

Bruselas, 23 de mayo de 2025
(OR. en)

9156/25

**Expediente interinstitucional:
2023/0265(COD)**

**TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Asunto:	Directiva que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera, las dimensiones y los pesos máximos - Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

1. El 13 de julio de 2023, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del paquete de medidas de ecologización del transporte de mercancías.
2. La propuesta 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 (en lo sucesivo, «la Directiva sobre pesos y dimensiones para determinados vehículos de carretera») tiene tres objetivos: a) garantizar una circulación de mercancías libre y eficiente y una competencia leal; b) ofrecer incentivos suficientes al sector para que este fomente la inversión en tecnologías de emisión cero; y c) asegurar un control del cumplimiento de la normativa —tanto nueva como existente— más eficaz y coherente.

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

3. El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) comisión competente para la propuesta, y ponente a D.^a Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES). El Parlamento Europeo aprobó su informe en su pleno del 12 de marzo de 2024.
4. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen en el 582.º pleno, el 26 de octubre de 2023. El Comité de las Regiones aprobó su dictamen en el 159.º pleno, el 31 de enero de 2024.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

5. El Grupo «Transportes Terrestres» inició sus trabajos el 24 de julio de 2023, con una presentación general de la propuesta y el estudio de la evaluación de impacto. El Grupo examinó la propuesta los días 4 y 19 de septiembre, 6, 16 y 23 de octubre y 13 de noviembre. El 4 de diciembre de 2023, la Presidencia española presentó al Consejo un informe de situación (15668/23). Durante la Presidencia belga, el Grupo prosiguió el estudio de los textos transaccionales de la Presidencia los días 23 de abril, 7 de mayo, 21 de mayo y 7 de junio de 2024. El 18 de junio de 2024, la Presidencia belga presentó al Consejo un segundo informe de situación (10214/24). Durante la Presidencia húngara no se debatió la propuesta.
6. Durante la Presidencia polaca, el Grupo prosiguió el estudio de los textos transaccionales de la Presidencia los días 13 y 21 de mayo de 2025.

IV. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL

7. La Presidencia polaca señaló dos retos principales. El primero es el modo de garantizar la circulación de los vehículos más pesados, es decir, los vehículos impulsados por combustibles alternativos o los vehículos de emisión cero, especialmente en los Estados miembros en los que aún es necesario realizar obras para mejorar el estado de la red de carreteras. A tal fin, prosiguió los trabajos acerca del concepto de una red positiva. Tal red permitirá que los Estados miembros restrinjan, si así lo desean, la circulación de los vehículos más pesados a un número limitado de carreteras. Esta red se ampliaría con el tiempo para abarcar la totalidad de la red de carreteras de la RTE-T de aquí a 2045. El otro reto ha consistido en establecer unas normas claras que permitan la implantación de esta red, en particular en el contexto de las medidas previstas con vistas al aumento progresivo de su extensión. Será necesario seguir trabajando para lograr un sistema que, por una parte, permita una aplicación más sencilla y al mismo tiempo aborde el problema de la sobrecarga de los vehículos y proteja el estado de las infraestructuras, y por otra parte, no imponga una carga excesiva a los operadores de transporte por carretera. El segundo reto guarda relación con la circulación de los vehículos de 44 toneladas equipados con un motor de combustión de combustibles fósiles en las operaciones de transporte intermodal e internacional. Si bien la propuesta contempla una eliminación progresiva de este tipo de transporte, varios Estados miembros consideraron que no era suficiente. La Presidencia ha seguido trabajando en el concepto de una autorización de la Comisión que permita a los Estados miembros poner fin a la circulación de este tipo de vehículos, basándose en pruebas de las repercusiones negativas, al tiempo que establece salvaguardias que garanticen la igualdad de trato y unas condiciones de competencia equitativas. Sin embargo, las modalidades de dicha cláusula de salvaguardia han de alcanzar un mayor grado de desarrollo para recabar suficiente respaldo en el Consejo. Será necesario seguir trabajando para desarrollar en mayor medida el concepto de una cláusula de salvaguardia.

V. CONCLUSIÓN

8. En vista de lo anterior, se ruega al Coreper y el Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) que tomen nota del presente informe de situación en sus respectivas sesiones de los días 28 de mayo y 5 de junio de 2025.