



## REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA COMUNICADO DE PRENSA

# **Pacto Verde: Ecologización del transporte de mercancías para obtener un mayor beneficio económico con un menor impacto medioambiental**

Bruselas, 11 de julio de 2023

La Comisión propone hoy medidas para que el transporte de mercancías sea más eficiente y sostenible, mejorando la gestión de la infraestructura ferroviaria, ofreciendo mayores incentivos para los camiones de bajas emisiones y mejor información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte de mercancías. El objetivo es aumentar la eficiencia dentro del sector, ayudándolo a contribuir al objetivo de reducir las emisiones del transporte en un 90 % de aquí a 2050, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo, permitiendo al mismo tiempo que el mercado único de la UE siga creciendo.

### **Uso más eficiente de la capacidad ferroviaria**

Las vías férreas son costosas de construir y, en la UE, están cada vez más congestionadas. El [Reglamento propuesto optimizará](#) su uso, mejorará la coordinación transfronteriza, aumentará la puntualidad y la fiabilidad y, en última instancia, atraerá a más empresas de transporte de mercancías al ferrocarril. Los viajeros se beneficiarán de servicios ferroviarios adicionales, ya que se utilizará mejor la capacidad de la red, lo que repercutirá positivamente en los servicios transfronterizos, al permitir conexiones más frecuentes y reservas de billetes más tempranas, entre otras cosas.

Las normas actuales sobre gestión de la capacidad se deciden anualmente, a nivel nacional y manual. Esto no favorece el tráfico transfronterizo (alrededor del 50 % del transporte ferroviario de mercancías cruza las fronteras); el enfoque fragmentado da lugar a retrasos en las fronteras. Esto, a su vez, obstaculiza el funcionamiento del mercado único. También son frecuentes los retrasos debidos a la congestión causada por trabajos de mantenimiento descoordinados.

La propuesta de Reglamento sobre la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único presentada hoy se basa en el proyecto de rediseño de horarios dirigido por la industria. El objetivo

es responder mejor a las diferentes necesidades del sector ferroviario: horarios estables y reservas tempranas de billetes para los servicios de transporte de pasajeros, y trayectos de tren flexibles adaptados a las cadenas de suministro «justo a tiempo» para los cargadores de mercancías.

### **Nuevos incentivos para el uso de camiones de bajas emisiones**

Más del 50 % del transporte de mercancías se transporta por carretera en la UE (cifras de 2020), y este transporte contribuye en gran medida a las emisiones de gases de efecto invernadero. La actual Directiva sobre pesos y dimensiones establece el peso máximo, la anchura y la altura de los vehículos pesados. La [propuesta](#) de hoy revisa estas normas para permitir un peso adicional a los vehículos que utilizan tecnologías de emisión cero, ya que tienden a aumentar el peso de los vehículos. Esto incentivará la adopción de vehículos y tecnologías más limpios. Una vez que la tecnología se desarrolle y los sistemas de propulsión de emisión cero se vuelvan más ligeros, gracias también al uso de dispositivos y cabinas aerodinámicos, los vehículos más limpios se beneficiarán de una carga útil adicional en comparación con los camiones convencionales.

También se fomentará la adopción de cabinas más aerodinámicas y otros dispositivos de ahorro de energía, no solo mejorando la comodidad y la seguridad de los conductores, sino también aumentando la eficiencia de los grupos motopropulsores de emisión cero, es decir, el mecanismo que transmite la potencia del motor para mover el vehículo.

La propuesta también aportará claridad sobre el uso en el tráfico transfronterizo, en determinadas condiciones, de vehículos más pesados y más largos, que actualmente están permitidos en algunos Estados miembros. Esto incluye aclarar que los Estados miembros que permiten los sistemas modulares europeos en sus territorios también podrán utilizarlos en operaciones internacionales entre estos Estados miembros vecinos, sin necesidad de un acuerdo bilateral y sin restricciones para cruzar una sola frontera. Esto significa que la misma cantidad de carga puede transportarse en menos viajes.

Para fomentar el transporte intermodal, en el que las mercancías se transportan utilizando dos o más modos de transporte pero con una unidad de carga normalizada (como un remolque de contenedores u otros), se permitirá que los camiones, remolques y semirremolques lleven más peso. La altura adicional también facilitará el transporte de contenedores de alta cuba por vehículos estándar.

### **CountEmissionsEU: comparación de las huellas de carbono**

La Comisión propone un enfoque metodológico común para que las empresas calculen sus emisiones de gases de efecto invernadero si deciden publicar esta información o si se les pide que la compartan por razones contractuales. La [metodología](#) propuesta se basa en la norma ISO/CEN recientemente adoptada para la cuantificación y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del funcionamiento de las cadenas de transporte de pasajeros y mercancías. Unos datos fiables sobre las emisiones puerta a

puerta permitirán a los operadores comparar sus servicios y a los consumidores elegir con conocimiento de causa las opciones de transporte y entrega.

## Los próximos pasos

Las propuestas serán examinadas ahora por el Parlamento Europeo y el Consejo en el marco del procedimiento legislativo ordinario.

## Antecedentes

El transporte de mercancías es la columna vertebral del mercado único de la UE: mantiene existencias a los supermercados, las fábricas y las farmacias, y permite a las empresas europeas vender sus productos en todo el continente y fuera de él. En 2020, alrededor de 6 millones de personas trabajaron en el sector del transporte de mercancías de la UE.

Pero el transporte de mercancías también es responsable de más del 30 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte. Y a medida que crece la economía de la UE, es probable que las emisiones aumenten a menos que se adopten medidas de descarbonización: se espera que el transporte de mercancías crezca alrededor de un 25 % de aquí a 2030 y un 50 % de aquí a 2050.

El paquete de propuestas presentado hoy forma parte de un esfuerzo más amplio para hacer que la movilidad y el transporte sean más sostenibles. Es la continuación de los componentes clave del [paquete de medidas «Objetivo 55»](#), como sus objetivos en materia de estaciones de recarga y repostaje, y de despliegue de combustibles sostenibles en la aviación y el transporte marítimo.

Para completar las propuestas de hoy, la Comisión tiene previsto revisar la Directiva sobre el transporte combinado a finales de este mes. La Comisión estudiará la posibilidad de incluir una serie de medidas reglamentarias, operativas y económicas para aumentar la competitividad del transporte intermodal.

El paquete de hoy también complementa la propuesta de la Comisión de actualizar su política de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) mediante incentivos y requisitos para el desarrollo de infraestructuras y mediante una mejor integración de los diferentes modos de transporte en un sistema de transporte multimodal. Las tecnologías digitales también están contribuyendo a aumentar la eficiencia, en particular el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario y el acoplamiento automático digital para el ferrocarril, el Reglamento sobre la información electrónica relativa al transporte de mercancías y la ventanilla única marítima europea.

«Ecologización del transporte de mercancías» es la iniciativa emblemática 4 de la Estrategia de [Movilidad Sostenible e Inteligente](#). La Estrategia es una hoja de ruta para reducir las emisiones del transporte en un 90 % de aquí a 2050, como exige el Pacto Verde Europeo. Muchos de los hitos de la Estrategia describen cómo el transporte de mercancías debe ser más ecológico, por ejemplo duplicando el tráfico ferroviario de mercancías de aquí a 2050, garantizando que

los vehículos pesados nuevos sean de cero emisiones en la misma fecha y disponiendo de buques oceánicos de emisión cero listos para 2030.

## **Para más información**

[Comunicación](#)

[Ficha informativa sobre la ecologización del transporte de mercancías](#)

[Preguntas y respuestas — Capacidad ferroviaria](#)

[Preguntas y respuestas — Peso y dimensiones](#)

[Preguntas y respuestas — CountEmissionsEU](#)

## **Cita(s)**

*Con las propuestas de hoy, damos otro paso en el camino hacia un transporte sostenible. Cada día viajan miles de millones de mercancías por las carreteras y vías ferroviarias europeas, desde los puertos y los puntos de aduanas hasta los comercios y nuestros hogares. Nuestras propuestas contribuirán a conseguir que haya más camiones de emisión cero en la carretera y a garantizar que este transporte de mercancías se gestione de la manera más sostenible posible, ya sea en camión, tren o gabarra.*

**Frans Timmermans, vicepresidente ejecutivo responsable del Pacto Verde Europeo - 11/07/2023**

*Con las propuestas de hoy, estamos asegurándonos de sacar el máximo partido del mercado único de la UE. El transporte de mercancías en la UE es responsable de un volumen de negocios anual de 938 000 millones EUR y, a través de nuestras iniciativas, queremos aumentar la disponibilidad de capacidad ferroviaria para el transporte de mercancías y los trenes transfronterizos; implantamos un sistema preciso y homogéneo de recuento de las emisiones de las operaciones de transporte y hacemos que el transporte por carretera sea más eficiente.*

**Adina Vălean, comisaria responsable de Transportes - 11/07/2023**