P9_TA(2024)0126

Pesos y dimensiones de determinados vehículos de carretera

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 12 de marzo de 2024, 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)

(C/2025/1019)

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 26 de octubre de 2023 ([1])

— 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.

([1]) DO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2024 con vistas a la adopción de la Directiva (UE) 2024/... del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([2]),

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 96/53/CE del Consejo ([3]) establece los pesos y dimensiones máximos permitidos para los vehículos pesados que pueden circular por las carreteras de la Unión, a fin de garantizar la seguridad vial y el buen funcionamiento del mercado interior, así como de fomentar la eficiencia energética y operativa de las operaciones de transporte y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de dichas operaciones. La evaluación de la Directiva 96/53/CE ha puesto de manifiesto que solo ha sido parcialmente eficaz a la hora de alcanzar sus objetivos en materia de seguridad vial, mercado interior y medio ambiente, y que es necesario adaptar sus disposiciones para reflejar los avances tecnológicos y promover la innovación, abordar los retos cambiantes del mercado del transporte y contribuir a las prioridades políticas de la Unión en materia de descarbonización del transporte.

(2) La Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» ([4]) aclara que, para contribuir a la consecución del objetivo del Pacto Verde Europeo ([5]) de reducir en un 90 % las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte para 2050, es necesario lograr que todos los modos de transporte sean más sostenibles, generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de transporte multimodal, e introducir los incentivos adecuados para impulsar la transición hacia un sistema de transporte de emisión cero en la Unión.

(3) Al racionalizar y aclarar las normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados del transporte por carretera, es necesario abordar las ineficiencias energéticas y operativas de las operaciones de transporte transfronterizo, ofrecer fuertes incentivos a los operadores para que adopten tecnologías de emisión cero, facilitando al mismo tiempo el uso de las soluciones de ahorro de energía ya existentes, y seguir apoyando las operaciones de transporte intermodal de mercancías. Para reducir al mínimo las cargas administrativas, evitar la distorsión de la competencia y reducir los riesgos para la seguridad vial y los daños a las infraestructuras viarias, deben armonizarse determinados requisitos relativos al uso de vehículos más pesados y más largos y reforzarse asimismo el control del cumplimiento de las normas vigentes.

(4) Para alcanzar esos objetivos, debe lograrse un equilibrio adecuado entre la eficiencia económica, la sostenibilidad medioambiental, la protección de las infraestructuras viarias y los aspectos de seguridad vial. ***Además, para garantizar la coherencia legislativa y la seguridad jurídica, la presente Directiva debe ceñirse cuanto sea posible a las normas sobre emisiones de CO2 para los vehículos pesados y a la Directiva de transporte combinado.*** **[Enm. 1]**

([1]) DO C de, p..
([2]) DO C de, p..
([3]) DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Los tipos de vehículos pesados, así como los valores de peso de dichos vehículos, se han definido con referencia a la legislación de la Unión sobre la homologación de tipo y la vigilancia del mercado de los vehículos y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en particular el Reglamento (UE) 2018/858 ([6]) y el Reglamento (UE) 2019/2144 ([7]) del Parlamento Europeo y del Consejo. Por consiguiente, a fin de aportar claridad al marco legislativo aplicable, es conveniente actualizar las referencias a esos actos jurídicos pertinentes.

(6) Las disposiciones de la Directiva 96/53/UE complementan la Directiva 92/106/CEE del Consejo ([8]) en lo que respecta al fomento y apoyo del crecimiento del transporte intermodal. Procede por tanto armonizar la definición de «operación de transporte intermodal» con la terminología empleada en la Directiva 92/106/CEE, para permitir que los camiones, remolques y semirremolques utilizados en operaciones intermodales se beneficien de las mismas tolerancias de peso adicional que las de los vehículos de carretera que transportan contenedores o cajas móviles y se utilizan en el transporte intermodal contenerizado. Este incentivo en materia de peso debería animar a los operadores de transporte por carretera a participar también en el transporte intermodal no contenerizado.

(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. **[Enm. 2]**

(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~~***actualmente existen*** excepciones ~~nacionales~~***específicas, a menudo basadas en entendimientos bilaterales entre Estados miembros,*** 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~~***especializados en*** operaciones ~~transfronterizas~~***de transporte, que deben mantenerse siempre que no afecten a la competitividad internacional.*** **[Enm. 3]**

(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

([6]) Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1) y Reglamento (UE) 2019/2144 Reglamento (UE) 2019/2144, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

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

([8]) Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

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 documento electrónico.*** **[Enm. 4]**

(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 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***~~, 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~~***. Los Estados miembros deben establecer un sistema de*** seguimiento ~~del~~***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.*** **[Enm. 5]**

(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. **[Enm. 6]**

(10) Se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen pruebas de manera temporal. De hecho, las nuevas tecnologías que permiten la recarga en movimiento, como los paneles solares, los pantógrafos y las carreteras eléctricas, o la introducción progresiva de los EMS en los Estados miembros, pueden requerir que se rebasen los pesos y dimensiones máximos en un entorno de pruebas, también en los tramos transfronterizos de la red de carreteras. Por lo tanto, se debe seguir permitiendo que los Estados miembros realicen tales pruebas y comprueben la compatibilidad de las nuevas tecnologías y conceptos a través de las fronteras. Es necesario dejar claro el carácter temporal e innovador de las pruebas estableciendo un plazo máximo para llevarlas a cabo. Al mismo tiempo, no debe restringirse el número de pruebas de nuevas tecnologías y de regímenes innovadores, para evitar obstaculizar la innovación. Los Estados miembros deben supervisar y evaluar periódicamente los resultados de las pruebas de las nuevas tecnologías y nuevos conceptos, y el impacto de estas en la seguridad vial, las infraestructuras viarias y la cooperación modal, así como el impacto medioambiental en el sistema de transporte, por ejemplo el impacto en la cuota modal.

(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. **[Enm. 7]**

(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.*** **[Enm. 8]**

(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~~, momento en que se prevé que~~ ***para reforzar la seguridad jurídica de las inversiones y fomentar*** 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~~***, 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. **[Enm. 9]**

(13) La prueba de conformidad de los vehículos con los valores establecidos en la Directiva 96/53/CE debe contener información exhaustiva, con arreglo a las normas actualizadas de la Unión sobre procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo de los vehículos. Por consiguiente, deben actualizarse las referencias a las normas de la Unión aplicables, a fin de incluir una referencia específica al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión ([9]). La información que debe incluirse en la prueba de conformidad debe ajustarse en mayor medida a los pesos máximos autorizados con arreglo a la Directiva 96/53/CE. El control del carácter intermodal de una operación de transporte, tal como se define en el artículo 2, puede resultar especialmente difícil en el transporte no contenerizado. Para garantizar que la tolerancia de peso adicional para los vehículos pesados que participan en operaciones de transporte intermodal se utilice adecuadamente, es necesario que los operadores aporten una prueba del carácter intermodal de la operación. Las plataformas de datos digitales de transporte establecidas con arreglo al Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo ([10]) («plataformas IETM») constituyen una herramienta adecuada, pues se crean para incluir los requisitos reglamentarios de información, según se establecen en el artículo 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEE. Por lo tanto, el uso de una plataforma IETM debe ser obligatorio para registrar y poner a disposición la información pertinente relativa al transporte, con respecto a los modos de transporte utilizados para transportar la carga.

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

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

(14) Los portavehículos***, muchos de los cuales tienen una*** ~~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. **[Enm. 10]**

(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***, y que el vehículo en cuestión cumpla con la norma sobre el radio de giro***. **[Enm. 11]**

(16) Al igual que ocurre con la necesidad de espacio adicional, las normas actuales tampoco son adecuadas para compensar el peso adicional de los vehículos pesados de emisión cero, en particular en el transporte de larga distancia. Se requieren un peso y un peso por eje adicionales para los conjuntos de vehículos de emisión cero, así como para los vehículos de transporte de personas más comunes que se utilizan en la Unión. Las tecnologías más ligeras y la aerodinámica mejorada reducirán el consumo de energía de los sistemas de propulsión de emisión cero y lograrán así que el uso de estos sea más eficiente (por ejemplo, para permitir una mayor autonomía y una mayor vida útil de las baterías). Por ende, para ofrecer incentivos adicionales al despliegue de vehículos pesados de emisión cero y promover el desarrollo tecnológico, así como el equipamiento de los vehículos con una aerodinámica mejorada, la tolerancia de peso adicional debe desvincularse del peso de la tecnología de emisión cero.

(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. **[Enm. 12]**

(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. **[Enm. 13]**

(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 ***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 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. **[Enm. 14]**

(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 ***a dichos regímenes*** para garantizar su armonización e interoperabilidad en toda la ~~UE~~***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. **[Enm. 15]**

(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. **[Enm. 16]**

(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. **[Enm. 17]**

(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 ~~mayor en el caso de~~***y longitud a*** los vehículos de carretera para ~~poder~~ transportar ***estos*** contenedores ~~de gran capacidad~~. **[Enm. 18]**

(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. **[Enm. 19]**

(20) El Parlamento Europeo y el Consejo deben ser informados periódicamente de los resultados de los controles del cumplimiento efectuados por las autoridades competentes de los Estados miembros sobre la implantación y el uso de herramientas de control del cumplimiento de la normativa y de sistemas de supervisión, en particular en el contexto de la evaluación del impacto operativo, de seguridad y medioambiental del uso de vehículos más pesados o más largos, en particular los conjuntos de vehículos modulares. Esta información, facilitada por los Estados miembros, debe permitir a la Comisión supervisar la evolución del mercado y el cumplimiento de la Directiva 96/53/CE. Con el fin de facilitar a los Estados miembros la presentación de la información necesaria a la Comisión y de garantizar la uniformidad y la comparabilidad de los datos, de forma que sea posible supervisar el cumplimiento y evaluar el funcionamiento global de la Directiva 96/53/CE, es conveniente que la Comisión establezca un formato de presentación de información uniforme y fácil de utilizar.

(21) Para permitir una respuesta rápida del sector del transporte por carretera a cualquier crisis, como catástrofes naturales, pandemias, conflictos militares o fallos de las infraestructuras, es necesario introducir en la Directiva 96/53/CE una cláusula de emergencia que permita temporalmente la circulación de vehículos pesados que rebasen los pesos o dimensiones máximos permitidos, a fin de garantizar la continuidad del suministro de los bienes y servicios necesarios. Esta cláusula excepcional solo debe aplicarse cuando el interés público así lo exija y siempre que no se ponga en peligro la seguridad vial***, y su posible renovación debe estar condicionada a la persistencia de la crisis***. **[Enm. 20]**

(22) A fin de garantizar que tanto los sistemas de seguimiento que deben establecer los Estados miembros para evaluar el impacto de los EMS como las pruebas cumplan los requisitos mínimos armonizados, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de completar la Directiva 96/53/CE en lo que respecta a la determinación de los conjuntos mínimos de datos o indicadores de rendimiento que deben proporcionar dichos sistemas de seguimiento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016 ([11]). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(23) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer un formulario de solicitud normalizado común ***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 ([12]). **[Enm. 21]**

(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 CO2 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. **[Enm. 22]**

(24) Teniendo en cuenta las numerosas modificaciones del anexo I de la Directiva 96/53/CE relacionadas con la necesidad de proporcionar incentivos adicionales para el despliegue de vehículos pesados de emisión cero, con la necesidad de armonizar el peso máximo de los vehículos de motor de 5 ejes y con la necesidad de promover el transporte intermodal, conviene, por razones de claridad, sustituir dicho anexo.

(25) Con el fin de añadir la información solicitada con arreglo a la Directiva 96/53/CE al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2020/1056, dicho Reglamento debe modificarse.

([11]) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

([12]) 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).

(26) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la seguridad vial, fomentar unas operaciones de transporte sostenibles y eficientes, y promover el funcionamiento del mercado interior, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y a los problemas que la presente Directiva pretende abordar, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(27) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos ([13]), en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

(28) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 96/53/CE

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

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) las dimensiones de los vehículos de motor de las categorías M_2 y M_3 y sus remolques de categoría O, y de los vehículos de motor de las categorías N_2 y N_3 y sus remolques de categoría O_3 y O_4, tal como se clasifican en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Todos los pesos indicados en el anexo I tendrán valor de normas de circulación y afectarán, por lo tanto, a las condiciones de carga y no a las normas de producción, que se establecen en el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).».

_____

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

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

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

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

([13]) DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

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

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

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

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

d) después de la definición de «vehículo acondicionado», se inserta la siguiente definición:

«— “portavehículos”: conjunto de vehículos construido o adaptado permanentemente para el transporte de otros vehículos;»;

e) en el decimocuarto guion, la definición de «vehículo de combustible alternativo» se sustituye por el texto siguiente:

«— “vehículo impulsado por combustibles alternativos”: vehículo de motor alimentado totalmente ***o en parte*** por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;» **[Enm. 23]**

f) en el decimoquinto guion, la letra a) de la definición de «operación de transporte intermodal» se sustituye por el texto siguiente:

«a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo (*), o»;

_____

(*) Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).»

g) después de la definición de «expedidor», se inserta la siguiente definición:

«— “plataforma IETM”: plataforma de información sobre el transporte de mercancías establecida de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);»;

_____

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

h) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en el anexo I se contrastarán con los valores correspondientes declarados en relación con el vehículo específico e incluidos en la ficha de características que acompaña a la homologación de tipo UE de vehículo entero, elaborada de conformidad con el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión (*), sin tolerancias positivas.

_____

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 163 de 26.5.2020, p. 1).».

3) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, se añade la letra c) siguiente:

«c) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte internacional de mercancías o personas que no se ajusten a las características indicadas en el anexo I.»;

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

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

Los Estados miembros velarán por que el procedimiento para obtener los permisos o las modalidades similares para el transporte de cargas indivisibles sea ágil, eficiente y no discriminatorio, ***proporcionando un formulario de solicitud normalizado 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 ~~el~~***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. **[Enm. 24]**

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 afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio aunque tengan ***pesos o*** dimensiones ~~distintas de las indicadas~~***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.;»; **[Enm. 25]**

c) se inserta el apartado 4 bis siguiente:

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

-a) que los Estados miembros 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 ~~y evalúen el~~***del*** impacto de los sistemas modulares europeos en la seguridad vial, las infraestructuras viarias ~~y~~***,*** 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, ~~informarán de ello~~***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.***»; **[Enm. 26]**

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

«5. Los Estados miembros podrán autorizar, durante un período de tiempo limitado, las pruebas de vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no puedan cumplir los requisitos de la presente Directiva. Se permitirá que tales vehículos o conjuntos de vehículos realicen determinadas operaciones de transporte nacional o internacional durante el período de prueba ***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. **[Enm. 27]**

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

e) se inserta el apartado 5 bis siguiente:

«5 bis. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies por los que se complete la presente Directiva determinando los conjuntos mínimos de datos y los indicadores de rendimiento que deben proporcionar ***las evaluaciones previas y*** los sistemas de seguimiento establecidos por los Estados miembros a que se refieren el apartado 4 bis, ~~letra~~***letras -a) y*** d), y el apartado 5 del presente artículo.»; **[Enm. 28]**

f) se suprime el apartado 7.

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

«*Artículo 4 bis*

1. Los Estados miembros establecerán y gestionarán un sistema electrónico de información y comunicación con, como mínimo, las siguientes funciones de "ventanilla única":

a) una ventanilla única de contacto a nivel nacional a través de la cual el solicitante presentará su solicitud de permiso especial o modalidad similar, tal como se establece en el artículo 4, apartado 3, en un formato estandarizado;

b) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para que los solicitantes obtengan la información sobre los requisitos para solicitar permisos especiales o modalidades similares establecidos en el artículo 4, apartado 3, y la información necesaria para planificar sus rutas de una manera clara, accesible y transparente;

c) una ventanilla única de acceso a nivel nacional para que los operadores que utilizan sistemas modulares europeos accedan a la información a que se refiere el artículo 4, apartado 4 bis, letras a) y b), cuando proceda.

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. **[Enm. 29]**

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. **[Enm. 30]**

2. La Comisión ~~podrá adoptar~~***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. **[Enm. 31]**

Artículo 4 quater

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

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

3. En vista de la creciente adopción de vehículos de emisión cero prevista, el presente artículo será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2034.».

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los vehículos contemplados en el artículo 1 y conformes con la presente Directiva estén provistos de una de las siguientes pruebas:

a) una combinación de las dos placas siguientes:

i) la "placa reglamentaria de constructor" establecida y fijada con arreglo al anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión (*),

ii) la placa relativa a las dimensiones, de conformidad con el anexo III de la presente Directiva, establecida y fijada con arreglo al anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535;

b) una placa única establecida y fijada con arreglo al anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 y que contenga las informaciones de las dos placas mencionadas en la letra a) del presente apartado;

c) un documento único expedido por las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté matriculado o se haya puesto en circulación el vehículo. En dicho documento deberán figurar los mismos epígrafes y las mismas informaciones que figuren en las placas mencionadas en la letra a). Deberá conservarse en un lugar fácilmente accesible a efectos de inspección y estará suficientemente protegido.

_____

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

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.».*** **[Enm. 32]**

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

«5. En la columna central de la prueba de conformidad relativa a los pesos se indicarán, cuando proceda, los valores de la Unión en materia de pesos aplicables al vehículo en cuestión.»;

c) se añade el apartado 7 siguiente:

«7. Para que una operación de transporte pueda considerarse una operación de transporte intermodal a efectos de la presente Directiva, el expedidor o, si es diferente del expedidor, la empresa que organice la operación de transporte intermodal se asegurará de que los documentos a que se refieren los artículos 3 y 7 de la Directiva 92/106/CEE, según proceda, se registren y pongan a disposición en una plataforma IETM de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056. Las autoridades competentes podrán acceder a esa información mediante la misma plataforma IETM en la que se registró la información de transporte, de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056.».

6) El artículo 8 ter se modifica como sigue:

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

«1. Con el fin de mejorar su eficiencia energética, los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos podrán rebasar las longitudes máximas previstas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva para poder instalar estos dispositivos en su parte trasera, siempre que cumplan los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3 y que sean conformes con el Reglamento (UE) 2018/858. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con tales dispositivos deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos.

2. Con carácter previo a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos a que se refiere el apartado 1 deberán tener una homologación de tipo de conformidad con las disposiciones sobre homologación de tipo en el marco del Reglamento (UE) 2018/858 y del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535.»;

b) se suprime el apartado 5.

7) Se inserta el artículo 8 quater siguiente:

«*Artículo 8 quater*

Los portavehículos ~~de caja abierta~~ podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados***, 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 carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,5 metros, siempre que ~~el primer eje~~***todos los ejes*** del vehículo transportado ~~descanse~~***descansen*** en la estructura del ~~remolque~~***vehículo***. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,5 metros, siempre que ~~el último~~***, como máximo, un*** eje del vehículo transportado descanse en la estructura ***trasera*** del remolque.». **[Enm. 33]**

8) El artículo 9 bis se modifica como sigue:

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

«1. Los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 podrán rebasar las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I de la presente Directiva, siempre que sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico ~~y~~***,*** la eficiencia energética, ~~así como~~ el rendimiento en materia de seguridad ***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. **[Enm. 34]**

2. Con carácter previo a su comercialización, los vehículos a que se refiere el apartado 1 deberán tener una homologación de conformidad con las disposiciones sobre homologación de tipo en el marco del Reglamento (UE) 2018/858 y del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535.;»

b) se suprime el apartado 3.

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

«*Artículo 10 ter*

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

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

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 nonies, a fin de completar la presente Directiva actualizando la lista de combustibles alternativos mencionados en el artículo 2 que requieran peso adicional. Es de particular importancia que la Comisión observe su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

2. Las longitudes máximas establecidas en el punto 1.1 del anexo I para los vehículos de emisión cero o los conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero podrán rebasarse en la longitud adicional que sea necesaria para dar cabida a la tecnología de emisión cero~~, con un máximo de 90 cm~~, a fin de permitir la instalación de tales dispositivos. Dichos vehículos o conjuntos de vehículos de emisión cero cumplirán lo dispuesto en los puntos 1.5 y 1.5 bis del anexo I de la presente Directiva, y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no dará lugar a un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, a fin de garantizar la compatibilidad de los remolques y semirremolques con los requisitos aplicables a las operaciones de transporte intermodal. **[Enm. 35]**

La longitud adicional requerida por los vehículos de emisión cero se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicha longitud adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.».

10) El artículo 10 quater se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 10 quater*

~~Las longitudes máximas establecidas~~***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 ~~podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal~~***será de 13,50 m***.». **[Enm. 36]**

10 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.». **[Enm. 37]**

11) El artículo 10 quinquies se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados miembros tomarán medidas específicas para ~~identificar~~***detectar*** los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación ~~respecto de los que sea probable que hayan rebasado~~***que rebasen*** 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***, incluido el cumplimiento de los requisitos para los permisos especiales***. Dichas medidas ~~podrán aplicarse mediante~~***incluirán el establecimiento de*** sistemas automáticos situados en las infraestructuras viarias ~~o mediante equipos de pesaje a bordo instalados en los vehículos~~***que garanticen, como mínimo, un despliegue*** de conformidad con el ~~apartado 4~~***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.***

~~Si un Estado miembro opta por establecer~~***Además del uso de*** sistemas automáticos ***instalados*** en las infraestructuras viarias, ~~garantizará como mínimo el despliegue de dichos sistemas en la red transeuropea de transporte por~~***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 ~~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~~***los Estados miembros podrán utilizar los*** sistemas automáticos ***certificados para imponer sanciones en caso de infracción***~~para determinar la comisión de infracciones~~ de la presente Directiva ~~e imponer sanciones, dichos~~***. Los*** sistemas automáticos ~~deberán estar~~ certificados~~. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación~~ ***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.*** **[Enm. 38]**

2. Los Estados miembros llevarán a cabo, cada año civil, al menos seis controles por cada millón de vehículos-km recorridos por vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías en su territorio e incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva en relación con los pesos de dichos vehículos o conjuntos de vehículos, independientemente del país de matriculación de dichos vehículos o del país en el que se hayan puesto en circulación. Los controles de conformidad incluirán un número adecuado de controles efectuados por la noche.»;

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

b) en el apartado 5, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«5. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones detalladas que aseguren unas condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones sobre interoperabilidad y compatibilidad establecidas en el apartado 4.».

12) Se inserta el artículo 10 quinquies bis siguiente:

«*Artículo 10 quinquies bis*

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

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

2. ~~Cuando un Estado miembro aplique PAI con arreglo al apartado 1, velará~~***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, 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 ~~un Estado miembro aplique~~***apliquen*** regímenes de PAI de conformidad con el apartado 1, ~~deberá~~***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.

~~4. El establecimiento de regímenes de PAI por parte de un Estado miembro no dará lugar a restricciones discriminatorias o desproporcionadas a la libre circulación de bienes y servicios ni obstaculizará indebidamente el buen funcionamiento del mercado interior.».~~ **[Enm. 39]**

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

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

12 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.».*** **[Enm. 40]**

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

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

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

«*Artículo 10 octies*

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

a) el número de controles realizados durante los dos años civiles anteriores;

b) el número de vehículos o conjuntos de vehículos sobrecargados que se hayan detectado;

c) el número y la ubicación de los sistemas automáticos instalados en las infraestructuras viarias de conformidad con el artículo 10 quinquies, apartado 1, ~~y si están únicamente destinados a la identificación o si están~~ certificados para la ejecución directa; **[Enm. 41]**

d) la aplicación y eficacia de los regímenes de PAI establecidos de conformidad con el artículo 10 quinquies bis;

e) el número de permisos nacionales expedidos para el transporte especial con arreglo al artículo 4, apartado 3, y su duración (permisos puntuales o permisos de larga duración);

f) los resultados de las evaluaciones realizadas con arreglo al artículo 4, apartado 4 bis, letra d), y el artículo 4, apartado 5.

Esta información se desglosará por año.

2. La Comisión analizará la información recibida con arreglo al apartado 1 y, sobre la base de la información recibida, ***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 ~~la ejecución~~***el cumplimiento de los requisitos*** de la presente Directiva, a más tardar ~~trece~~***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. **[Enm. 42]**

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

15) En el artículo 10 nonies, ~~el apartado 2 se sustituye~~***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, ~~y~~ el artículo 10 ter, apartado 1***, y el artículo 10 quater bis***, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [OP: insértese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período. **[Enm. 43]**

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. **[Enm. 44]**

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.». **[Enm. 45]**

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

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

17) ~~Se suprime~~ 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 CO2 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.». **[Enm. 46]**

18) Se inserta el artículo 10 duodecies siguiente:

«Artículo 10 duodecies

En caso de crisis, cuando el interés público así lo exija, y siempre que no se ponga en peligro la seguridad vial, los Estados miembros podrán conceder excepciones temporales a la aplicación de los límites de pesos y dimensiones establecidos en el anexo I para los vehículos utilizados en el tráfico nacional, por un período no superior a dos meses. ***Este período solo puede prorrogarse si la crisis persiste.*** **[Enm. 47]**

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***. **[Enm. 48]**

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

A efectos del presente artículo, se entenderá por "crisis" un acontecimiento excepcional, inesperado y repentino, natural o humano y de carácter y escala extraordinarias que tenga lugar dentro o fuera de la Unión, con importantes repercusiones directas o indirectas en el ámbito del transporte por carretera o en la economía o el bienestar***, 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.». **[Enm. 49]**

19) El anexo I se sustituye por el texto del anexo de la presente Directiva.

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

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento (UE) 2020/1056

En el artículo 2, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2020/1056 se inserta el inciso vi) siguiente:

«vi) el artículo 6, apartado 7, de la Directiva 96/53/CE del Consejo (*).

(*) Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).».

Artículo 3

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + ~~2 años~~***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. **[Enm. 50]**

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

Artículo 4

Entrada en vigor

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

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en …, el

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

Anexo

PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS Y CARACTERÍSTICAS CONEXAS DE LOS VEHÍCULOS

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 ***de 3 ejes***	18,75 m
	— ***autobús articulado de 4 ejes***	***21,00 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 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 portaesquís, 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	***44*** 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 ***de motor*** impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos ***de motor*** 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 motor*** 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 motor*** de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en las subsecciones 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.			
	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.			
	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.			

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 ***de motor*** impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos ***de motor*** 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 motor*** 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
2.5	***Autobuses articulados de 4 ejes:***		***32 toneladas***
	En el caso de los vehículos ***de motor*** impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos ***de motor*** de emisión cero, ***los pesos máximos autorizados establecidos*** en ***las subsecciones*** 2.4 ***y 2.5 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 motor*** de emisión cero, ***los pesos máximos autorizados establecidos*** en ***las subsecciones*** 2.4 ***y 2.5 se incrementarán*** 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 ≤ d < 1,3)	16 toneladas
	3.2.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 toneladas
	3.2.4	es igual o superior a 1,8 m (1,8 ≤ 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 ≤ 1,3)	21 toneladas
	3.3.2	es superior a 1,3 m e inferior o igual a 1,4 m (1,3 < d ≤ 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	***Autobuses de 3 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 ≤ d < 1,3)	16 toneladas
	3.5.3	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (1,3 ≤ 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. ***En el caso de los vehículos de motor de emisión cero, la suma máxima de los pesos por eje de un tándem se incrementará en 1 tonelada.***	19 toneladas
3.6	***Ejes trídem de los vehículos de motor***		
	La suma de los pesos por eje de un trídem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.6.1	***es inferior a 1,3 m (d < 1,3)***	***21 toneladas***
	3.6.2	***es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 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 ***o 5 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 **[Enm. 51]**		