

Para: Comisión de la UE

De: Consejo de Administración de la ESTA

Fecha: Sábado, 12 de febrero de 2022

Asunto: Comentarios sobre una propuesta de revisión de la directiva que regula los pesos y las dimensiones de los vehículos comerciales.

En respuesta a su solicitud de información, la ESTA ha formulado su posición con respecto a la propuesta de revisión de la Directiva 96/53 que regula los pesos y dimensiones de los vehículos comerciales en este documento de posición.

### **Acerca de la ESTA**

La Asociación Europea para los Transporte Especiales por Carretera y Grúas Móviles (ESTA) es la única rama europea de las asociaciones comerciales nacionales que representa a las empresas de alquiler de grúas móviles y de transportes especiales por carretera.

En la actualidad, la ESTA representa a 22 asociaciones nacionales de 15 países europeos y cuenta con 38 miembros afiliados que representan a las partes implicadas en nuestro sector, como los fabricantes de equipos, los responsables de seguridad y las autoridades reguladoras nacionales.

No hay que subestimar la importancia del sector que representamos, a pesar de que el volumen de movimientos de los vehículos de transportes especiales represente solo un 2,5% de los transportes de mercancías en la UE. Sin los transportes especiales no se construiría ningún parque eólico, ninguna instalación industrial, ni central eléctrica ni infraestructura y tampoco ninguna maquinaria de construcción llegaría a ninguna obra.

### **Situación actual y motivos para la modificación de la directiva**

En la actualidad, la directiva en vigor regula los pesos y las dimensiones de los vehículos comerciales hasta los límites máximos estipulados. Las autorizaciones relativas a cualquier vehículo que supere estas dimensiones y pesos es competencia de las autoridades nacionales de los Estados miembros. La única limitación que se establece es que estas normativas nacionales no deben ser discriminatorias. Además de que tenemos reservas acerca del carácter no discriminatorio de muchas normativas nacionales relacionadas con el transporte especial, para la industria del transporte especial la directiva también ha llevado a que una multitud de normas y procedimientos de aplicación no estén armonizados en los Estados miembros. Esto crea una enorme ineficacia y, por consiguiente, provoca un aumento de los costes y de los plazos de entrega para una parte importante de la industria manufacturera europea que intenta introducir sus productos en el mercado.

En 2012, la ESTA publicó un "Estudio de Impacto Económico" para el transporte anormal en el que demostramos que una alineación de los procedimientos de solicitud y expedición de permisos para transportes especiales en la sola Unión Europea significaría, para la industria del transporte especial, una reducción de costes de 500 millones de euros, muy necesarios. Y estamos convencidos de que la reducción de costes para las industrias manufactureras multiplicaría esta cifra.

Además de los argumentos sobre eficiencia y reducción de costes, también hay que tener en cuenta que estas ineficiencias tienen a la vez un impacto medioambiental considerable en forma de kilómetros conducidos en vacío innecesarios y, lo que es peor, desvíos para pasar por rutas permitidas que a veces son hasta un 300% más largas que la distancia normal.

Por último, pero no por ello menos importante, a lo largo de los años la obtención de permisos de transporte especial por carretera a nivel nacional (y a menudo regional) también ha dado lugar a una enorme proliferación de normas y reglamentos dentro de la UE en cuanto a señalización de los transportes. Lo mismo ocurre con las normas relacionadas con la escolta de los transportes especiales prescritas por los permisos expedidos.

Aparte de la burocracia innecesaria, las molestias y los costes adicionales que esto provoca, también estamos convencidos de que la existencia de normas diferentes de un territorio a otro tiene un impacto significativo y negativo en la seguridad del tráfico.

De ahí que, en nuestra opinión, sea muy necesaria la armonización y alineación de estas normativas.

### **Objetivos y opciones**

En esta iniciativa, la Comisión ha formulado cuatro objetivos a los que la revisión de las normas actuales debe contribuir:

- 1) Un transporte por carretera más ecológico;
- 2) Garantizar la libre circulación de mercancías y condiciones equitativas de competencia en el mercado interior del transporte por carretera;
- 3) Mejorar la conformidad del tráfico transfronterizo;
- 4) Salvaguardar y, en la medida de lo posible, mejorar la seguridad vial.

La ESTA reconoce la importancia de estos cuatro objetivos y ha formulado a continuación sus comentarios sobre las medidas propuestas. Nuestro objetivo es informar sobre el punto de vista de la industria del transporte especial en un esfuerzo por ayudar en el proceso de toma de decisiones.

### **Comentarios sobre la lista de posibles medidas:**

- a) *Adaptar las normas técnicas a la necesidad de vehículos pesados de cero emisiones.*

Este es un paso lógico y muy útil, pero no el único necesario; para que se produzca un aumento de la introducción y aceptación de vehículos más ecológicos en el transporte de mercancías, también hay que desarrollar una infraestructura adecuada de repostaje (recarga). En nuestra opinión, la evolución futura mostrará un desarrollo de dos vías en el diseño de los camiones pesados: una parte de los vehículos será eléctrica y una parte mayor será impulsada por hidrógeno, donde creemos que la autonomía de un vehículo será el factor determinante.

- b) *Crear más incentivos para aumentar el uso de vehículos pesados de cero emisiones (por ejemplo, permitiendo una mayor capacidad de carga).*

En el sector del transporte especial, la concesión de una mayor capacidad de carga puede ser un incentivo, pero no será decisivo. Mucho más importante es el tiempo de transición que se concederá a las empresas de transporte para invertir en vehículos ecológicos, ya que el sector del transporte especial tiene un tiempo de utilización de sus vehículos mucho mayor. Como se recorren menos kilómetros durante los transportes especiales, no son inusuales tiempos de utilización de 8 a 10 años. Por ello opinamos que el tiempo actualmente previsto para hacer el cambio a camiones totalmente ecológicos es irrealmente corto desde una perspectiva económica, sin considerar siquiera la imposibilidad de que la industria de fabricación pueda satisfacer la demanda.

- c) *Adaptar las normas técnicas a las necesidades de las nuevas tecnologías aerodinámicas y de ahorro de energía.*

Aunque no es relevante para la mayoría de los transportes especiales, apoyamos este objetivo por ser lógico para la mayoría de las combinaciones de vehículos pesados regulares.

- d) *Proporcionar más incentivos para impulsar la adopción de nuevas tecnologías aerodinámicas y de ahorro de energía (por ejemplo, remolques eléctricos).*

Aunque no es relevante para la mayoría de los transportes especiales, apoyamos este objetivo por ser lógico para la mayoría de las combinaciones de vehículos pesados regulares.

- e) *Adaptación de las normas técnicas a las necesidades del transporte intermodal .*

Entendemos la lógica de la adaptación (y armonización) de las normas técnicas a las necesidades del transporte intermodal. En la medida en que sea pertinente para los equipos de transporte especial, apoyamos este objetivo.

- f) *Adoptar medidas adicionales para fomentar el transporte intermodal (por ejemplo, permitiendo una mayor capacidad de carga).*

El uso del transporte intermodal en el sector del transporte especial es de una complejidad técnica completamente diferente a la del transporte "normal" de mercancías. A lo largo de los años, los transportes especiales se han ejecutado con mucha frecuencia de

**forma multimodal**, siendo la más común la combinación de transporte por carretera y por agua y, en menor medida, la combinación de transporte por carretera y por ferrocarril. La condición previa es siempre que se disponga de una ubicación y unos medios adecuados para realizar el cambio de un modo de transporte al otro. Además, en la mayoría de los casos, el uso del transporte intermodal supondrá mayores costes de transporte y tiempos de tránsito más largos. Opinamos que para una evaluación válida de este asunto aplicado a transportes especiales debería hacerse una división por categorías de carga entre los tamaños y pesos de los transportes especiales más frecuentes y las cargas verdaderamente excepcionales. Si no se hace así, las repercusiones en términos de costes serán extremas tanto para los transitarios, como para las empresas de transporte y los gobiernos, sin aportar ninguna de las ventajas previstas. La ESTA se compromete a aportar la experiencia necesaria para ayudar en dicha evaluación si se le pide.

- g) *Aclarar las normas sobre el transporte transfronterizo de vehículos más pesados y grandes. Proporcionaría seguridad jurídica reconociendo esta práctica común.*

Suponemos que este objetivo se dirige principalmente a las combinaciones de vehículos definidas en el concepto Aeroflex, y no a los vehículos de transporte especial como tales. Sin embargo, si este es el caso, apoyamos de todo corazón este objetivo, ya que consideramos que es una excelente oportunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte de mercancías y que puede aplicarse en un período de tiempo muy corto. El uso de estos vehículos en varios países de la UE ya ha demostrado su eficacia y que la seguridad vial no se ha visto perjudicada en absoluto.

- h) *Autorizar automáticamente el transporte transfronterizo de vehículos más pesados/largos entre todos los Estados miembros vecinos que lo autorizan.*

En vista de nuestro comentario a la propuesta anterior, se entiende que también apoyamos esta propuesta como un paso lógico y muy necesario.

- i) *Alinear los pesos y dimensiones máximas con los límites más comunes actualmente autorizados:*

*\* Peso adicional de hasta 44 toneladas, como ya se permite en 13 Estados miembros.*

*\* Sistemas modulares europeos de hasta 25,25 metros de longitud con/sin peso adicional en el transporte transfronterizo, como se autoriza en 10 y 9 Estados miembros, respectivamente/*

*\* una longitud con carga de 20,75 metros para los **transportes de vehículos**.*

Todas las propuestas anteriores son sólidas porque permiten transportar más carga en el mismo número de viajes, reduciendo así el impacto medioambiental del transporte por carretera ejecutado; por lo tanto, apoyamos las tres propuestas anteriores como un paso hacia un transporte por carretera más ecológico.

- j) *Racionalizar aún más las normas de la UE para aprovechar todo el potencial de las soluciones tecnológicas existentes y por venir, en particular los sistemas modulares europeos. Esto permitiría un peso extra de hasta 60 toneladas y una longitud extra de 25,25 metros en el transporte transfronterizo para los vehículos de cero emisiones o los vehículos utilizados en combinación con otros modos de transporte.*

Suponemos que se trata de un desarrollo de las propuestas en g) y h); como tal, los sistemas modulares europeos no desempeñan un papel importante en el transporte especial debido a que nuestras cargas son especiales y, por tanto, no pueden adaptarse dentro de los límites normales del transporte. Sin embargo, apoyamos plenamente esta propuesta y pensamos que será un buen incentivo para que los cargadores y operadores de transporte ajusten sus cargas y vehículos a un sistema modular concreto.

- k) *Establecer requisitos de seguridad para el transporte transfronterizo de vehículos de gran tamaño y peso.*

Suponiendo que se refiere a la categoría de vehículos de la letra j), podemos ver algún beneficio en esto, sin embargo, debemos tener en cuenta que sólo unos requisitos de seguridad alineados, armonizados y aplicados servirán para mejorar la seguridad vial.

- l) *Utilizar las modernas tecnologías de la información y de la comunicación para garantizar el cumplimiento de los permisos nacionales y las limitaciones de acceso a las carreteras.*

La opinión de la ESTA es, que si se introducen las modernas tecnologías de la comunicación y la información en la industria del transporte especial, la mejoría sería tremenda. Sabemos de hecho por las experiencias en otras partes del mundo (en particular, los Estados Unidos y Australia), que la introducción de sistemas de permisos en línea bien concebidos lleva a un aumento en el número de permisos de transporte solicitados, y al mismo tiempo a la reducción de los costes para las autoridades emisoras. Además, el número de incidentes debidos a daños en la infraestructura se reduce significativamente en estos Estados.

La aceptación de la emisión electrónica de permisos para el transporte anormal por carretera también disminuirá la necesidad de producir las numerosas copias en papel que hay que llevar durante el transporte y permitirá el uso de instrucciones comunicadas verbalmente en tiempo real a los conductores de camiones que siguen una ruta permitida con un transporte especial. De este modo, se suprimirá la necesidad de que el conductor "lea y conduzca" al mismo tiempo, lo que aumentará en gran medida la seguridad del tráfico. Todo lo anterior no es una novedad: los sistemas que describimos ya existen y se utilizan en varias partes del mundo. La única razón por la que no se utilizan en Europa es por las barreras normativas a nivel nacional.

La tercera ventaja que vemos para la tecnología de la información en el transporte especial sería conectar la posición del vehículo mediante

GPS a un ITS (Sistema de Acceso Inteligente) Como hemos aprendido de las discusiones en los foros del CEDR y la AIPCR, los sistemas que ya están en marcha en Australia y los Estados Unidos han mostrado una reducción de los problemas de congestión en las carreteras, de las infracciones en las rutas de transporte y (no poco importante) de los costes relacionados con el control realizados por los gobiernos.

De lo anterior se desprende que la ESTA apoya el desarrollo de todos los sistemas informáticos y de comunicación que puedan contribuir a una industria del transporte especial mejor regulada y más eficiente. Sin embargo, queremos hacer hincapié en que cualquier desarrollo en este campo necesita tener un enfoque armonizado por parte de todos los Estados miembros. La situación actual de los peajes en Europa es un ejemplo sorprendente de lo que el sector del transporte no necesita.

m) *Revisión de las Directrices Europeas de Buenas Prácticas para los Transportes Especiales por Carretera .*

En el primer párrafo de este documento, en el que describimos la situación actual, habrán observado el mosaico de reglamentos y procedimientos que regulan actualmente el sector del transporte especial. Está claro que, si queremos conseguir que el sector del transporte especial sea más eficiente y esté mejor regulado en Europa, es necesaria una mayor armonización de las normas y una modernización de los reglamentos y procedimientos.

La ESTA hizo su aportación durante la elaboración de la primera publicación de las Directrices Europeas de Buenas Prácticas para el Transporte Especial por Carretera en 2008.

Desgraciadamente hemos observado que muchos de los Estados miembros no han aplicado ninguna de las recomendaciones que ellos mismos han redactado. En lo que respecta al sector del transporte especial, gran parte de lo que se desea conseguir en la revisión de la directiva puede lograrse revisando la Guía de Mejores Prácticas para el Transporte Especial. Sin embargo, está muy claro que si no se cambia el estatus de este nuevo documento en un reglamento obligatorio, no se producirá ningún cambio "sobre el terreno".

La ESTA apoya firmemente la revisión de la Guía de Mejores Prácticas con el objetivo de llegar a un sistema europeo de permisos de transporte especial que sea:

- No discriminatorio
- Armonizado
- Basado en Internet
- Una ventanilla única en cada estado miembro de la UE.

La revisión y aplicación de la Guía de Buenas Prácticas para el Transporte Especial nos dará la oportunidad de:

- \* Aumentar la eficacia del transporte de cargas especiales en Europa y, por consiguiente, apoyar a la industria manufacturera europea;
- \* Armonizar y modernizar la expedición de permisos, hacer más eficiente y eficaz el proceso de control;

\* Permitir el uso de sistemas de acceso inteligentes para regular y controlar los transportes especiales.

## **Conclusión**

La ESTA se compromete a ayudar a la Comisión Europea y a todas las empresas y organismos reguladores interesados a mejorar sustancialmente la profesionalidad y la eficacia del sector del transporte especial, en beneficio de toda la industria europea.

Un elemento clave en estas mejoras será la armonización de las normas. Y creemos firmemente que el establecer y promover una nueva versión de la Guía de Mejores Prácticas para el Transporte Especial sería crucial. Estaríamos encantados de participar, si se nos pide.