



Bruselas, 7 de junio de 2024  
(OR. en)

10214/24

---

---

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

---

---

**TRANS 245  
CLIMA 211  
ENV 541  
COMPET 583  
CODEC 1329**

## **INFORME**

---

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes / Consejo
N.º doc. Ción.:	ST 11722/23 + ADD 1
Asunto:	Preparación de la sesión del Consejo ( <u>Transporte</u> , Telecomunicaciones y Energía) del 18 de junio de 2024  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  – Informe de situación

---

## **I. INTRODUCCIÓN**

1. El 13 de julio de 2023, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo, como parte del paquete de medidas de ecologización del transporte de mercancías, 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»).

2. La Comisión presentó el paquete de medidas de ecologización del transporte de mercancías en dos partes. La primera parte se propuso el 13 de julio de 2023 y consiste en la propuesta de referencia, junto con una propuesta de Reglamento sobre un marco armonizado para las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los servicios de transporte de mercancías y personas (la iniciativa CountEmissions EU) y una propuesta de Reglamento relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único.

La segunda parte del paquete se propuso el 7 de noviembre de 2023 y consiste en la propuesta por la que se modifican la Directiva del Consejo en lo que respecta a un marco de apoyo al transporte intermodal de mercancías y el Reglamento en lo que respecta al cálculo del ahorro de costes externos y la generación de datos agregados (Directiva de Transporte Combinado).

3. La propuesta de 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**

4. El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) comisión competente para la propuesta y ponente a Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES). El Parlamento Europeo aprobó su informe en su pleno del 12 de marzo de 2024.
5. 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**

6. 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).



7. 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.

#### **IV. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL**

8. Durante la Presidencia belga, los trabajos se han centrado en hallar una solución que permita vehículos más pesados en las carreteras europeas, dado que a varios Estados miembros les preocupa que esto pueda afectar de manera negativa a su infraestructura viaria y comprometer la seguridad. Es el caso, en particular, de los Estados miembros con mucho tráfico en tránsito. Para limitar este impacto, la Presidencia propuso añadir en el anexo una fórmula de mitigación del impacto en las infraestructuras a fin de garantizar una distancia suficiente entre los diferentes ejes, como condición adicional para los vehículos de cinco y seis ejes, mientras que otros Estados miembros propusieron también añadir ejes adicionales al vehículo. En general, varios Estados miembros consideraron que la fórmula propuesta constituía una posible manera de avanzar para abordar esta cuestión. Además y a este respecto, numerosos Estados miembros acogieron con satisfacción un peso máximo de 46 toneladas para todos los vehículos, como en la Directiva actual.
9. Se han presentado diferentes opciones para dar con una solución que permita compensar a los vehículos de emisión cero por el peso adicional de la tecnología de emisión cero. Varios Estados miembros son reticentes a autorizar una mayor carga en el eje motor (superior a 11,5 toneladas), lo que sería necesario para que algunas configuraciones de vehículos puedan gestionar un peso adicional de cuatro toneladas. Una propuesta transaccional con arreglo a la cual se autorizan 12 toneladas en el eje motor solo en el caso de los vehículos eléctricos de batería obtuvo cierto apoyo, pero la mayoría de los Estados miembros insistieron en fijar el límite en 11,5 toneladas. Algunos Estados miembros consideraron también muy difícil autorizar más de dos toneladas adicionales en el caso de los vehículos de emisión cero.

10. La otra gran cuestión pendiente se refiere a los Estados miembros que autorizan la circulación de conjuntos de vehículos de más de 40 toneladas en el transporte nacional y al modo en que podría autorizarse la circulación de dichos conjuntos de vehículos más pesados en el tráfico internacional. La sugerencia de permitir requisitos técnicos u operativos específicos parece prometedora, pero requiere más trabajo. Se buscaron otras soluciones limitando el ámbito de aplicación de los vehículos EURO VI y autorizando un peso adicional para las tecnologías de emisión cero a fin de incentivar la adopción de vehículos de emisión cero en el tráfico internacional. Además, también se debatió como solución la cláusula de salvaguardia. Requeriría la autorización de la Comisión y se basaría en las pruebas aportadas por un Estado miembro. Esta idea se incluyó en el texto con el fin de atender a las preocupaciones de varias delegaciones respecto al riesgo de que se produzca un cambio modal inverso. Algunos Estados miembros también cuestionan el motivo por el que a partir de 2035 el aumento de los pesos autorizados se aplicará solo a los vehículos de emisión cero.
11. El Grupo comenzó a estudiar una red positiva de carreteras de la RTE-T en el artículo 7, en la que podría permitirse la circulación de vehículos más pesados. Determinar si esta opción puede resultar útil requerirá más trabajo. Los Estados miembros necesitarían hacerse una idea más clara de las condiciones de esta red.

## V. CONCLUSIÓN

12. En vista de lo anterior, se ruega al Coreper y al Consejo que tomen nota del presente informe de situación sobre los trabajos relativos a la propuesta de revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones para determinados vehículos de carretera.