

Consulta pública abierta sobre la revisión de la Directiva 96/53/CE relativa a los pesos y dimensiones de los vehículos pesados

Los campos marcados con * son obligatorios.

Introducción

La [Directiva 96/53/CE del Consejo](#) (Directiva sobre pesos y dimensiones) establece, para los vehículos pesados de carretera que circulan en la UE, las dimensiones máximas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos en el tráfico internacional (el tráfico internacional es el transporte por carretera entre Estados miembros).

La Directiva se adoptó por primera vez en 1996 para implantar el mercado único del transporte por carretera, eliminar los efectos negativos que las normas divergentes en vigor en los Estados miembros provocaban en la competencia y suprimir los obstáculos a la circulación entre los Estados miembros. La Directiva armonizó las dimensiones y los pesos máximos de los vehículos pesados en el transporte por carretera, proporcionando el equilibrio adecuado entre la consecución de los objetivos económicos y la protección de la seguridad vial y las infraestructuras viarias. La Directiva se modificó en 2002, 2015 y 2019 para ampliar sus normas a los vehículos pesados para el transporte de pasajeros, introducir medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y las condiciones laborales de los conductores de vehículos pesados y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo así a la consecución de los objetivos de emisiones de la UE.

Se incluye una posible nueva revisión en la [Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente](#) y su plan de acción para 2022, en el marco de la iniciativa emblemática 1: «Impulsar la adopción de vehículos de emisión cero, los combustibles renovables e hipocarbónicos y la infraestructura asociada».

La Comisión está evaluando la Directiva para determinar qué aspectos funcionan bien y cuáles no funcionan como se esperaba. La evaluación se basa en los criterios siguientes: pertinencia, eficacia, eficiencia, coherencia y valor añadido de la UE. En función del resultado de la evaluación, la Comisión puede considerar la posibilidad de revisar la Directiva para que se aborden los posibles problemas detectados en la evaluación. Esta revisión se basaría en una evaluación de impacto de las diferentes medidas y opciones políticas.

La Comisión invita al público y a las partes interesadas a dar su opinión sobre el funcionamiento de la Directiva vigente y sobre los posibles objetivos, medidas políticas y efectos de una posible revisión. Le invitamos a ampliar sus respuestas en los espacios previstos a tal fin. Al final del cuestionario, también puede adjuntar pruebas justificativas que complementen su contribución.

Información personal

* Lengua de mis respuestas

- ☐ Alemán
- ☐ Búlgaro
- ☐ Checo
- ☐ Croata
- ☐ Danés
- ☐ Eslovaco
- ☐ Esloveno
- ☒ Español
- ☐ Estonio
- ☐ Finés
- ☐ Francés
- ☐ Griego
- ☐ Húngaro
- ☐ Inglés
- ☐ Irlandés
- ☐ Italiano
- ☐ Letón
- ☐ Lituano
- ☐ Maltés
- ☐ Neerlandés
- ☐ Polaco
- ☐ Portugués
- ☐ Rumano
- ☐ Sueco

* Participo en calidad de

- ☐ Institución educativa o de investigación
- ☒ Asociación empresarial
- ☐ Empresa u organización empresarial
- ☐ Organización de consumidores
- ☐ Ciudadano de la UE
- ☐ Organización medioambiental
- ☐ Ciudadano de un tercer país
- ☐ Organización no gubernamental (ONG)
- ☐ Organismo del sector público

- ☐ Sindicato
- ☐ Otro

* Tipo de empresa u organización

- ☐ Transportista por carretera
- ☐ Operador ferroviario
- ☐ Proveedor de vagones
- ☐ Operador de transporte intermodal
- ☐ Operador de terminales
- ☐ Fabricante de vehículos y equipos originales
- ☐ Asociación de proveedores de servicios de carreteras
- ☐ Empresa de logística y expedición
- ☐ Empresa de mensajería exprés
- ☐ Desarrollador de tecnología
- ☐ Administrador de infraestructuras viarias
- ☒ Otro

* Nombre

NURIA

* Apellidos

LACACI

* Correo electrónico (no se publicará)

nlacaci@aeutransmer.com

* Nombre de la organización

255 caracteres como máximo

ASOCIACIÓN DE CARGADORES DE ESPAÑA (ACE)

* Tamaño de la organización

- ☒ Microorganización (entre 1 y 9 empleados)
- ☐ Organización pequeña (entre 10 y 49 empleados)
- ☐ Organización mediana (entre 50 y 249 empleados)

- ☐ Organización grande (250 empleados o más)

Número en el Registro de transparencia

255 caracteres como máximo

Compruebe si su organización está inscrita en el [Registro de transparencia](#). Se trata de una base de datos voluntaria para organizaciones que tratan de influir en la toma de decisiones de la UE.

689085241403-20

* País de origen

Indique su país de origen o el de su organización.

- | | | | |
|---|--|-------------------------------------|---|
| ☐ Afganistán | ☐ Eslovaquia | ☐ Jordania | ☐ República
Centroafricana |
| ☐ Aland | ☐ Eslovenia | ☐ Kazajistán | ☐ República
Democrática del
Congo |
| ☐ Albania | ☒ España | ☐ Kenia | ☐ República
Dominicana |
| ☐ Alemania | ☐ Estado de la
Ciudad del
Vaticano | ☐ Kirguistán | ☐ Reunión |
| ☐ Andorra | ☐ Estados Unidos | ☐ Kiribati | ☐ Ruanda |
| ☐ Angola | ☐ Estonia | ☐ Kosovo | ☐ Rumanía |
| ☐ Anguila | ☐ Esuatini | ☐ Kuwait | ☐ Rusia |
| ☐ Antártida | ☐ Etiopía | ☐ Laos | ☐ Sáhara
Occidental |
| ☐ Antigua y Barbuda | ☐ Filipinas | ☐ Lesoto | ☐ Samoa |
| ☐ Arabia Saudí | ☐ Finlandia | ☐ Letonia | ☐ Samoa
Americana |
| ☐ Argelia | ☐ Fiya | ☐ Líbano | ☐ San Bartolomé |
| ☐ Argentina | ☐ Francia | ☐ Liberia | ☐ San Cristóbal y
Nieves |
| ☐ Armenia | ☐ Gabón | ☐ Libia | ☐ San Marino |
| ☐ Aruba | ☐ Gambia | ☐ Liechtenstein | ☐ San Martín
(Francia) |
| ☐ Australia | ☐ Georgia | ☐ Lituania | ☐ San Martín
(Países Bajos) |

☐ Austria	☐ Ghana	☐ Luxemburgo	☐ San Pedro y Miquelón
☐ Azerbaiyán	☐ Gibraltar	☐ Macao	☐ Santa Elena, Ascensión y Tristán da Cunha
☐ Bahamas	☐ Granada	☐ Macedonia del Norte	☐ Santa Lucía
☐ Bangladés	☐ Grecia	☐ Madagascar	☐ Santo Tomé y Príncipe
☐ Barbados	☐ Groenlandia	☐ Malasia	☐ San Vicente y las Granadinas
☐ Baréin	☐ Guadalupe	☐ Malaui	☐ Senegal
☐ Bélgica	☐ Guam	☐ Maldivas	☐ Serbia
☐ Belice	☐ Guatemala	☐ Mali	☐ Seychelles
☐ Benín	☐ Guayana Francesa	☐ Malta	☐ Sierra Leona
☐ Bermudas	☐ Guernesey	☐ Marruecos	☐ Singapur
☐ Bielorrusia	☐ Guinea	☐ Martinica	☐ Siria
☐ Bolivia	☐ Guinea-Bisáu	☐ Mauricio	☐ Somalia
☐ Bonaire, San Eustaquio y Saba	☐ Guinea Ecuatorial	☐ Mauritania	☐ Sri Lanka
☐ Bosnia y Herzegovina	☐ Guyana	☐ Mayotte	☐ Sudáfrica
☐ Botsuana	☐ Haití	☐ México	☐ Sudán
☐ Brasil	☐ Honduras	☐ Micronesia	☐ Sudán del Sur
☐ Brunéi	☐ Hong Kong	☐ Moldavia	☐ Suecia
☐ Bulgaria	☐ Hungría	☐ Mónaco	☐ Suiza
☐ Burkina Faso	☐ India	☐ Mongolia	☐ Surinam
☐ Burundi	☐ Indonesia	☐ Montenegro	☐ Svalbard y Jan Mayen
☐ Bután	☐ Irak	☐ Montserrat	☐ Tailandia
☐ Cabo Verde	☐ Irán	☐ Mozambique	☐ Taiwán
☐ Camboya	☐ Irlanda	☐ Myanmar /Birmania	☐ Tanzania
☐ Camerún	☐ Isla Bouvet	☐ Namibia	☐ Tayikistán

○ Canadá	○ Isla Christmas	○ Nauru	○ Territorio Británico del Océano Índico
○ Chad	○ Isla de Man	○ Nepal	○ Territorios Australes Franceses
○ Chequia	○ Islandia	○ Nicaragua	○ Timor Oriental
○ Chile	○ Isla Norfolk	○ Níger	○ Togo
○ China	○ Islas Caimán	○ Nigeria	○ Tokelau
○ Chipre	○ Islas Cocos	○ Niue	○ Tonga
○ Clipperton	○ Islas Cook	○ Noruega	○ Trinidad y Tobago
○ Colombia	○ Islas Feroe	○ Nueva Caledonia	○ Túnez
○ Comoras	○ Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur	○ Nueva Zelanda	○ Turkmenistán
○ Congo	○ Islas Heard y McDonald	○ Omán	○ Turquía
○ Corea del Norte	○ Islas Malvinas	○ Países Bajos	○ Tuvalu
○ Corea del Sur	○ Islas Marianas del Norte	○ Pakistán	○ Ucrania
○ Costa de Marfil	○ Islas Marshall	○ Palaos	○ Uganda
○ Costa Rica	○ Islas menores alejadas de los Estados Unidos	○ Palestina	○ Uruguay
○ Croacia	○ Islas Pitcairn	○ Panamá	○ Uzbekistán
○ Cuba	○ Islas Salomón	○ Papúa Nueva Guinea	○ Vanuatu
○ Curazao	○ Islas Turcas y Caicos	○ Paraguay	○ Venezuela
○ Dinamarca	○ Islas Vírgenes Británicas	○ Perú	○ Vietnam
○ Dominica	○ Islas Vírgenes de los Estados Unidos	○ Polinesia Francesa	○ Wallis y Futuna

- | | | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| ☐ Ecuador | ☐ Israel | ☐ Polonia | ☐ Yemen |
| ☐ Egipto | ☐ Italia | ☐ Portugal | ☐ Yibuti |
| ☐ El Salvador | ☐ Jamaica | ☐ Puerto Rico | ☐ Zambia |
| ☐ Emiratos Árabes Unidos | ☐ Japón | ☐ Qatar | ☐ Zimbabue |
| ☐ Eritrea | ☐ Jersey | ☐ Reino Unido | |

* Además de esta consulta pública, la Comisión organizará actividades de seguimiento específicas sobre determinados temas con las partes interesadas de los sectores público y privado. ¿Acepta que contactemos con usted para obtener información adicional?

- ☒ Sí
- ☐ No

La Comisión publicará todas las contribuciones a esta consulta pública. Puede optar por que sus datos se hagan públicos o, si lo prefiere, por permanecer en el anonimato cuando se publique su contribución. **Con objeto de asegurar la transparencia, siempre se publicarán la categoría de encuestado (por ejemplo, «asociación empresarial», «organización de consumidores», «ciudadano de la UE»), el país de origen, el nombre de la organización, su tamaño y su número en el Registro de transparencia. Nunca se publicará su dirección de correo electrónico.** Elija la opción de privacidad que mejor se adapte a sus circunstancias. Las opciones de privacidad por defecto están basadas en la categoría de encuestado que seleccione.

* Opciones de privacidad para la publicación de la contribución

La Comisión publicará las respuestas a esta consulta pública. Puede optar por que sus datos se hagan públicos o, si lo prefiere, por permanecer en el anonimato.

☐ Participación anónima

Solo se publicarán los datos de la organización: la categoría de encuestado que seleccionó al responder a esta consulta, el nombre de la organización a la que representa, así como su número en el Registro de transparencia, su tamaño, su país de origen y su contribución se publicarán tal como se reciban. No se publicará su nombre. No incluya datos personales en la propia contribución si quiere permanecer en el anonimato.

☒ Participación pública

Se publicarán los datos de la organización y del encuestado: se publicarán la categoría de encuestado que seleccionó al responder a esta consulta, el nombre de la organización a la que representa, así como su número en el Registro de transparencia, su tamaño, su país de origen y su contribución. También se publicará su nombre.

☒ Acepto las [disposiciones sobre protección de datos personales](#).

Su experiencia en relación con los pesos y las dimensiones de los vehículos pesados

1. ¿En qué medida conoce la Directiva sobre pesos y dimensiones?

- ☐ Tengo un conocimiento profundo de la Directiva, incluidos sus aspectos jurídicos detallados
- ☐ Tengo un conocimiento amplio de los principales aspectos de la Directiva
- ☒ Tengo un conocimiento básico de los principales aspectos de la Directiva
- ☐ Tengo un conocimiento general desde el punto de vista del usuario
- ☐ No tengo ningún conocimiento previo de la Directiva

2. ¿Con qué frecuencia trabaja en el ámbito del transporte comercial por carretera con vehículos pesados?

- ☒ Habitualmente
- ☐ A veces
- ☐ Rara vez
- ☐ Nunca

Evaluación general de la Directiva sobre pesos y dimensiones actual

Esta primera parte del cuestionario ayudará a la Comisión a evaluar la Directiva actual. Las preguntas se agrupan en torno a cinco criterios de evaluación: eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE.

Eficacia: cómo contribuye la Directiva a la consecución de sus objetivos

La Directiva establece límites máximos de pesos y dimensiones para camiones, remolques, semirremolques, autobuses y autocares utilizados en el tráfico nacional e internacional de la UE. Tiene los siguientes objetivos:

- garantizar la libre circulación de mercancías
- garantizar una competencia equitativa en el mercado único del transporte por carretera
- proteger las infraestructuras viarias
- garantizar la seguridad vial
- mejorar las condiciones laborales de los conductores de vehículos pesados aumentando la comodidad y la seguridad de las cabinas de los camiones
- mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera promoviendo vehículos pesados menos contaminantes y mejorando la aerodinámica y el transporte intermodal.

3. En su opinión, ¿en qué medida son eficaces las normas establecidas en la Directiva para alcanzar los siguientes objetivos?

	Muy eficaces	Eficaces	Ni eficaces ni ineficaces	Ineficaces	Muy ineficaces	No tengo una opinión al respecto
Garantizar la libre circulación de mercancías	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Garantizar una competencia equitativa en el mercado único del transporte por carretera	☐	☐	☐	☒	☐	☐
Proteger las infraestructuras viarias	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Garantizar la seguridad vial	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Mejorar las condiciones laborales de los conductores de vehículos pesados	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera	☐	☐	☐	☒	☐	☐

Desarrolle brevemente su respuesta

La Directiva establece una regulación clara sobre masas y dimensiones, que permite la estandarización de los vehículos para ofrecer servicios de transporte transfronterizo, en condiciones seguras. Sin embargo, la diferencia en los límites nacionales permite diferencias en la eficiencia del transporte entre los países. La Directiva no es el instrumento más eficaz para proteger las infraestructuras viarias, sino que debe aplicarse el principio de subsidiariedad. Esta Directiva ha producido efectos adversos contra la reducción de emisiones, al impedir el uso de combinaciones de vehículos más eficientes desde el punto de vista energético o forzar la fragmentación de la carga en las fronteras.

Eficiencia: costes y beneficios de la Directiva

4. Los principales objetivos de la Directiva son implantar el mercado único del transporte por carretera, mejorar la seguridad vial, proteger las infraestructuras viarias, mejorar las condiciones laborales de los conductores y promover un transporte por carretera más eficiente desde el punto de vista energético.

En su opinión, ¿en qué medida la Directiva ha generado beneficios en estos ámbitos?

	Ha generado beneficios importantes	Ha generado beneficios moderados	No ha generado ningún beneficio	No tengo una opinión al respecto
Garantizar la libre circulación de mercancías	☒	☐	☐	☐
Garantizar una competencia equitativa en el mercado interior (dentro de la UE) del transporte por carretera	☐	☐	☒	☐
Proteger las infraestructuras viarias	☐	☐	☒	☐
Garantizar la seguridad vial	☐	☒	☐	☐
Mejorar las condiciones laborales de los conductores de vehículos pesados	☐	☐	☒	☐
Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera	☐	☐	☒	☐

Desarrolle brevemente su respuesta

El aumento del transporte transfronterizo, apoyado por la presente Directiva, ha generado beneficios sustanciales para la Unión Europea y sus socios comerciales. La existencia de regulaciones nacionales con límites de masas y dimensiones diferentes a los de la regulación europea ha creado diferencias en las condiciones de competencia. No tenemos evidencias de beneficios en la protección de la infraestructura, las condiciones de trabajo y las emisiones de GEI.

5. ¿Qué opina de los costes ocasionados por la aplicación de la Directiva? (Dichos costes pueden ser, entre otros: costes de instalación o mantenimiento y, en su caso, de certificación de sistemas de pesaje en marcha; costes administrativos de los permisos nacionales para el transporte de cargas indivisibles; costes de instalación/mantenimiento de dispositivos aerodinámicos).

- ☒ No tengo constancia de que haya ocasionado costes significativos
- ☐ Los costes son razonables y proporcionales a los beneficios
- ☐ Los costes son ligeramente superiores a los beneficios
- ☐ Los costes son considerablemente superiores a los beneficios
- ☐ No lo sé

6. ¿Cree que es posible reducir los costes ocasionados por la Directiva?

- ☒ Sí
- ☐ No
- ☐ No lo sé

* En caso afirmativo, explique y precise el tipo de costes y su importancia:

Establecer límites de masas y dimensiones de acuerdo con los límites nacionales más comunes reducirá costes en el transporte transfronterizo, permitirá vehículos más eficientes y reducirá la rotura de cargas.

Pertinencia: ¿los objetivos siguen reflejando las necesidades actuales y futuras?

En esta sección también se le pide que indique las nuevas necesidades que han surgido desde la adopción de la Directiva y los objetivos para responder a dichas necesidades.

7. En su opinión, ¿los objetivos de la Directiva siguen siendo adecuados para abordar las necesidades y los retos actuales y emergentes?

	Son muy adecuados	Son algo adecuados	No son adecuados ni inadecuados	Ya no son pertinentes	No tengo una opinión al respecto
Garantizar la libre circulación de mercancías	☒	☐	☐	☐	☐
Garantizar una competencia equitativa en el mercado interior (dentro de la UE) del transporte por carretera	☐	☒	☐	☐	☐

Proteger las infraestructuras viarias	☐	☒	☐	☐	☐
Garantizar la seguridad vial	☒	☐	☐	☐	☐
Mejorar las condiciones laborales de los conductores de vehículos pesados	☐	☐	☒	☐	☐
Mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera	☒	☐	☐	☐	☐

8. En su opinión, ¿qué nuevas necesidades o retos no se abordan en la Directiva actual?

La concesión de acuerdos bilaterales entre países de límites específicos de masas y dimensiones.

Coherencia: ¿en qué medida son coherentes las normas de la Directiva entre sí y con otras leyes europeas/internacionales del mismo ámbito?

9. En su opinión, ¿existen contradicciones o incoherencias entre las distintas normas de la Directiva?

- ☐ Sí, existen muchas contradicciones entre las distintas normas
- ☐ Sí, existen algunas contradicciones entre las distintas normas
- ☒ No, no existen contradicciones entre las distintas normas
- ☐ No lo sé

Desarrolle su respuesta

10. En su opinión, ¿la Directiva es coherente con otras políticas y objetivos de la UE (por ejemplo, el [Pacto Verde Europeo](#), la [Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente](#), el [Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030](#), la [legislación sobre la homologación de tipo de los vehículos de carretera](#), la [Directiva de transporte combinado](#)) y con otras iniciativas internacionales (por ejemplo, los [Objetivos de Desarrollo Sostenible](#))?

- ☐ Es plenamente coherente con otras políticas de la UE e iniciativas internacionales
- ☒ Es parcialmente coherente con otras políticas de la UE e iniciativas internacionales
- ☐ No es coherente con otras políticas de la UE e iniciativas internacionales
- ☐ Se contradice con otras políticas de la UE e iniciativas internacionales
- ☐ No lo sé

Desarrolle su respuesta

No apoya la implantación y el uso de vehículos más eficientes, ni la innovación. La implantación de vehículos de carretera más eficientes no obstaculizará el cambio modal de la carretera. Este proceso debe impulsarse mejorando las operaciones intermodales, aumentando el número de estaciones intermodales, incluidos los puertos, y aumentando la eficiencia operativa del transporte ferroviario.

Valor añadido de la UE: la necesidad de que la UE actúe para estimular o complementar las acciones de los Estados miembros

11. ¿En qué medida está de acuerdo con las siguientes afirmaciones?

	Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	No lo sé
La actuación de la UE es esencial para lograr resultados significativos en el contexto de los pesos y las dimensiones de los vehículos pesados para el transporte comercial por carretera	☒	☐	☐	☐	☐	☐
La actuación de la UE es esencial para lograr una cooperación transfronteriza eficaz y para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior	☒	☐	☐	☐	☐	☐
La actuación de la UE es esencial para mantener la seguridad de las carreteras para todos los usuarios	☐	☐	☒	☐	☐	☐
La actuación de la UE es esencial para mejorar el comportamiento medioambiental del transporte por carretera	☒	☐	☐	☐	☐	☐
La actuación de la UE es esencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todo el sector del transporte	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Evaluación de impacto y problemas conocidos que deben abordarse

Esta sección se centra en determinar posibles mejoras de la Directiva.

Tras la evaluación, en la que se valora cómo ha funcionado la Directiva hasta ahora, puede llevarse a cabo una evaluación de impacto para analizar las opciones para abordar los problemas conocidos.

El transporte es un aspecto clave del mercado único, que permite la libre circulación de mercancías y pasajeros a escala transfronteriza. En el caso de los vehículos de grandes dimensiones y con exceso de peso, el actual mosaico de normas nacionales y bilaterales/multilaterales sobre dimensiones y pesos máximos amenaza con socavar el buen funcionamiento del transporte interior, lo que conduce a la fragmentación del mercado.

El transporte por carretera genera alrededor del 72 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero procedentes del sector del transporte, correspondiendo un 26 % a los vehículos pesados (el 6 % del total de las emisiones de CO₂ de la UE).

El actual mosaico de normas parece dar lugar a una aplicación ineficaz e incoherente de las normas de transporte transfronterizo para los vehículos pesados. Esto parece deberse a una falta de seguridad jurídica (es decir, qué se permite y qué no se permite) y a un control discriminatorio.

12. En su opinión, ¿en qué medida son importantes estos problemas conocidos?

	Son importantes	Son poco importantes	No constituyen un problema	No tengo una opinión al respecto
El mercado de los vehículos de transporte (de mercancías) de mayor peso y tamaño está fragmentado	☒	☐	☐	☐
El transporte por carretera genera una elevada proporción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte	☒	☐	☐	☐
Las normas transfronterizas se aplican de manera ineficaz e incoherente	☐	☐	☒	☐
No se proporciona suficiente apoyo al transporte intermodal	☒	☐	☐	☐

13. En su opinión, ¿hay algún otro problema que deba abordarse en la Directiva sobre pesos y dimensiones?

- ☐ Sí
- ☒ No
- ☐ No lo sé

14. La Comisión ha identificado una serie de medidas que podrían abordar los problemas conocidos mencionados anteriormente. En su opinión, ¿hasta qué punto serían útiles las siguientes medidas para abordarlos?

	Serían muy útiles	Serían bastante útiles	No serían ni útiles ni inútiles	Serían bastante perjudiciales	Serían muy perjudiciales	No tengo una opinión al respecto
A. Aumentar las dimensiones y los pesos máximos hasta los límites más frecuentemente permitidos en la UE	☒	☐	☐	☐	☐	☐
A1. Autorizar automáticamente solo el transporte transfronterizo de vehículos de mayor peso o longitud entre los Estados miembros vecinos que permitan su circulación en el tráfico nacional (es decir, no una norma a escala de la UE)	☒	☐	☐	☐	☐	☐
B. Simplificar o armonizar los procedimientos administrativos (por ejemplo, para expedir autorizaciones nacionales para el transporte de cargas indivisibles)	☒	☐	☐	☐	☐	☐
C. Adaptar las normas técnicas a las necesidades de los vehículos de emisión cero (por ejemplo, longitud, peso o peso por eje adicionales para dar cabida a tecnologías de emisión cero)	☒	☐	☐	☐	☐	☐
C1. Crear más incentivos para aumentar el uso de vehículos pesados de combustibles alternativos y de emisión cero (por ejemplo, permitir una mayor capacidad de carga)	☒	☐	☐	☐	☐	☐
D. Crear incentivos para impulsar el uso de tecnologías aerodinámicas y otras tecnologías de ahorro energético	☐	☒	☐	☐	☐	☐
D1. Hacer obligatorio el uso de tecnologías aerodinámicas y otras tecnologías de ahorro energético	☐	☐	☐	☐	☐	☒

D. Crear incentivos para impulsar el uso de tecnologías aerodinámicas y otras tecnologías de ahorro energético						
D1. Hacer obligatorio el uso de tecnologías aerodinámicas y otras tecnologías de ahorro energético						
E. Adaptar las normas técnicas a las necesidades del transporte intermodal para garantizar la igualdad de condiciones con el transporte exclusivamente por carretera (por ejemplo, permitir una altura adicional para facilitar el transporte de contenedores de gran capacidad o garantizar la compatibilidad de los vehículos de transporte por carretera como unidades de carga)						
E1. Crear más incentivos para fomentar el transporte intermodal (por ejemplo, permitir un aumento de la capacidad de carga de los vehículos que participan en el transporte intermodal)						
F. Permitir la circulación de sistemas modulares europeos (combinaciones de vehículos estándar de hasta 25,25 metros de longitud con o sin peso adicional) en el transporte transfronterizo en la UE para mejorar la eficiencia del transporte						
G. Establecer requisitos de seguridad para el transporte transfronterizo de vehículos de grandes dimensiones y con exceso de peso						
H. Utilizar tecnologías digitales para facilitar el cumplimiento de las normas y los controles automatizados						
I. Revisar el documento <i>European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports</i> [«Guía Europea de Buenas Prácticas para Transportes Especiales por Carretera», documento en inglés].						

Desarrolle su respuesta para la medida A1

Esta medida facilitará el uso de combinaciones de vehículos más eficientes en el transporte internacional, armonizando el mercado actual fragmentado. La opción A1 es buena para evitar la oposición de un solo país de la UE, para aumentar los límites de masas y dimensiones a los límites más comunes.

Desarrolle su respuesta para la medida B

Los procedimientos administrativos de transporte internacional son complejos y falta un procedimiento de ventanilla única. De hecho, es un reflejo de la falta de un verdadero mercado único.

Desarrolle su respuesta para la medida C1

Los vehículos de cero emisiones necesitan una adaptación para ofrecer un servicio de transporte similar al de los vehículos de combustión interna. Sin embargo, debido a la etapa actual de desarrollo de la tecnología, no está claro cómo establecer estos nuevos límites.

Desarrolle su respuesta para la medida D1

El equilibrio entre la eficiencia energética y la utilización del espacio de carga es complejo y muy indefinido para establecer estándares de dimensiones específicos para los elementos de ahorro de energía. El uso obligatorio de estas tecnologías es innecesario debido a la introducción prevista de otras medidas reglamentarias que inducirán a la implementación de estas tecnologías, es decir, el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión en el transporte.

Desarrolle su respuesta para la medida E1

El transporte intermodal debe tener una regulación que no limite su utilización por parte de los transportistas y cargadores.

Desarrolle su respuesta para la medida F

Los Sistemas Modulares Europeos (EMS) ofrecen beneficios en la reducción de emisiones, la congestión vial, la utilización de activos (menos camiones) y la necesidad del conductor (debido a su escasez), sin impacto negativo en la seguridad vial.

Desarrolle su respuesta para la medida G

El Reglamento Europeo de Seguridad ofrecerá un conjunto estandarizado de criterios para realizar este tipo de transporte a nivel europeo, sin la incertidumbre y complejidad del actual conjunto fragmentado de normativa nacional.

Desarrolle su respuesta para la medida H

La digitalización de la documentación de transporte, pero también de la documentación técnica de los vehículos, es clave para facilitar el transporte internacional, pero especialmente para garantizar la seguridad vial, facilitando el intercambio, informe y control de esta información.

Desarrolle su respuesta para la medida I

Si las regulaciones de masas y dimensiones van a cambiar, se deberá revisar esta guía.

15. En su opinión, ¿existen otras medidas que podrían abordar los problemas conocidos?

- ☐ Sí
- ☒ No
- ☐ No lo sé

16. Varios Estados miembros permiten combinaciones de vehículos de mayor longitud (y a veces de mayor peso) en diferentes configuraciones (por ejemplo, un camión articulado con remolque) para mejorar la eficiencia del transporte y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera (ya que puede transportarse la misma cantidad de mercancías con menos vehículos). Por norma general, estas combinaciones de vehículos, conocidas como «sistemas modulares europeos», no se permiten en el tráfico transfronterizo.

¿Cree que debería permitirse la circulación de sistemas modulares europeos en la UE para aumentar la eficiencia del transporte y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera?

- ☒ Sí, su circulación debería permitirse en todos los Estados miembros en el tráfico nacional e internacional
- ☐ Sí, su circulación debería permitirse en todos los Estados miembros en el tráfico nacional e internacional, pero solo en determinadas partes de la red
- ☐ Sí, su circulación debería permitirse en todos los Estados miembros en el tráfico nacional e internacional, pero con medidas adicionales de seguridad vial (por ejemplo, equipándolos con dispositivos de seguridad adicionales, excluyéndolos de las zonas urbanas, etc.)

- ☐ Sí, su circulación debería permitirse en todos los Estados miembros en el tráfico nacional e internacional, pero solo si esto se complementa con otras medidas de ecologización (por ejemplo, grupos motopropulsores de emisión cero, mejor aerodinámica, etc.)
- ☐ Sí, su circulación debería permitirse en todos los Estados miembros en el tráfico nacional e internacional, pero solo para los trayectos por carretera del transporte intermodal
- ☐ Sí, pero solo en el transporte internacional entre Estados miembros vecinos que permitan su circulación en el tráfico nacional No se debería obligar a los Estados miembros que no permitan los sistemas modulares europeos a admitirlos
- ☐ No, su circulación no debería permitirse en el tráfico internacional
- ☐ No lo sé

Desarrolle su respuesta

Estos vehículos deben autorizarse a escala europea con condiciones similares a las autorizaciones nacionales ya existentes.

17. ¿Cree que el uso de vehículos de mayor longitud o peso en el marco del sistema modular europeo, que también hace que el transporte por carretera sea más eficiente y, por tanto, más barato, generará alguno de los siguientes efectos?

	Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	No tengo una opinión al respecto
El volumen del transporte de mercancías por carretera (en toneladas-kilómetro) aumentará aún más	☐	☐	☒	☐	☐
Parte del transporte de mercancías que se realiza por ferrocarril, por vías navegables interiores o mediante transporte marítimo de corta distancia pasará a hacerse por carretera	☐	☐	☒	☐	☐
El tamaño de los vehículos afectará negativamente a la seguridad vial	☐	☐	☐	☒	☐

Desarrolle su respuesta

El coste del transporte no es lo suficientemente relevante como para aumentar la demanda de transporte ni el cambio modal mediante la aplicación de tales medidas. La seguridad vial no se ha visto afectada por la implantación de estos vehículos en los países en los que ya están autorizados.

Otros aspectos

18. ¿Hay otros aspectos de la Directiva que la Comisión debería tener en cuenta?

19. Si desea añadir información (por ejemplo, un documento de posición) o plantear cuestiones específicas no contempladas en el cuestionario, puede adjuntar su documento adicional aquí. El archivo debe tener un tamaño máximo de 1 MB.

Tenga en cuenta que el documento se publicará junto con sus respuestas a este cuestionario, que constituyen la aportación principal a la presente consulta pública. El documento es complementario y sirve como elemento adicional para entender mejor su posición.

Solo se permiten archivos de tipo pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

Contact

MOVE-C1-SECRETARIAT@ec.europa.eu

