

Bruselas, 26 de noviembre de 2025
(OR. en)

15611/25

Expediente interinstitucional:
2023/0265 (COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
Asunto:	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 - Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 11 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 de modificación de 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) velar por 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 nombró ponente a D.^a Rosa María SERRANO SIERRA (S&D, ES). El Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura en su Pleno del 12 de marzo de 2024.
4. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen sobre la propuesta durante su 578.º pleno, el 27 de abril 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» comenzó a trabajar en la propuesta el 24 de julio de 2023, durante la Presidencia española, con una presentación general de la propuesta y el estudio de su evaluación de impacto. Desde la presentación de la propuesta, el Consejo ha deliberado sobre tres informes de situación. La primera deliberación se produjo durante la Presidencia española, el 4 de diciembre de 2023 (ST 15668/23); la segunda durante la Presidencia belga, el 18 de junio de 2024 (ST 10214/24); y la tercera durante la Presidencia polaca, el 5 de junio de 2025 (ST 9156/25).
6. Durante la Presidencia danesa, los trabajos continuaron en el Grupo «Transportes Terrestres» los días 4 de julio, 18 de septiembre, 15 y 31 de octubre y 13 de noviembre de 2025.

IV. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL

7. Si bien ha tenido en cuenta los trabajos de las Presidencias anteriores, la Presidencia ha trabajado partiendo de la propuesta de la Comisión. Los trabajos se han centrado en mantener los principales objetivos, con la finalidad general de simplificar la Directiva y al mismo tiempo apoyar la adopción de vehículos de emisión cero. La Presidencia ha planteado soluciones para las cuestiones pendientes.
8. A continuación se presenta una visión global y se explican los cambios introducidos en la propuesta de la Comisión con vistas a la adopción de una orientación general.

9. Se modifica el artículo 1, apartado 3, relativo al uso de autobuses articulados y determinados conjuntos de vehículos destinados al transporte de pasajeros, a fin de permitir a los Estados miembros seguir utilizando determinados conjuntos.
10. Se asegura la posibilidad de desviarse de los pesos y las dimensiones establecidos en el anexo en los casos de los vehículos cubiertos por permisos especiales y destinados a transportar cargas indivisibles [artículo 4, apartado 3], los vehículos que realizan operaciones que no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes [artículo 4, apartado 4] y los sistemas modulares europeos [artículo 4, apartado 4 *bis*]. En el artículo 4 *ter*, y en consonancia con los objetivos de la modificación propuesta de ofrecer incentivos para la adopción de los vehículos de emisión cero y las operaciones de transporte intermodal, la Presidencia propone que los vehículos de motor de emisión cero o los conjuntos de vehículos que participan en operaciones de transporte intermodal también puedan cruzar las fronteras aunque rebasen los pesos máximos definidos en el anexo, siempre que el peso no rebase lo permitido a ambos lados de la frontera.
11. Por lo que se refiere al transporte de cargas indivisibles y al requisito lingüístico para el conductor [artículo 4, apartado 3,], los Estados miembros podrán exigir medidas específicas para garantizar una comunicación eficaz con el conductor.
12. Se ha introducido la posibilidad de que los Estados miembros añadan hasta 1,380 metros al remolque cuando se operen servicios de lanzadera específicos [artículo 4, apartado 4 *bis bis*], junto con un nuevo considerando [11 *quater*] que explica el motivo de esta longitud adicional.
13. Se amplía a siete años el período máximo para las pruebas con sistemas modulares europeos previsto en el artículo 4, apartado 5.
14. Se concede tiempo suficiente a los Estados miembros para establecer las funciones de «ventanilla única» en virtud del artículo 4 *bis*.
15. El artículo 7 introduce la posibilidad de que los Estados miembros limiten el uso de determinadas carreteras o determinadas construcciones de ingeniería civil sobre la base de las consideraciones relativas a la seguridad vial o las características de la infraestructura.

16. Debido a la preocupación por el efecto de los pesos adicionales en la infraestructura, se han introducido cambios en lo que respecta al cumplimiento en el artículo 10 *quinquies*. El apartado 1 aclara que los Estados miembros pueden utilizar sistemas automáticos instalados en la infraestructura viaria de la RTE-T o equipos de pesaje a bordo. A partir del 1 de diciembre de 2029, los vehículos de emisión cero deben poder transmitir por medios remotos datos fiables sobre el peso a través de equipos de medición de la masa a bordo, con la opción de utilizar el tacógrafo inteligente. Los detalles se establecerán en un acto de ejecución.
17. En caso de crisis que afecten a varios Estados miembros, el artículo 10 *duodecies* aclara que la Comisión solo puede adoptar actos de ejecución a petición de los Estados miembros afectados.
18. La Presidencia también propone simplificaciones administrativas al dejar de imponer un sistema de seguimiento para las pruebas de sistemas modulares europeos [artículo 4, apartados 5 y 5 *bis*] y al suprimir el empleo de la información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM) para demostrar que una operación de transporte puede considerarse una operación de transporte intermodal [artículo 6, apartado 7]. Dado el limitado valor añadido de los regímenes de políticas de acceso inteligente, se ha suprimido el artículo 10 *quinquies bis* propuesto.
19. Se han introducido cambios en el anexo para reflejar el apoyo a la adopción de vehículos de emisión cero y al mismo tiempo tener en cuenta las preocupaciones de los Estados miembros en relación con el desgaste de la infraestructura.
 - a. Se han añadido 0,90 metros adicionales para los vehículos articulados con un vehículo de motor de emisión cero a fin de ofrecer más espacio para instalar tecnologías de emisión cero (subsección 1.1).
 - b. Se ha suprimido la línea relativa a la mayor altura cuando se transportan contenedores de gran capacidad, ya que la mayoría de los Estados miembros tienen problemas con el paso inferior de sus puentes (subsección 1.3);
 - c. Se ha establecido una diferenciación entre vehículos de motor de 5 o 6 ejes en lo que respecta a la bonificación —de, respectivamente, 2 y 4 toneladas (subsección 2.2)— por la emisión cero.

- d. En el punto 2.3.6, se ha reducido el peso máximo para este tipo especial de vehículo corto y pesado a 34 toneladas, manteniendo al mismo tiempo las 2 toneladas adicionales para los vehículos de emisión cero. Una línea adicional permite incrementar en 0,50 toneladas los pesos de los autobuses de 2 ejes de emisión cero (subsección 2.3).
- e. Se ha suprimido el peso adicional para el eje motor de los vehículos de emisión cero, ya que la mayoría de los Estados miembros consideran que un eje motor con más peso es demasiado perjudicial para la infraestructura (subsección 3.4).
- f. Se ha incluido una subsección 3.6 para el tandem triaxial de los vehículos de motor, ya que este tipo de vehículos tiene características específicas.
- g. Dado que existen casos específicos, se ha añadido una línea para los vehículos de motor de 5 ejes y otra línea con una fórmula puente que define la distancia entre los ejes para conjuntos de vehículos que superan las 42 toneladas (subsección 4.3).

V. **CONCLUSIONES**

- 20. En vista de lo anterior, se invita al Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) que acuerde una orientación general sobre el texto transaccional adjunto a la presente nota en su sesión del 4 de diciembre de 2025.

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

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹ DO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

² DO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) La Directiva 96/53/CE del Consejo³ establece los pesos y las 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 Europeo⁵ 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.

³ DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

⁴ COM(2020)789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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.
- (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) 2018/858⁶ y el Reglamento (UE) 2019/2144⁷ 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 Consejo⁸ 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 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).

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).

- (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 excepciones nacionales 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 operaciones transfronterizas.
- (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 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 su territorio, 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 al conductor, como el de la fluidez en la lengua nacional del Estado miembro de que se trate. Los Estados miembros deben considerar la posibilidad de solicitar a los operadores de transporte que utilicen otras herramientas de comunicación, principalmente de carácter digital, para garantizar una comunicación eficaz entre el conductor y las autoridades de control. Por ejemplo, se puede solicitar a los operadores de transporte que establezcan un número de servicio en el que se pueda asistir al conductor en caso de que las autoridades de control lo detengan y que se aseguren de que ese número de servicio esté disponible cuando el conductor esté conduciendo, también por la noche y los fines de semana. 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.

- (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, cuando se usan en un ámbito físico y operativo adecuado. 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 su territorio. Al mismo tiempo, para aumentar 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 su territorio, sin limitación del número de fronteras atravesadas, siempre que cumplan las condiciones nacionales para los EMS establecidos por los Estados miembros dentro de su respectivo territorio. Con ello se pretende garantizar que los EMS utilizados en operaciones transfronterizas respeten el límite común más elevado en materia de pesos y dimensiones aplicable en esos Estados miembros.
- (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 las 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.

- (11) Tanto el transporte de cargas indivisibles efectuado con vehículos o conjuntos de vehículos que rebasen los pesos o las 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.
- (11 *bis*) El tráfico transfronterizo entre Estados miembros, que permite pesos superiores a los señalados en el anexo I, puede mejorar la eficiencia y reducir las emisiones de CO₂ al disminuir la cantidad total de kilómetros recorridos. Deben seguir permitiéndose esas operaciones siempre que se respeten las condiciones nacionales de los Estados miembros respecto de esos límites más elevados y siempre que sean realizadas por vehículos de motor de emisión cero o por vehículos que participen en operaciones de transporte intermodal. Esto debe entenderse sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de instaurar excepciones, según lo dispuesto en el artículo 4, en relación con los límites de peso y dimensiones establecidos en el anexo I.
- (11 *ter*) Debe permitirse a los Estados miembros admitir operaciones de transporte especializado realizadas en circunstancias en las que normalmente no las realizarían vehículos de otros Estados miembros, aceptando que esas operaciones se aparten de los pesos y las dimensiones de los vehículos estándar, dado que ese transporte especializado no afecta considerablemente a la competencia en el sector del transporte. Es necesario aportar claridad al concepto y al uso de vehículos especializados, en particular en el contexto de la ampliación de dichas operaciones al tráfico internacional, a fin de permitir una cooperación fluida entre los Estados miembros que den su consentimiento. Algunos ejemplos claro son las operaciones de transporte relacionadas con la explotación forestal y la industria forestal, el transporte realizado con conjuntos de vehículos de más de seis ejes y el transporte local con autobuses.

- (11 *quater*) A fin de apoyar la eficiencia operativa y promover soluciones que contribuyan a limitar los efectos medioambientales del transporte por carretera, debe permitirse a los Estados miembros conceder una longitud adicional a los vehículos articulados utilizados en el transporte de lanzadera, a condición de que se cumplan los parámetros restantes del anexo 1 y, en particular, su subsección 1.5. El aumento de la longitud de los vehículos articulados que operan en el transporte en lanzadera —que es un servicio regular, realizado en una ruta logística fija— puede aumentar considerablemente la capacidad de carga, especialmente en el caso de las mercancías paletizadas, lo que reduce el número de viajes necesarios.
- (11 *quinquies*) Es esencial para la transición ecológica del sector del transporte por carretera que existan incentivos para los vehículos de emisión cero. Se alienta a los Estados miembros a que armonicen sus límites de peso nacionales de manera que se incentiven los vehículos de emisión cero sin obstaculizar el tráfico transfronterizo.
- (11 *sexies*) Considerando que la Directiva permite excepciones respecto de los pesos y las dimensiones máximos, los Estados miembros pueden seguir teniendo la posibilidad de restringir, por razones vinculadas a la seguridad vial o a las características de la infraestructura, la circulación de determinados vehículos en partes específicas de su red de carreteras.
- (12) *Suprimido*
- (13) *Suprimido*
- (14) Los portavehículos 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.

- (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.
- (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.
- (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 las 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 en la red transeuropea de transporte por carretera. 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 su territorio, incluido un número adecuado de controles durante las horas nocturnas.

- (17 *bis*) Para garantizar un control del cumplimiento eficaz, eficiente y homogéneo y mejorar la conformidad de los vehículos con un mayor peso para dar cabida a las tecnologías de emisión cero, los vehículos deben transmitir información actualizada sobre el peso total del conjunto del vehículo mediante elementos de tecnología embarcados, como el sistema de monitorización a bordo de la masa (MAB) a través de un sistema de comunicaciones especializadas de corto alcance. Los Estados miembros pueden utilizar la información para identificar los vehículos que puedan exceder los límites de peso, si bien la presente Directiva no obliga a los Estados miembros a utilizar el sistema de comunicaciones especializadas de corto alcance para hacer respetar dichos límites. Esta herramienta complementa otras herramientas de control del cumplimiento. Para garantizar que puedan cumplirse esos requisitos, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para que los datos puedan transmitirse a las autoridades policiales.
- (17 *ter*) Dado que puede ser complejo introducir cambios en el tacógrafo y que para los operadores puede resultar costoso equipar los vehículos con un sistema MAB, este requisito solo debe aplicarse a los vehículos equipados con un sistema MAB a partir del 1 de diciembre de 2029. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo o de la prerrogativa de los Estados miembros de regular los requisitos de peso para el transporte nacional, la presente Directiva no dispone la instalación de sistemas MAB. Además, la Comisión debe poder aplazar la fecha del 1 de diciembre de 2029 por un máximo de dieciocho meses si es necesario para garantizar la capacidad de transmitir los datos relativos al peso.
- (18) *Suprimido*
- (19) *Suprimido*
- (20) Se ha de informar periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los resultados de los controles del cumplimiento realizados por las autoridades competentes de los Estados miembros. 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 las 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 sin perjuicio de la legislación específica aplicable en el contexto del transporte militar y del refuerzo de la disuasión y la respuesta.
- (22) *Suprimido*

- (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 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 las 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 Consejo⁹.
- (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 cinco ejes y con la necesidad de promover el transporte intermodal, conviene, por razones de claridad, sustituir dicho anexo.
- (25) *Suprimido*
- (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.

⁹ 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).

- (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 explicativos¹⁰, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición, cuando esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos 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 dichos 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 M₂ y M₃ y sus remolques de categoría O, y de los vehículos de motor de las categorías N₂ y N₃ y sus remolques de categoría O₃ y O₄, tal como se clasifican en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo*»;»;

¹⁰ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

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).»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La presente Directiva no se aplicará a los autobuses articulados que tengan más de una sección articulada, a conjuntos de vehículos compuestos por un vehículo de motor con un remolque fijado destinado al transporte de pasajeros ni a los conjuntos de vehículos compuestos por un vehículo de motor con un semirremolque fijado destinado al transporte de pasajeros.».

- 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;»;
- 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, en el que cada vehículo de motor, remolque o semirremolque no rebase los pesos o las 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 por un combustible alternativo y que haya sido homologado con arreglo al marco del Reglamento (UE) 2018/858;»;

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).»;

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, 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 cooperarán para evitar la multiplicidad de marcados y señalizaciones de los vehículos, y para favorecer el uso de pictogramas en detrimento del texto. Los Estados miembros no impondrán al conductor la obligación de poseer conocimientos de la lengua o las lenguas oficiales de los Estados miembros en los que tenga lugar la operación. Sin embargo, los Estados miembros podrán imponer otras medidas para garantizar la comunicación eficaz entre el conductor y las autoridades de control, como herramientas de comunicación digitales.

4. Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos o los 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 distintos de los indicados en las secciones 1, 2 y 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 especializados o conjuntos de vehículos especializados, en circunstancias en las que normalmente no se lleven a cabo con vehículos procedentes de otros Estados miembros;
- b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio con vehículos o conjuntos de vehículos de pesos o dimensiones distintos de los indicados 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.»;

c) se insertan los apartados 4 *bis bis* y 4 *bis* siguientes:

«4 *bis bis*. Los Estados miembros podrán permitir que los vehículos articulados utilizados para el transporte de lanzadera en operaciones de transporte nacional o internacional circulen en su territorio con dimensiones distintas de las establecidas en la subsección 1.1 del anexo I si la longitud adicional no rebasa los 1,380 metros.

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 pongan a disposición del público, de manera accesible y transparente, la información relativa a los pesos y las 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.

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 respeten las condiciones nacionales, como los pesos y las dimensiones máximos establecidos para los sistemas modulares europeos en el tráfico nacional.

En caso de que los Estados miembros permitan la circulación en su territorio de sistemas modulares europeos, informarán de ello a la Comisión.»;

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. En particular, las pruebas con sistemas modulares europeos estarán autorizadas durante un máximo de siete años. No se limitará el número de pruebas. Los Estados miembros informarán de ello a la Comisión.»;

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;

b bis) una ventanilla única de acceso a nivel nacional a la información sobre los pesos y las dimensiones máximos permitidos en un Estado miembro de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), el artículo 4, apartado 4, y el artículo 4 *ter*, en su caso;

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

Las ventanillas únicas de contacto y de acceso a nivel nacional podrán consolidarse en un único sitio web de acceso público que proporcione un punto de entrada unificado y permita a los usuarios interactuar con el órgano decisorio nacional o regional pertinente sin necesidad de presentar varias solicitudes.

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezcan los elementos mínimos del formulario de solicitud y se armonicen las normas y los procedimientos para la expedición de los permisos nacionales o las modalidades similares a las que se refieren el apartado 1 del presente artículo y el artículo 4, apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *decies*, apartado 2.

Artículo 4 ter

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 las secciones 2, 3 o en la subsección 4.3 del anexo I, no podrá rechazar ni 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 incluyan vehículos de motor de emisión cero o siempre que dichos conjuntos de vehículos participen en una operación de transporte intermodal.».

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).»;

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.».

5 bis) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«La presente Directiva no obstaculizará la aplicación de las disposiciones en vigor en cada Estado miembro en materia de circulación por carretera que permitan limitar los pesos o las dimensiones de los vehículos en determinadas carreteras o determinadas construcciones de ingeniería civil, sobre la base de las consideraciones relativas a la seguridad vial y las características de la infraestructura, cualquiera que sea el Estado de matriculación o de puesta en circulación de dichos vehículos.

Esto incluye la posibilidad de imponer restricciones de ámbito local a las dimensiones máximas autorizadas o a los pesos máximos autorizados de los vehículos que puedan utilizarse en zonas o en carreteras determinadas, cuando la infraestructura no sea apta para vehículos largos y pesados, como centros urbanos, pueblos pequeños o lugares de especial interés natural.».

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 la subsección 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 la subsección 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 la subsección 1.1 del anexo I cuando estén cargados, hasta un total de 20,75 metros, y deberán utilizar soportes de carga autorizados.

El voladizo o soporte de carga de los portavehículos no podrá sobresalir en relación con la carga. La carga podrá sobresalir por delante del vehículo de tracción hasta un máximo de 0,50 metros, siempre que el primer eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque. La carga podrá sobresalir por atrás hasta un máximo de 1,50 metros, siempre que el último eje del vehículo transportado descansa en la estructura del remolque y el eje trasero del vehículo transportado no sobresalga del soporte de carga.».

- 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 la subsección 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. 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 la subsección 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.

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 máximos autorizados de los vehículos impulsados por combustibles alternativos o de los vehículos de emisión cero serán los establecidos en las subsecciones 2.2, 2.3 y 2.4 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. La longitud máxima establecida en la subsección 1.1 del anexo I para los vehículos articulados, cuando incluyan vehículos de motor de emisión cero, podrá rebasarse en la longitud adicional que sea necesaria para dar cabida a la tecnología de emisión cero, con un máximo de 0,90 metros, a fin de permitir la instalación de tales dispositivos. Dichos vehículos o conjuntos de vehículos de emisión cero cumplirán lo dispuesto en las subsecciones 1.5 y 1.6 del anexo I de la presente Directiva, y cualquier rebasamiento de la longitud máxima no dará lugar a un aumento de la longitud de carga de dichos conjuntos de vehículos, a fin de garantizar la compatibilidad de los semirremolques con los requisitos aplicables a las operaciones de transporte intermodal.

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 la subsección 1.1 del anexo I, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 *bis*, apartado 1, y del artículo 10 *ter*, apartado 2, y la distancia máxima establecida en la subsección 1.6 del anexo I podrán rebasarse en 0,150 metros 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.».

- 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 los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que puedan haber rebasado 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. Dichas medidas podrán aplicarse con la ayuda de sistemas automáticos instalados en la infraestructura viaria de la red transeuropea de transporte por carretera de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1679*.

Además del uso de sistemas automáticos instalados en las infraestructuras viarias, los Estados miembros pueden identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que puedan haber excedido los pesos máximos autorizados mediante equipos de pesaje a bordo instalados en los vehículos de conformidad con el apartado 4.

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 sistemas automáticos para determinar la comisión de infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos deberán estar certificados. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

1 bis. Para poder optar al peso adicional establecido en los puntos 2.2.1 y 2.2.2 del anexo I para los vehículos de emisión cero, los vehículos equipados con equipos BAM que se ajusten al Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión y hayan sido matriculados por primera vez a partir del 1 de diciembre de 2029 deberán poder transmitir por medios remotos datos fiables sobre el peso de los conjuntos de vehículos en circulación a las autoridades policiales en carretera. Los Estados miembros solo podrán utilizar la información transmitida para identificar los vehículos que puedan superar los pesos máximos autorizados.

1 ter. Podrá utilizarse un tacógrafo inteligente, tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 165/2014, para transmitir los datos mencionados en el apartado 1 *bis*.

1 quater. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución si es necesario para transmitir a las autoridades policiales los datos mencionados en el apartado 1 *bis*. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *decies*, apartado 2.

1 quinquies. La Comisión podrá adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 10 *nonies* por los que se aplaze dieciocho meses la fecha mencionada en el apartado 1 *bis* si es necesario para garantizar que los vehículos de nueva matriculación puedan transmitir datos sobre el peso por medios remotos.

2. Los Estados miembros llevarán a cabo, cada año civil, un número adecuado de controles de 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.

* Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024).»;

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

«5. La Comisión podrá adoptar, 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) *Suprimido*

13) *Suprimido*

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 de 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;

d) suprimido;

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).

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, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución de la presente Directiva, a más tardar trece 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.

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 por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10 *ter*, apartado 1, 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.».

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*.

- 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, y podrán renovarlas solo si continúa la crisis.

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.

Cuando una crisis afecte a varios Estados miembros, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución, a petición de los Estados miembros afectados, 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 de los ciudadanos de la Unión, por el cual el funcionamiento normal de la sociedad se vea perturbado de forma considerable y el interés público requiera la adopción de medidas urgentes.

El presente artículo se aplicará sin perjuicio de la legislación específica aplicable al transporte militar en caso de refuerzo de la disuasión y la preparación.».

- 19) El anexo I se sustituye por el texto del anexo de la presente Directiva.
- 20) En el anexo III, la redacción «Directiva 76/114/CEE» se sustituye por la redacción «anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/535 de la Comisión».

[...]

[...]

Artículo 3

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [fecha de adopción + dos años] 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.
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 y aplicación

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

El artículo 4 *bis*, apartado 1, será aplicable a partir del [*insertar fecha: cuatro años después del final del período de transposición*].

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente

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	18,75 m
	– autobús de 2 ejes	13,50 m
	– autobús de más de 2 ejes	15,00 m
	– autobús + remolque	18,75 m
	En el caso de los vehículos articulados, cuando incluyan vehículos de motor de emisión cero, podrá superarse en 0,90 m la longitud máxima autorizada prevista en la subsección 1.1.	
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
1.4. Están comprendidas en las dimensiones indicadas en las subsecciones 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 portaesquí, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará la longitud máxima prevista en la subsección 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 la subsección 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. Conjuntos 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 o vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 2 ejes	40 toneladas
		b) vehículo de motor de 3 ejes con remolque de 3 ejes	40 toneladas
	2.2.2.	a) vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes o vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes	40 toneladas
		b) vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes	40 toneladas
		c) vehículo de motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes o vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes que participe en operaciones de transporte intermodal	42 toneladas
		d) vehículo de motor de 3 ejes con semirremolque de 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.	es igual o superior a 1,30 m e igual o inferior a 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)
		2.2.4.2.	es superior a 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)

			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 impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos 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 emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2, punto 2.2.1, letra b), y punto 2.2.2, letra b), se incrementarán en 4 toneladas.
			En el caso de conjuntos de vehículos que incluyan vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.2, punto 2.2.1, letra a), punto 2.2.2, letras a), c) y d), y puntos 2.2.3 y 2.2.4 se incrementarán en 2 toneladas.
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	19,50 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 9,50 toneladas.	26 toneladas
	2.3.5.	Vehículos de motor de 4 ejes con 2 ejes de dirección en los que 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 9,50 toneladas.	32 toneladas

2.3.6.	Vehículos de motor de 5 ejes con al menos 2 ejes de dirección y al menos un eje motor 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 9,50 toneladas.	34 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3, puntos 2.3.1, 2.3.3 y 2.3.4, 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 emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3, puntos 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 y 2.3.6, se incrementarán en 2 toneladas.		
En el caso de los autobuses de 2 ejes de emisión cero, los pesos máximos autorizados establecidos en la subsección 2.3, punto 2.3.2, se incrementarán en 0,50 toneladas.		
2.4. Autobuses articulados de 3 ejes		28 toneladas
En el caso de los vehículos impulsados por combustibles alternativos distintos de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustibles alternativos, hasta un máximo de 1 tonelada.		
En el caso de los vehículos de emisión cero, el peso máximo autorizado de 28 toneladas establecido en la subsección 2.4 se incrementará 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 ($d < 1$)	11 toneladas

	3.2.2.	es igual o superior a 1 m e inferior a 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 toneladas
	3.2.3.	es igual o superior a 1,30 m e inferior a 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 toneladas
	3.2.4.	es igual o superior a 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 toneladas
3.3. Tándem triaxial de los remolques o semirremolques			
	La suma de los pesos por eje de un tándem triaxial no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.3.1.	es inferior a 1,30 m ($d < 1,30$)	21 toneladas
	3.3.2.	es igual o superior a 1,30 m e inferior a 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 toneladas
3.4. Eje motor			
	3.4.1.	Eje motor de los vehículos contemplados en las subsecciones 2.2, 2.3 y 2.4	11,5 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 ($d < 1$)	11,5 toneladas
	3.5.2.	es igual o superior a 1 m e inferior a 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 toneladas
	3.5.3.	es igual o superior a 1,30 m e inferior a 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	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 9,50 toneladas.	19 toneladas

3.6. Tándem triaxial de los vehículos de motor			
	La suma de los pesos por eje de un tándem triaxial no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:		
	3.6.1.	es inferior a 1,30 m ($d < 1,30$)	21 toneladas
	3.6.2.	es igual o superior a 1,30 m e inferior a 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	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 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo		
	El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 5 ejes no podrá sobrepasar 4 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo, si el peso supera 32 toneladas.		
	Si el peso máximo autorizado de un conjunto de vehículos, especificado en la subsección 2.2, supera 42 toneladas, no debe superar el peso calculado mediante la fórmula siguiente: $\text{peso en toneladas} \leq 2,7 \times A + 13,5$ siendo A la distancia en metros entre los árboles extremos del conjunto de vehículos.		

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.
