



# Documento de posición

Fecha: September 4<sup>th</sup>, 2023

**Asunto:** Análisis y observaciones del ESTA sobre la Propuesta de Directiva que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

ESTA es la principal asociación europea del sector del transporte de mercancías anormales por carretera y del alquiler de grúas móviles. Cuenta con miembros en 27 países y representa a las asociaciones profesionales nacionales cuyos miembros son empresas de alquiler de grúas móviles y de transporte anormal por carretera.

ESTA también da la bienvenida a miembros afiliados de clientes relevantes, departamentos gubernamentales, organismos reguladores, empresas de servicios y empresas de alquiler de grúas móviles y todas las organizaciones activas en nuestros mercados.

ESTA se esfuerza por mejorar la seguridad y la eficiencia en la industria del transporte pesado, fomentando y difundiendo las mejores prácticas y abogando por la armonización de las normas y reglamentos pertinentes en la UE.

## A. Antecedentes

El 11 de julio de 2023, la Comisión Europea presentó una nueva propuesta legislativa para modificar la Directiva 96/53/CE sobre pesos y dimensiones. Esta propuesta forma parte del paquete "Greening Freight" de la CE.

Según la CE, la propuesta pretende abordar tres cuestiones:

- Escasa adopción de vehículos pesados con cero emisiones (HDV)
- Fragmentación del mercado de vehículos más largos y pesados.
- Aplicación ineficaz e incoherente

El objetivo de este documento es resumir el contenido de la propuesta y ofrecer las observaciones preliminares de ESTA sobre los cambios propuestos.

## B. Contenido principal de la propuesta

El proyecto de Directiva contiene una multitud de propuestas que pueden dividirse a grandes rasgos en ocho categorías:

### 1. Combustibles alternativos y vehículos de emisiones cero

Esta sección contiene excepciones de peso para los vehículos equipados para el uso de combustibles alternativos o como vehículos de emisiones cero. Las diferentes excepciones se refieren al peso de los vehículos de motor, el peso de las combinaciones de vehículos, el peso por eje y la longitud de los vehículos.

### 2. Transporte combinado e intermodal

Las combinaciones de vehículos en el transporte intermodal o combinado recibirán mayores pesos máximos autorizados: hasta 44 toneladas.

### 3. Operaciones transfronterizas con combinaciones de vehículos estándar

El peso máximo autorizado sigue siendo de 40 toneladas, pero hasta el 1-1-2035, se permitirán 44 toneladas permitidas entre los Estados miembros que lo apliquen en operaciones nacionales.

Después de esta fecha, sólo se autorizarán 44 toneladas a los vehículos de emisiones cero en operaciones transfronterizas.

### 4. Logística de vehículos

Para el transporte de vehículos se propone una longitud con carga de 20,75 m. en combinación con un voladizo delantero y trasero máximo permitido.

### 5. Concepto modular europeo (EMS)

Se permiten las operaciones transfronterizas entre Estados miembros que tengan normas nacionales para la circulación del EMS. El mínimo común denominador en términos de peso y longitud máximos definirá la autorización. La información sobre la red deberá estar disponible y deberán establecerse conexiones de red entre los países vecinos.

6. Los vehículos y combinaciones que no cumplan los pesos y dimensiones del Anexo1 podrán utilizarse para operaciones transfronterizas entre Estados miembros siempre que ambos permitan estos pesos y dimensiones máximos en su territorio.

### 7. Cargas indivisibles

Se introduce la facilitación y armonización de los procedimientos de autorización con una posibilidad de que la Comisión Europea prescriba determinados sistemas de autorización electrónicos. Los Estados miembros cooperarán para la armonización de la señalización y el marcado de los transportes anormales.

### 8. Prueba del cumplimiento y ejecución

Los vehículos y conjuntos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva deberán llevar una prueba de conformidad - cuando realicen tramos por carretera de operaciones de transporte combinado o intermodal

Deberán presentar pruebas del peso adicional de los vehículos que utilizan combustibles alternativos, y para la longitud adicional de los vehículos de emisiones cero.

Los Estados miembros tomarán medidas para identificar los vehículos que probablemente hayan superado pesos máximos autorizados (pesaje en movimiento). Los Estados miembros podrán desplegar sistemas de política de acceso inteligente para regular, controlar y facilitar el acceso de los vehículos pesados a determinadas carreteras.

## **C. Observaciones preliminares sobre el ESTA**

### 1. 1. Observaciones generales:

ESTA acoge con satisfacción la nueva propuesta de modificación de las normas sobre pesos y dimensiones. Contiene muchos elementos positivos que pueden dar a los operadores de transporte por carretera nuevas nuevas oportunidades para mejorar la eficiencia operativa, cooperar mejor con otros modos de transporte y reducir la huella medioambiental.

Sin embargo, en algunos ámbitos importantes para los operadores, la Comisión se ha abstenido de aplicar medidas clave propuestas por ESTA en los últimos años. En este documento de posición no abordaremos todas las secciones de la propuesta, sino que nos limitaremos a aquellos temas que son de particular importancia para los miembros de ESTA.

### 2. Concepto modular europeo:

#### a. Uso

- Positivo: La propuesta de la Comisión crea la posibilidad de que los Estados miembros permitan el uso nacional y transfronterizo del SME en su territorio siempre que se cumplan una serie de condiciones relativas a los pesos y dimensiones máximos permitidos en su territorio y relativas a la red accesible.

Cuando se autorice el uso nacional del SME, ya no podrán denegarse las operaciones transfronterizas. Esto amplía el alcance de lo que se permite actualmente y debería optimizar aún más el uso del SME en distancias más largas y lograr más beneficios en términos de reducción del número de vehículos en la carretera y del consumo de combustible para un determinado volumen de mercancías transportadas.

- Cuestionable: No está claro si los Estados miembros podrán autorizar el EMS de manera diferente a las nuevas condiciones propuestas y si los Estados miembros podrán añadir condiciones como la cualificación de los conductores hasta que se autoricen las operaciones transfronterizas de EMS en su territorio. ESTA no está en contra de la cualificación adicional de los conductores para los vehículos EMS, pero desaconseja regular esto a nivel nacional. Los Estados miembros no sólo deben proporcionar públicamente información pública sobre los puntos actualmente enumerados en la propuesta, sino también información de forma transparente sobre todas las normas que deben cumplirse para operar un SME en su territorio.

#### b. Ensayos con combinaciones de EMS

- Positivo: La propuesta amplía el ámbito de aplicación de los ensayos con nuevos conceptos y tecnologías de vehículos a las operaciones transfronterizas, incluidos los EMS.

Esto permitirá realizar pruebas en vivo más exhaustivas de los conceptos de vehículos en diversas circunstancias y a lo largo de una mayor variedad de distancias.

- Cuestionable: El periodo de prueba se limita a cinco años. Un periodo de cinco años puede que no sea suficiente para determinar el nivel de madurez de un ensayo en todas las circunstancias. La prolongación del periodo debería ser posible con la condición de que se proporcione una justificación adecuada a las autoridades nacionales competentes.

### 3. Cargas indivisibles (Transporte anormal por carretera)

#### Cambios importantes:

- El apartado 3 refleja el hecho de que el transporte de cargas indivisibles también puede dar lugar a exceso de peso y de dimensiones. Además, exige a los Estados miembros simplificar y agilizar los procedimientos para la expedición de permisos nacionales o la adopción de disposiciones similares para la expedición de permisos nacionales para el transporte de cargas indivisibles con el fin de minimizar la carga administrativa para los operadores y evitar retrasos.

También introduce la obligación de cooperación entre los Estados miembros con respecto a los requisitos sobre señalización o marcado de vehículos, y evita barreras desproporcionadas en forma de requisitos lingüísticos nacionales.

- Se inserta un nuevo artículo 4 bis, según el cual los Estados miembros deben crear y gestionar un sistema electrónico nacional de información y comunicación que proporcione un punto de acceso único a los operadores para obtener toda la información necesaria para transportar cargas indivisibles, y presentar solicitudes para obtener permisos para el transporte de cargas indivisibles.

Para facilitar aún más los procedimientos administrativos, esta norma también establece que la Comisión podrá establecer un formulario de solicitud normalizado común para los operadores de cargas indivisibles y armonizar aún más las normas y procedimientos para la expedición de permisos.

El texto propuesto en la enmienda es el siguiente:

"Artículo 4 bis (a insertar)

1. Los Estados miembros establecerán y gestionarán un sistema electrónico de información y electrónico de información y comunicación con, al menos, las siguientes funciones de "ventanilla única"
  - (a) un único punto de entrada nacional a través del cual el solicitante deberá presentar su solicitud de permiso especial o régimen similar según lo establecido en el apartado 3 del artículo 4 en un formato normalizado;
  - (b) un único punto de acceso nacional para que los solicitantes obtengan la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o regímenes similares establecidos en el apartado 3 del artículo 4 y a la información necesaria para planificar sus itinerarios de forma clara, accesible y transparente.
  - (c) un único punto de acceso nacional para los operadores de sistemas modulares europeos, a la información mencionada en las letras a) y b) del apartado 4 bis del artículo 4, cuando proceda.
2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca un formulario de solicitud normalizado común y armonizar las normas y procedimientos de expedición de permisos nacionales o disposiciones similares a que se refieren el apartado 1 del presente artículo y en el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 10i, (2)".

### **Comentarios del ESTA a las modificaciones propuestas en relación con el transporte anormal por carretera:**

**Positivo:** El ESTA acoge favorablemente las modificaciones propuestas a la Directiva que son muy necesarias y cuya introducción debería haberse producido hace tiempo. La mayoría de las adaptaciones ahora propuestas ya se mencionaban en la "Guía de buenas prácticas para el transporte anormal por carretera" publicada en 2008. ESTA acoge con satisfacción las propuestas para la introducción de una ventanilla única para los permisos, la introducción obligatoria de un formulario de solicitud normalizado (relacionado con el documento SERT) y la obligación de que los Estados miembros cooperen con respecto a los requisitos de señalización de vehículos o marcas de transporte y para evitar barreras en forma de requisitos lingüísticos nacionales.

ESTA considera que todo esto es un buen comienzo, pero nos gustaría ver propuestas más detalladas en las que se aborden algunas cuestiones que siguen siendo motivo de preocupación:

- Un texto más prescriptivo para los Estados miembros en lo que respecta a la introducción de sistemas de permisos electrónicos.
- propuestas relativas a la velocidad de expedición de permisos;
- propuestas relativas al establecimiento de controles obligatorios de los transportes por carretera: la propuesta sólo contiene controles obligatorios del peso de los vehículos y los ejes. ESTA está a favor de la inclusión de un número determinado de controles de todos los parámetros mencionados en un permiso de transporte anormal, como longitud, anchura, altura y requisitos de señalización en función del número de permisos expedidos. La experiencia demuestra que los sistemas de concesión de permisos sin la aplicación correspondiente carecen de sentido.
- armonización del equipamiento de los vehículos de escolta y de los coches piloto.

ESTA también ha señalado que, tras realizar una evaluación de impacto, la Comisión optó por redactar la propuesta de acuerdo con la opción política 2. Esto significa que la propuesta de ESTA de introducir "corredores" para el transporte anormal por carretera no ha sido incluida, ya que formaba parte de la opción política 3. ESTA cree que esta omisión es una oportunidad perdida. La introducción de corredores para el transporte anómalo por carretera podría haber contribuido considerablemente a que el transporte anómalo "volviera a la carretera" en países con infraestructuras

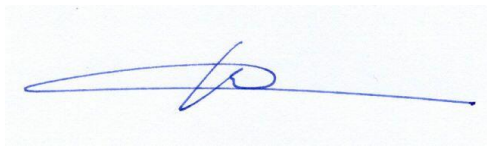
## ESTA Documento de posición

raquíticas y, al mismo tiempo, reducir los costes y el tiempo necesarios para que los gobiernos impulsen programas de mejora de infraestructuras.

Aunque ESTA es optimista sobre la mayoría de los cambios esbozados en la propuesta de la Comisión, también nos comprometemos a colaborar con los legisladores de la UE para mejorar aún más el texto legislativo para asegurarnos de que realmente mejore la competitividad del sector, garantice la aplicabilidad y la reducción de las emisiones de CO2.

Los servicios de ESTA están a disposición de los responsables de la toma de decisiones de la UE en caso de que se planteen nuevas preguntas.

Ton Klijn. Director ESTA



Ton Klijn  
ESTA Director