículos y para reducir los posibles riesgos provocados por las restricciones de visibilidad o los ángulos muertos, por ejemplo, en los adelantamientos.

En lo que respecta a la aplicación, la ponente observa margen para mejorar la propuesta. Por tanto, se propone impulsar la obligatoriedad para los Estados miembros de instalar sistemas de pesaje en movimiento certificados, así como de introducir puntos de acceso inteligente. Los Estados miembros deben destinar los ingresos obtenidos por las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva a apoyar la adopción de medios de transporte sostenibles, fomentar la intermodalidad y aumentar la sostenibilidad de las operaciones de transporte transfronterizo.

## ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE LA PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES

De conformidad con el artículo 8 del anexo I del Reglamento interno, la ponente declara haber recibido contribuciones de las siguientes entidades o personas durante la preparación del informe, hasta su aprobación en comisión:

<b>Entidad o persona</b>
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

La lista anterior se elabora bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente.

**PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

## PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

<b>Título</b>	Modificación de 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	
<b>Referencias</b>	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
<b>Fecha de la presentación al PE</b>	12.7.2023	
<b>Comisión competente para el fondo</b> Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 14.9.2023	
<b>Comisiones competentes para emitir opinión</b> Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
<b>Opiniones no emitidas</b> Fecha de la decisión	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
<b>Ponentes</b> Fecha de designación	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
<b>Examen en comisión</b>	9.10.2023	16.11.2023
<b>Fecha de aprobación</b>	14.2.2024	
<b>Resultado de la votación final</b>	+: -: 0:	26 11 1
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
<b>Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final</b>	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
<b>Fecha de presentación</b>	21.2.2024	

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

<b>26</b>	<b>+</b>
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

<b>11</b>	<b>-</b>
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

<b>1</b>	<b>0</b>
ID	Marco Campomenosi

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones