

17 de mayo de 2006

Guía Europea  
de Buenas Prácticas  
para  
Transportes Especiales por  
Carretera

## Prólogo de

Jacques Barrot, Vicepresidente, Comisario de Transportes

Foto del Sr. Barrot

Desde 1996, la Unión Europea posee una clara legislación acerca de los pesos y las dimensiones autorizadas en el transporte por carretera. No obstante, las cargas que superan los límites permitidos, que los expertos denominan “cargas especiales”, constituyen un segmento económicamente importante del transporte comercial por carretera. Estas cargas comprenden desde viviendas prefabricadas y grúas móviles hasta cargas indivisibles excepcionalmente grandes y pesadas, como transformadores eléctricos, reactores químicos y fuselajes o alas de aviones. Normalmente, los transportes especiales por carretera deben realizar trayectos considerables; en muchos casos, incluso es preciso cruzar fronteras nacionales.

Dado que los transportes especiales por carretera no cumplen los requisitos generales europeos sobre pesos y dimensiones de los vehículos, cualquier operación de transporte especial por carretera requiere la obtención de una exención o un permiso. Las autoridades deben comprobar que las estructuras de los puentes existentes en el itinerario puedan soportar el paso de vehículos generalmente más pesados de lo normal, y que las vías sean adecuadas al tamaño de la carga que se transporta.

Actualmente, debido a la falta de armonización europea a este respecto, los transportistas internacionales que desean obtener un permiso de transporte especial por carretera se enfrentan a una variada panoplia de reglas y procedimientos, que regulan aspectos tales como las escoltas de los vehículos, las bandas horarias permitidas para la circulación, las velocidades autorizadas, etc. Estas normas varían de un Estado miembro a otro e incluso, en ocasiones, de una región a otra. A menudo, esto conlleva retrasos y dificulta a los transportistas el cálculo preciso de los costes o el cumplimiento de las obligaciones contractuales contraídas con consignatarios y clientes.

Con objeto de hacer más eficiente el transporte de mercancías en toda la Unión Europea, mejorar la seguridad de las operaciones y ofrecer más transparencia en el campo del transporte de mercancías especiales, expertos de la industria europea, de los Estados miembros y de la Comisión han elaborado conjuntamente esta Guía. Quiero agradecer a todos ellos el trabajo práctico que han llevado a cabo. En especial, doy las gracias a la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) por su importante ayuda a la hora de traducir este documento al máximo número posible de lenguas europeas.

Confío en que esta Guía recibirá la atención que merece para facilitar la actividad y mejorar la seguridad de todas las partes implicadas en el transporte de mercancías especiales en la Unión Europea.

[Firma]

## Observaciones

1. Esta guía de buenas prácticas ha sido elaborada por un Grupo de Expertos creado por la Dirección General de Energía y Transportes, y formado por expertos designados por los Estados miembros. El documento se ha remitido al Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial, que ha emitido un dictamen positivo acerca de su contenido y alcance (pendiente de confirmar).
2. Aunque esta guía de buenas prácticas puede ser un documento de referencia valioso para todos los implicados directa o indirectamente en el transporte especial por carretera, su principal destinatario son las autoridades responsables de los Estados miembros. Este documento debe entenderse y utilizarse como una ayuda para la aplicación de prácticas seguras y bien contrastadas en este campo.
3. La guía no posee el carácter vinculante de un texto legal adoptado por la Comunidad. Más modestamente, presenta el conocimiento acumulado por un grupo de expertos europeos en este campo. Ha sido elaborada de manera conjunta y con el acuerdo de expertos de las Administraciones Públicas de los Estados miembros y de otras partes interesadas. El objetivo de esta guía de buenas prácticas es allanar el camino hacia la simplificación y eventual armonización de las normas y procedimientos aplicables a la obtención de permisos de transporte especial por carretera, así como definir condiciones que permitan simplificar dichos procedimientos, por ejemplo mediante la creación de ejes de circulación de transportes especiales por carretera en los que los vehículos que cumplan determinados criterios obtengan de forma casi automática el derecho de paso mediante un permiso.
4. Es importante tener presente que, en un número limitado de casos, los Estados miembros pueden tener requisitos específicos no contemplados en esta guía de buenas prácticas. Por consiguiente, es necesario consultar en cualquier caso a las autoridades pertinentes con objeto de averiguar si existen requisitos específicos de algún tipo.
5. Este documento es de acceso público. Puede descargarse de forma gratuita en el sitio web de la Comisión Europea (véase el Anexo 1).
6. Esta guía de buenas prácticas será revisada y, en caso de ser necesario, actualizada con objeto de reflejar los avances en las normas y técnicas europeas. A la fecha de publicación, no ha sido posible establecer un calendario para dicho proceso de revisión. El lector puede dirigirse al sitio web de la Comisión Europea para consultar la última edición disponible de la Guía (véase el Anexo 1).

# ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. RESUMEN.....	7

/Note: the table of contents will be automatically updated after revision from IRU and consolidation of the different chapters of the text/

## 1. INTRODUCCIÓN

Esta guía expone una serie de buenas prácticas relativas al transporte especial por carretera. Este conjunto de buenas prácticas constituye un nuevo instrumento que complementa la legislación y la normativa europeas. Consiste en una relación de normas y procedimientos que se consideran los mejores en su clase, y ha sido recopilada por profesionales en beneficio de profesionales.

El objetivo de esta guía de buenas prácticas es contribuir al desarrollo de un entorno europeo en el que los transportes transfronterizos especiales por carretera puedan efectuarse con las mínimas complicaciones, a poder ser de forma ininterrumpida.

La congestión circulatoria aumenta de año en año en todos los Estados miembros de la UE. El transporte por vías navegables y por vía férrea podría ser una alternativa a los transportes especiales por carretera. En concreto, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de cabotaje son dos métodos que convendría estudiar más a fondo. Estos medios permiten transportar cargas más voluminosas a lo largo de distancias más largas, por no hablar de los beneficios medioambientales y la menor congestión que favorece el uso de las vías navegables. Con todo, estos medios de transporte alternativos tienen sus propias limitaciones, y los transportes especiales por carretera pueden resultar indispensables, e incluso tener un impacto económico importante. Las autoridades públicas deben, por lo tanto, esforzarse por crear un marco de normas y procedimientos que, aunque no esté totalmente armonizado, por lo menos sí permita a los transportes especiales por carretera cruzar fronteras sin grandes trabas burocráticas y problemas logísticos.

Es importante señalar que el contenido de esta guía de buenas prácticas atañe específicamente al campo del transporte especial por carretera. Dado que este documento no tiene carácter vinculante, para llevar a cabo cualquier operación de transporte especial por carretera sigue siendo necesario cumplir la legislación comunitaria y nacional pertinente, así como cualquiera disposiciones reglamentarias compatibles con la legislación comunitaria, que deben aplicarse de forma no discriminatoria.

Según el Grupo Europeo de Expertos, un transporte especial por carretera se define como un vehículo o una combinación de vehículos sin carga o con una carga indivisible, que únicamente puede transportarse sobrepasando al menos una de las dimensiones y/o ejes, *bogies* o pesos totales autorizados por la Directiva 96/53/CE<sup>1</sup> y la legislación nacional. Esta guía de buenas prácticas también afecta a las grúas móviles y a la maquinaria automotriz. Por todo ello, en este documento se ha preferido utilizar el término *transportes especiales por carretera* en lugar de *transporte de mercancías especiales*.

En el campo de los transportes especiales por carretera existen diferencias significativas en las normas y los procedimientos que se aplican actualmente en los distintos Estados miembros. Estas diferencias ponen de manifiesto la necesidad de que los Estados miembros comprueben que los transportes especiales por carretera se efectúan de forma segura y que producen un impacto mínimo en los demás usuarios de las vías y en el conjunto de la economía. En concreto, las autoridades públicas deben asegurarse de que las estructuras de los puentes existentes en el itinerario puedan soportar cargas por eje y cargas de vehículos más pesadas de lo habitual. Asimismo, deben verificar que las vías sean adecuadas al tamaño de la carga que se transporta y que no exista ningún peligro innecesario para los demás usuarios de la vía, por ejemplo exigiendo una escolta policial o privada que acompañe al transporte especial por carretera.

El principal objetivo de este documento es ayudar a simplificar y armonizar, de forma voluntaria, la circulación de los transportes especiales por carretera y fomentar el uso de las tecnologías de la información y de otras herramientas modernas en lo relativo a las normas y procedimientos de solicitud y obtención de permisos. El Grupo de Expertos considera que, aunque no sea necesaria una armonización

---

<sup>1</sup> Directiva del Consejo 96/53/CE de 25 de julio de 1996, que establece las dimensiones máximas autorizadas para el tráfico nacional e internacional de ciertos vehículos de carretera que circulan dentro de la Comunidad y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (Diario Oficial L 235 , 17/09/1996 P. 0059 – 0075).

completa, sí debería ser posible, cuanto menos, un acceso sencillo a la información sobre las normas y los procedimientos que actualmente se aplican en cada uno de los Estados miembros.

Dada la gran variedad de normas y procedimientos existentes en los Estados miembros, los transportistas internacionales suelen tener dificultades para identificar todos los requisitos pertinentes. Algunas de las diferencias más comunes son:

- El tiempo necesario para emitir un permiso, que puede variar entre dos días laborables y dos meses;
- Los requisitos de los diferentes Estados miembros para emitir un permiso;
- Diferentes normas sobre las escoltas de vehículos (privadas y/o policiales);
- Diferencias significativas en los requisitos de señalización;
- En ocasiones, es necesario presentar evidencia de que se ha solicitado al contratista que trate de reducir el peso y/o las dimensiones del cargamento;
- Diferencias entre los Estados miembros en la cobertura de los permisos, que pueden ser aplicables a empresas, vehículos o mercancías específicas;
- Variedad de formularios de solicitud de transporte especial por carretera;
- Diferencias en la documentación informativa sobre el vehículo que debe presentarse.

Aunque estas diferencias constituyan obstáculos al movimiento de mercancías y servicios en la UE, se reconocen plenamente las prerrogativas de las autoridades nacionales a la hora de garantizar la seguridad vial y la integridad de las infraestructuras.

## 2. RESUMEN

El Capítulo 3 comienza con una breve descripción del actual panorama europeo de solicitud y obtención de permisos de transporte especial por carretera. A continuación, expone las condiciones y conceptos que podrían simplificar considerablemente los procedimientos y mejorar las condiciones de trabajo de segmentos importantes de la economía europea, en especial los sectores de construcción y producción, mediante unos transportes especiales por carretera más puntuales y previsibles. En este capítulo se propone el concepto de tramitación centralizada, según el cual un transportista podría solicitar y obtener un permiso de transporte especial por carretera en un único punto de contacto.

El Capítulo 4 propone un documento unificado de registro de vehículos adaptado a los requisitos de los transportes especiales por carretera, que tiene en cuenta las prácticas actuales en determinados Estados miembros. Este documento centraliza la información específica de los transportes especiales por carretera que no se encuentra disponible en el certificado de matriculación y que debe presentarse ante las autoridades responsables de conceder los permisos. El documento de Registro Especial Europeo de Camiones y Remolques (SERT, por sus siglas en inglés) propuesto cubre las necesidades de las autoridades nacionales responsables de conceder los permisos.

El Capítulo 5 presenta los principios que permitirían desarrollar ejes de circulación para transportes especiales por carretera en Europa, con el fin de facilitar las operaciones de transportes especiales transfronterizos por carretera. Actualmente, la planificación de los transportes especiales transfronterizos por carretera resulta muy complicada, debido a la gran variedad de normas y procedimientos vigentes en los Estados miembros, y al tiempo necesario para obtener los permisos pertinentes. Dada la creciente importancia de los transportes especiales por carretera en el conjunto de la economía, los ejes de circulación, en los que se permitiría de forma casi automática el paso de los transportes especiales por carretera que cumplan determinados requisitos, contribuirían al crecimiento económico de la UE.

El Capítulo 6, dedicado a la señalización, propone un sistema relativamente sencillo de lograr una efectividad óptima, según el criterio del Grupo de Expertos. Aunque la densidad del tráfico puede variar considerablemente entre los distintos Estados miembros e incluso de una región a otra, se ha considerado útil definir reglas comunes al respecto. Este Capítulo presenta un paquete de medidas de señalización aplicable a todos los Estados miembros. De ser necesario, este paquete de medidas puede ser complementado por los Estados miembros, con objeto de tener en cuenta sus condiciones meteorológicas extremas específicas.

El Capítulo 7, relativo a las escoltas, complementa al capítulo anterior. En todos los Estados miembros, cualquier transporte especial por carretera que supere ciertos límites nacionales de peso y/o dimensiones debe circular acompañado de una escolta policial, privada o mixta. La misión principal de la escolta es avisar y proteger a los demás usuarios de la vía del riesgo que representa el transporte especial por carretera. Por tanto, las escoltas desempeñan una importante labor de señalización.

El Capítulo 8 está dedicado a la maquinaria automotriz, que constituye un grupo particular del transporte especial por carretera, en el cual es el propio vehículo el que no cumple la legislación europea sobre pesos y dimensiones máximos para vehículos de carretera. La importancia económica de este sector justifica su tratamiento en esta Guía de Buenas Prácticas.

### **3. PERMISOS**

#### **Introducción**

Los transportes especiales por carretera son extraordinariamente importantes para la economía europea. Los sectores de construcción y fabricación dependen mucho del suministro puntual y fiable de maquinaria, estructuras de hormigón, etc. Por un lado, se reconocen plenamente las prerrogativas de las autoridades de tráfico de cada país para garantizar la seguridad vial y la integridad de las infraestructuras, junto con el impacto económico provocado por la congestión circulatoria que acarrearán estos transportes especiales por carretera. Por otra parte, es necesario minimizar las repercusiones económicas que plantea la existencia de un mayor número de problemas logísticos y administrativos sobre estos transportes especiales por carretera. Cualquier planteamiento sistemático de concesión de permisos debe intentar garantizar la seguridad de las prácticas operativas con el mínimo de trámites burocráticos.

El ámbito del transporte transfronterizo de mercancías especiales por carretera puede mejorar mucho si las autoridades responsables de la concesión de permisos en la UE siguen estas directrices. El principio de tramitación centralizada, que se explica con mayor detalle en la Sección 3.2, podría agilizar considerablemente la situación.

Existen muchos tipos de permisos diferentes para los transportes especiales por carretera. La mayoría de los Estados miembros distinguen entre los permisos de corta y larga duración. Sin embargo, los respectivos periodos de validez varían entre los distintos Estados miembros. Asimismo, existen diferencias en las tasas a abonar por los permisos, el número de vehículos/matrículas permitidas por licencia, etc. En este capítulo se proponen una serie de recomendaciones al respecto.

#### **La tramitación centralizada**

Cada Estado miembro debe adoptar un principio de tramitación centralizada de la concesión de permisos de transporte especial por carretera. Eso significa que, en un Estado miembro, los solicitantes deben poder obtener un permiso de transporte de mercancías especiales por carretera a través de una única autoridad encargada de la concesión de dichos permisos. La citada autoridad debería tramitar la solicitud de permiso conjuntamente con las demás autoridades implicadas en cada Estado miembro. El principio de tramitación centralizada ya se aplica hasta cierto punto en algunos Estados miembros, donde una solicitud presentada por un transportista extranjero para atravesar el territorio de un país es tramitada íntegramente por la autoridad responsable de la gestión de permisos en el punto de entrada del transportista en el territorio de ese Estado miembro, por ejemplo. En esos Estados miembros, la autoridad encargada de la concesión de permisos en el punto de acceso pide las autorizaciones necesarias en nombre del solicitante a las demás autoridades locales o regionales implicadas. La tramitación centralizada no significa que deba haber una sola autoridad implicada en la expedición de permisos de transporte especial por carretera dentro de un Estado miembro, sino que la existencia de múltiples autoridades responsables de la concesión de permisos pase desapercibida a los solicitantes. Los transportistas –tanto nacionales como extranjeros– deben saber claramente a qué autoridad única deben dirigirse.



En una perspectiva a largo plazo, la tramitación centralizada debe hacerse extensible al ámbito europeo, de modo que un transportista que tenga previsto realizar un transporte especial por carretera por varios Estados miembros pueda dirigirse a una única autoridad responsable de la concesión de permisos para obtener la autorización o autorizaciones necesarias para realizar todo el viaje por la Unión Europea. La autoridad encargada de la concesión de permisos a la que se ha dirigido actuará de enlace con las demás autoridades implicadas en la expedición de la licencia o licencias necesarias para realizar todo el trayecto por la UE.

### **Acceso a los procedimientos y reglamentos relativos a los permisos de transporte especial por carretera**

Los transportes especiales por carretera podrían mejorar mucho si los Estados miembros facilitaran toda la información importante a través de Internet, en su idioma o idiomas nacionales y en inglés. Dicha información debe incluir todos aquellos reglamentos y procedimientos relacionados con los permisos, así como los formularios de solicitud y las explicaciones pertinentes para rellenar dichos formularios. El Anexo 1 contiene una lista de los sitios de Internet más relevantes de los Estados miembros que ya disponen de ese servicio.

El Grupo de Expertos recomienda que:

- Los servicios de concesión de permisos estén disponibles y pueda accederse fácilmente a ellos durante el horario de oficina;
- Los permisos presenten un diseño normalizado en un futuro próximo;
- Las solicitudes de permiso puedan recibirse por correo, fax, correo electrónico o a través de un formulario electrónico al que pueda accederse por Internet;
- Los permisos puedan enviarse por correo, fax, correo electrónico o descargarse desde un sitio web seguro;
- Los permisos puedan obtenerse electrónicamente en todos los Estados miembros en un plazo de 3 años.

### **Marco de referencia de los permisos de transporte especial por carretera**

La solicitud de los permisos de transporte especial por carretera y el cumplimiento de todas las normas vigentes en cada Estado miembro puede suponer una pesada carga para las empresas de transporte. Los permisos de larga duración pueden reducir la repetición de los trámites administrativos. La mayoría de los Estados miembros disponen de permisos de larga y corta duración o permisos únicos. Sin embargo, estos conceptos pueden tener distinto significado en cada Estado miembro.

En estas Directrices, el Grupo de Expertos propone la siguiente definición de los permisos de larga duración:

*Es un documento normalizado, válido durante un periodo de un año o superior, dentro de un determinado territorio y/o en ciertas vías de circulación preasignadas para el transporte de mercancías especiales por carretera, dentro de las dimensiones y los pesos máximos autorizados.*

Un permiso de larga duración debe tener las siguientes características:

- La carga debe ser indivisible, sin que sea necesario describirla minuciosamente (es decir, que debe bastar con indicar los pesos y las dimensiones máximas de dicha carga);
- El permiso debe ser válido para uno o varios vehículos. En concreto, debe permitirse la sustitución de un vehículo por otro de similares características;
- El permiso de larga duración debe indicar, directamente o en un anexo independiente (por ejemplo, a través de un mapa), todas las vías de circulación accesibles y/o vedadas al tráfico de transportes especiales por carretera;

- Una estructura tarifaria clara.

Como directriz, se recomienda a los Estados miembros que se ciñan a los siguientes pesos y dimensiones máximas en el caso de los permisos de larga duración y los ejes de circulación (véase la Tabla 1). Debido a los requisitos que imponen las diferentes infraestructuras, en la actualidad estos límites no son factibles en la mayoría de los Estados miembros. En cualquier caso, siempre que sea necesario, las autoridades responsables de la concesión de permisos pueden establecer unos pesos y dimensiones menores de los vehículos cargados y la maquinaria móvil, por las condiciones específicas de las vías de circulación o las distintas infraestructuras.

Los transportes por carretera que superen los límites indicados en la Tabla 1 probablemente requieran permisos de corta duración o permisos únicos, que se tramitan de forma individualizada. En el caso de los trayectos de larga distancia, es preferible recurrir siempre que sea posible al transporte por vías navegables.

**Tabla 1** Marco de referencia de los transportes especiales por carretera

	No se requiere ningún permiso (1)	Permiso de larga duración (2)	Eje de circulación (3) (nota: el establecimiento de ejes de circulación no es posible en Alemania)
Anchura	3 m	3,5 m	4,5 m
Longitud total (la combinación debe superar las pruebas de giro; véase el Anexo 2)	24 m	30 m	40 m
Altura total	Directiva 96/53/CE	4,2 m	4,4 m
Peso	Directiva 96/53/CE	80 toneladas	100 toneladas
Carga por eje			
Eje rígido	Directiva 96/53/CE	12 toneladas	12 toneladas
Eje pendular	12 toneladas	15 toneladas	15 toneladas

(1) No se requiere ningún permiso: los Estados miembros pueden permitir ciertos transportes especiales por carretera con arreglo a la Directiva 96/53/CE (véase el Artículo 4.3 de la Directiva).

(2) Permisos de larga duración: véase una definición en el 3<sup>er</sup> párrafo de esta Sección.

(3) Un eje de circulación es una red de vías de circulación predefinida (véase el Capítulo 5). Los permisos de utilización de ejes de circulación del transportes especiales por carretera se tramitan con mucha mayor rapidez que los permisos de corta duración, dado que el número de autoridades a las que hay que consultar es mínimo. Por supuesto, el proceso puede demorarse por determinadas circunstancias especiales (por ejemplo, por la existencia de obras en una vía de circulación).

### Plazos de obtención de permisos

Los transportes especiales por carretera suelen conllevar una elevada inversión económica, por lo que la tentación de conducir sin permiso es proporcional al tiempo necesario para obtenerlo. La planificación de un transporte especial transfronterizo por carretera puede ser muy compleja cuando los plazos de obtención de permisos difieren entre los distintos Estados miembros. En algunos, la expedición de los permisos es cuestión de días, mientras que en otros el proceso puede durar más de dos meses. La principal causa de este retraso suele ser que los servicios dedicados a la concesión de permisos tienen que consultar a las diferentes autoridades de tráfico locales y regionales, y actuar de enlace entre los propietarios y los servicios policiales, que deben autorizar el paso del transporte especial por las carreteras que se encuentran bajo su jurisdicción. Para simplificar el proceso, los Estados miembros pueden fomentar la utilización de permisos de larga duración entre los vehículos que superan los límites máximos autorizados en la Directiva 96/53/CE pero no plantean ningún problema importante (véase la Tabla 1), como es el caso de los vehículos agrícolas.

El Grupo de Expertos opina que los permisos deben poder tramitarse en el plazo máximo indicado en la Tabla 2. En la Tabla 3 se ofrece un resumen del promedio de tiempo requerido actualmente para obtener un permiso en cada Estado miembro.

El uso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) permitiría reducir mucho el tiempo necesario para tramitar las solicitudes de concesión de permisos de transporte especial por carretera (pueden verse varios ejemplos de utilización de las TIC en el Anexo 3).

**Tabla 2: Buenas prácticas relacionadas con el tiempo necesario para obtener un permiso (son los objetivos que deben procurar alcanzar los Estados miembros)**

Instancias adicionales a consultar	Plazo de obtención del permiso:
Ninguna	$\leq 5$ días laborables
1 instancia adicional	$\leq 7$ días laborables
Entre 2 y 5 instancias adicionales	$\leq 10$ días laborables
Más de 5 instancias adicionales	$\leq 15$ días laborables

**Tabla 3: Promedio de tiempo requerido actualmente para obtener un permiso (cálculos realizados por el Grupo de Expertos en septiembre de 2005)**

País	Promedio de tiempo necesario (en días laborables)	Observaciones
Alemania	7	
Austria	7	Tope legal: 3 meses
Bélgica	21	
Chipre	n.d.	

Dinamarca	1	
Eslovaquia	2,5	
Eslovenia	3	
España	2	> 3,00 m de anchura y/o > 20,55 m de longitud y/o >4,50 m de altura y/o $\geq$ 45 toneladas: 6 semanas
Estonia	4	
Finlandia	2	> 100 toneladas: 5 días
Francia	20	Máximo: 40 días
Grecia	10	
Holanda	1,5	> 100 toneladas: 6 días
Hungría	2,5	
Irlanda	5	
Italia	25	Máximo: 60 días
Letonia	4	
Lituania	4	
Luxemburgo	3	
Malta	n.d.	
Polonia	2,5	
Portugal	10	Máximo: 60 días
Reino Unido	2	> 80 toneladas: 5 días, >6,1m o >30 m de longitud o >150 toneladas: 8 semanas
República Checa	2,5	
Suecia	2,5	

**n.d.: no disponible**

#### **Formularios de solicitud de permisos**

En la actualidad, los Estados miembros utilizan diferentes formularios de solicitud de permisos. El Grupo de Expertos es de la opinión de que los distintos formularios de solicitud de permisos que se emplean en la actualidad deben armonizarse. Tanto los transportistas como las autoridades dedicadas a la concesión de permisos se beneficiarían de la existencia de unos formularios de solicitud armonizados en forma y contenido. La única diferencia entre los distintos Estados miembros debe ser el idioma utilizado en el formulario de solicitud.

Cuando un Estado miembro no utilice los formularios armonizados, se considera necesario que el formulario se encuentre tanto en el idioma o idiomas nacionales del Estado miembro como en inglés.

### **3.1.1. Contenido**

El formulario de solicitud debe incluir diversa información general. En lo que respecta a los datos del vehículo, en el formulario de solicitud sólo deben constar ciertas características fijas del vehículo relacionadas con la solicitud que requieran ser evaluadas. Por ejemplo, para el transporte de mercancías de longitud excepcional, posiblemente sea necesario saber si el vehículo es técnicamente apto para ello (extensible).

En el caso de los transportes de anchura excepcional, no se requiere ninguna información adicional. Los datos necesarios pueden obtenerse mediante una copia del permiso de circulación del vehículo o el documento SERT (véase el Capítulo 4).

### **3.1.2. Diseño**

Con respecto al diseño del formulario de solicitud, el Grupo de Expertos aconseja utilizar el modelo de muestra que figura en el Anexo 4. Los campos que cada Estado miembro considere innecesarios para el transporte especial por carretera pueden dejarse en blanco.

## **4. DATOS DEL VEHÍCULO**

### **Alcance**

Las autoridades encargadas de la concesión de permisos suelen requerir una información más detallada del vehículo que la que figura en el permiso de circulación. Pueden necesitar información adicional para comprobar la compatibilidad del vehículo con los requisitos concretos del transporte especial por carretera. Es precisamente lo que ocurre en el caso de los transportes pesados que superan tanto el peso máximo total autorizado como la carga por eje, por ejemplo.

La mayoría de los países han desarrollado sus propios documentos informativos a tales efectos.

En el caso de los transportistas internacionales, los distintos enfoques nacionales representan un grave obstáculo a la hora de solicitar un permiso de transporte especial por carretera por las siguientes razones:

- Diferentes procedimientos;
- A veces se requiere llevar a cabo una inspección física del vehículo o la combinación de vehículos;
- Las autoridades responsables de la concesión de permisos solicitan diferentes datos;
- Las autoridades encargadas de la concesión de permisos aplican distintos criterios de evaluación de solicitudes.

En la mayoría de los Estados miembros sólo se aceptan los documentos expedidos por sus autoridades. El Grupo de Expertos considera que se trata de un obstáculo innecesario para las operaciones de transporte especial por carretera. Por eso, propone la introducción de un documento de registro de transportes especiales por carretera común a toda la UE en dos fases:

- La primera fase consiste en la aceptación generalizada por parte de los Estados miembros de los documentos de registro de transportes especiales por carretera, desde un primer momento y siempre y cuando en ellos figure toda la información necesaria;
- La segunda fase consistiría en alcanzar un acuerdo en el ámbito de la UE sobre el documento SERT (véase la Sección 4.2) y su utilización por parte de las autoridades responsables de la concesión de permisos en la UE. La disponibilidad de una base de datos central en línea aumentaría mucho la eficiencia de la utilización del mismo documento de registro en toda la UE.

### **El documento de Registro Especial Europeo de Camiones y Remolques (SERT)**

Para resolver este problema, esta Guía de Buenas prácticas propone la introducción de un único documento que satisfaga los requisitos de las distintas autoridades nacionales: el documento de Registro Especial Europeo de Camiones y Remolques (SERT, por sus siglas en inglés). El objetivo del documento SERT es armonizar la información técnica de vehículos necesaria en el caso de los remolques y las unidades tractoras (tractores y camiones).

En el Anexo 5 se muestra el documento SERT de registro de un remolque a modo de ejemplo. El documento SERT también puede emplearse para registrar remolques modulares.

### **Contenido del documento SERT**

Cada documento SERT posee un número de referencia único que debe constar en los formularios de solicitud.

El número de matrícula del vehículo no figura en el documento SERT, porque en algunos Estados miembros puede variar durante la vida de servicio de un vehículo. En él se incluye un diagrama esquemático del vehículo y sus dimensiones principales. También se indican las características de la dirección del vehículo, los datos técnicos correspondientes a las cargas y pesos máximos autorizados, y los posibles requisitos de limitación de velocidad.

Asimismo, se hacen constar diversos datos relativos al acoplamiento, a los ejes y a las ruedas, tal y como lo requieren algunos Estados miembros.

Las distintas partes de que se compone cada remolque modular se indican en un anexo al documento SERT. Dicho anexo puede modificarse con el fin de añadir o sustituir alguna pieza.

### **Procedimiento SERT**

El fabricante del vehículo es el encargado de solicitar la expedición del documento SERT de forma normalizada (véase el Anexo 5).

La autoridad competente del Estado miembro donde se presenta la solicitud es la responsable de expedir el documento.

Durante la evaluación/revisión del documento SERT, la autoridad encargada de la concesión del permiso debe tener en cuenta lo siguiente:

- a. Valorar el comportamiento del vehículo en los giros (véase el Anexo 2);
- b. Comprobar que el peso total y la carga por eje no superen los límites establecidos por el fabricante del vehículo;
- c. Comprobar la idoneidad de:
  - Las ruedas (índice de carga de la ETRTO)
  - Los frenos (comprobación a través de un cálculo o del esquema de los frenos)

### **Base de datos SERT**

La tramitación de todos los documentos SERT expedidos en la Unión Europea debe ser igual de sencilla. Por eso, todos los Estados miembros deben facilitar el acceso a la información a través de Internet. Se recomienda a las autoridades responsables de la concesión de permisos en los Estados miembros que colaboren en la implantación de un sistema de intercambio de información.

## **5. EJES DE CIRCULACIÓN DE TRANSPORTES ESPECIALES POR CARRETERA**

(En el Anexo 5 encontrará sendos ejemplos de ejes de circulación en dos Estados miembros nórdicos).

### **Introducción**

En la actualidad, la planificación de un transporte especial transfronterizo por carretera es una tarea muy compleja, debido a la gran variedad de normas y procedimientos existentes en los Estados miembros.

Dada la creciente importancia de los transportes especiales por carretera entre las distintas zonas industriales de Europa, es esencial ofrecer a la industria y al sector de transportes las condiciones necesarias para conseguir un desarrollo sostenible. El objetivo es facilitar las operaciones transfronterizas de transporte especial por carretera con el fin de impulsar el desarrollo económico de la UE. Por eso, en este capítulo se examina el concepto de los ejes de circulación de transportes especiales por carretera.

El Grupo de Expertos opina que los Estados miembros deberían estudiar la creación de ejes de circulación en toda la UE a partir de las dimensiones y alturas mínimas establecidas en la Tabla 1. Eso permitiría obtener derechos de paso de forma casi automática a los transportes especiales por carretera que cumplan determinados requisitos preestablecidos.

Estos ejes de circulación de transportes especiales por carretera deben incluir todas las vías de circulación importantes desde el punto de vista económico; es decir, las autopistas, las carreteras, las rutas de acceso a los polígonos industriales, los puertos y las terminales de contenedores, etc.

La información debe estar a disposición de todos los implicados en las operaciones de transporte especial por carretera: los transportistas, la policía, las autoridades encargadas de la concesión de permisos, las dedicadas al control del tráfico en carreteras, puentes y túneles, etc.

De ese modo, en una operación de transporte especial por carretera, se podrían utilizar las vías de circulación más idóneas dentro de esa red de ejes de circulación de transportes especiales por carretera, aplicando un procedimiento de solicitud simplificado. Los Estados miembros tendrían que proporcionar información actualizada sobre el estado de los ejes de circulación de transportes especiales por carretera, en forma de avisos relativos a la existencia de obras en las distintas vías de circulación, a las condiciones climatológicas, a la densidad del tráfico, etc.

A partir de la experiencia previa de los Estados miembros que ya disponen de dicha red de ejes de circulación de transportes especiales por carretera y de los debates mantenidos por los expertos del grupo, los principales elementos necesarios para establecer dicha red podrían resumirse como sigue:



## **Una red europea de ejes de circulación de transportes especiales por carretera**

Para poder conectar de forma efectiva las distintas zonas industriales de Europa, la red de ejes de circulación de transportes especiales por carretera debe contener las rutas de comunicación de mayor importancia económica. Por eso, lo lógico sería que la red de ejes de circulación de transportes especiales por carretera coincidiera con la red transeuropea de carreteras<sup>1</sup> o siguiera su trazado. Los ejes de circulación de transportes especiales por carretera engloban las vías de circulación clasificadas como aptas para el transporte de mercancías especiales por carretera. Eso significa que, en ese tramo de la red de carreteras, tanto el pavimento, como los puentes y las demás estructuras propias de la vía están catalogadas como adecuadas para el transporte de mercancías especiales por carretera; esa información debe mantenerse actualizada y todas las partes implicadas deben tener fácil acceso a la misma. En lo que respecta al resto de la red europea de carreteras, la idoneidad de las distintas vías de circulación debe decidirse estudiando cada solicitud de transporte especial por carretera.

Debe facilitarse el acceso a un mapa suficientemente detallado de la red europea de ejes de circulación de transportes especiales por carretera, por ejemplo, a través de un sitio web adecuadamente publicitado, que contenga todas las herramientas necesarias para la preparación de una operación de transporte especial por carretera por parte de una empresa de transporte. Las autoridades reguladoras deben utilizar esta información tanto durante la tramitación de las solicitudes de autorización como en las inspecciones de tráfico.

Conviene subrayar que estos ejes de circulación de transportes especiales por carretera no pretenden ser un medio de eludir las dimensiones y los pesos máximos establecidos por la Directiva 96/53/CE<sup>2</sup>. La utilización de los ejes de circulación por parte de los vehículos que sobrepasen dichos límites seguirá requiriendo un permiso que, sin embargo, estará sujeto a un procedimiento de solicitud simplificado (véase la Sección siguiente), en el que se deberá demostrar la indivisibilidad de la carga.

### **Procedimiento de solicitud simplificado para el uso de los ejes de circulación de transportes especiales por carretera**

La disponibilidad de unos ejes de circulación de transportes especiales por carretera preestablecidos mejoraría mucho la tramitación de los permisos necesarios para llevar a cabo las operaciones de transporte especial por carretera. La obtención de un permiso podrían requerir solamente los siguientes documentos:

- Un certificado de inspección técnica de los vehículos destinados a realizar operaciones de transporte especial por carretera;
- Un Certificado de Clasificación de Transporte emitido por las autoridades nacionales competentes. La clasificación de los transportes especiales por carretera podría basarse en las recomendaciones que figuran en la Tabla 1.

---

<sup>1</sup> Decisión nº 884/2004/CE del Consejo y el Parlamento Europeo del 29 de abril de 2004 que modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las directrices de la Comunidad para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, *Diario Oficial L 167*, 30/04/2004 P. 0001 – 0038

<sup>2</sup> Directiva del Consejo 96/53/CE de 25 de julio de 1996, que establece las dimensiones máximas autorizadas para el tráfico nacional e internacional de ciertos vehículos de carretera que circulan dentro de la Comunidad y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional; *Diario Oficial L 235*, 17/09/1996 P. 0059 – 0075.

Cuando los dos certificados sean válidos y compatibles con la clasificación de los pavimentos y las estructuras viarias instaladas en todo el trazado, la obtención del permiso no requerirá ningún otro trámite. De lo contrario la solicitud se procesaría de igual modo que un permiso de transporte especial por carretera en cualquier tipo de vía de circulación.

Se considera que, a través de una buena definición de los ejes de circulación y una clasificación adecuada de los transportes especiales por carretera, de los pavimentos y las estructuras viarias, la concesión de los permisos podría seguir este procedimiento de solicitud simplificado en la mayoría de los casos (hasta el 90% en algunos Estados miembros, que ya manejan el concepto de los ejes de circulación de transportes especiales por carretera; véanse varios ejemplos de ejes de circulación de transportes especiales por carretera en el Anexo 6).

## 6. SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN DE LOS VEHÍCULOS Y LA CARGA

### Introducción

El propósito de señalar los transportes especiales por carretera es avisar a los demás usuarios de la vía de los riesgos potenciales que entrañan los transportes especiales con el fin de evitar accidentes.

Esta Guía de Buenas prácticas propone un sistema de señalización muy sencillo, pero igualmente efectivo. A este respecto conviene recordar que, en todos los Estados miembros, cualquier transporte especial por carretera que supere ciertos límites legales relativos al peso y/o las dimensiones del mismo debe ir acompañado de una escolta policial, privada o ambas. La misión principal de la escolta es avisar y proteger a los demás usuarios de la vía de los riesgos que conlleva el transporte especial por carretera. Así pues, las escoltas desempeñan una importante labor preventiva.

Eso significa que las dimensiones de los transportes especiales por carretera que van desprovistos de escolta suelen ser bastante moderadas. En esos casos no es necesario recurrir a una señalización aparatosa. La señalización adicional debe quedar reservada a los transportes especiales por carretera de características excepcionales, que siempre llevan escolta.

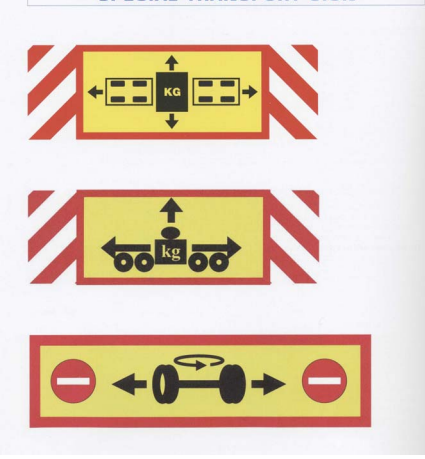
Aunque la densidad del tráfico puede variar considerablemente en los distintos Estados miembros e incluso de una región a otra, el establecimiento de unas reglas genéricas relativas a las escoltas sería beneficioso (véase el Capítulo 7).

Las diferentes condiciones climáticas existentes en la UE son otro factor a tener en cuenta. Suecia y Finlandia, por ejemplo, se encuentran cubiertas de nieve gran parte del año y en invierno la luz del día no brilla con total claridad. Tan especiales condiciones requieren la adopción de diversas medidas de señalización específicas, como el uso de luces adicionales (que no sean de color blanco) durante el día. Por eso, algunos Estados miembros pueden considerar necesaria la introducción de unos requisitos de señalización adicionales, además del conjunto de requisitos estándar que figuran más abajo, en vista de esas condiciones climáticas extremas.

### Señalización recomendada para los transportes especiales por carretera

Tabla 4: Señalización de los transportes especiales por carretera

Elemento	Descripción	Observaciones/detalles
Advertencia general	Pictograma	

Elemento	Descripción	Observaciones/detalles
		
<p>Cargas de anchura excepcional</p>	<p>Señal de advertencia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bandas diagonales de color rojo/blanco o rojo/amarillo, con una inclinación de entre 45° y 60°;</li> <li>- Material retrorreflectante de acuerdo con el Reglamento CEPE/ONU 104 Clase C;</li> <li>- Dimensiones (rectangulares) mínimas: 420x420, 280x560 ó 140x800 mm;</li> <li>- Anchura de las bandas: entre 70 y 100 mm.</li> </ul> <p>En condiciones de baja luminosidad, deben colocarse unas señales luminosas en la carga (señales de advertencia):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Blancas en la parte delantera; rojas en la parte trasera;</li> <li>- Mediante bombillas o LEDs;</li> <li>- Bombillas de 15-21 vatios o LEDs con una luminancia equivalente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obligatoria cuando la carga sobresalga más de 100 mm por los lados.</li> </ul> <p>Instalación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las luces y señales deben poner de manifiesto la anchura máxima de la carga e ir dirigidas tanto hacia adelante como hacia atrás;</li> <li>- Las luces y señales pueden ir montadas en la carga o en el propio vehículo y deben resultar claramente visibles para los usuarios de la vía situados a una distancia razonable. Las luces y señales deben colocarse a una altura máxima de 2 m y no delante del parabrisas.</li> </ul>
<p>Longitud con (sin) carga</p>	<p>Señalización lateral durante las horas de oscuridad</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marca longitudinal de</li> </ul>	<p>Instalación:</p> <p>En el vehículo y/o en la carga, de acuerdo con las recomendaciones</p>

Elemento	Descripción	Observaciones/detalles
	color blanco o amarillo; - Material retrorreflectante de acuerdo con el Reglamento CEPE/ONU 104 Clase C; - Obligatoria cuando la longitud supere los 20 m.	de la CEPE/ONU.
Cargas protuberantes por delante y por detrás	Señal de advertencia: La misma que en el caso de las cargas de anchura excepcional, pero su forma debe ser siempre cuadrada. Durante las horas de oscuridad, debe colocarse una luz blanca en la parte delantera y una luz roja en la parte de atrás.	- Obligatorias cuando la carga sobresalga más de 1.000 mm por delante y por detrás del vehículo; Instalación: - Las luces y señales deben colocarse en los extremos de las cargas protuberantes.
Otro tipo de señalización	Uso de faros y señales luminosas especiales de advertencia (CEPE/ONU R 65) con arreglo a las normas nacionales	

#### Explicaciones detalladas de los elementos de la Tabla 4

##### *Advertencia general*

Para evitar cualquier problema lingüístico, es preferible emplear una señal de advertencia general sin texto. El Grupo de Expertos recomienda el uso del pictograma que aparece en el Anexo 6.

##### *Cargas de anchura excepcional*

Para la señalización de las cargas de anchura excepcional, se recomienda el uso de una señal de advertencia de material totalmente retrorreflectante (según el Reglamento CEPE/ONU 104 Clase C), formada por una serie de bandas diagonales de color rojo y blanco o rojo y amarillo (con una inclinación comprendida entre 45° y 60°), y alumbrado adicional durante las horas de oscuridad.

El uso de bandas totalmente retrorreflectantes es recomendable por los siguientes motivos:

- Las señales ofrecen una visibilidad óptima durante las horas de oscuridad aunque se observen desde cierto ángulo;
- Las señales son siempre idénticas, ya que no hay posibilidad de confundir las bandas que deben ser retrorreflectantes y las que no.

##### *Longitud con (sin) carga*

Cuando la longitud del transporte supere los 20 m, se recomienda la colocación de una marca longitudinal acorde al Reglamento CEPE/ONU 104 Clase C. Esta recomendación también es aplicable a las cargas protuberantes por delante y por detrás.

***Cargas protuberantes***

Se recomienda adoptar las mismas medidas que en el caso de las cargas de anchura excepcional, salvo que en este caso sólo se permitirá utilizar señales cuadradas.

***Otro tipo de señalización***

Algunos Estados miembros recomiendan el uso de señales luminosas especiales (luces giratorias) y el encendido de los faros en diversas situaciones. Puesto que los transportes especiales por carretera siempre llevan incorporados estos dispositivos de señalización, no representan un obstáculo para las operaciones internacionales de transporte especial por carretera. Por consiguiente, no se propone ninguna otra medida adicional.

## 5. ESCOLTAS

### Introducción

Por sus dimensiones y peso, un transporte especial por carretera puede afectar considerablemente a la seguridad vial. Asimismo, también puede entorpecer el resto del tráfico. Por estas razones, en la mayoría de los Estados miembros los transportes especiales por carretera deben ir acompañados de una escolta. Actualmente cada Estado miembro posee su propio régimen de escoltas policiales, privadas o combinación de ambas. En algunos Estados miembros, en general la policía no escolta a los transportes especiales por carretera, excepto en el caso de cargamentos con pesos o dimensiones extremadamente grandes. En ocasiones, las escoltas policiales tienen un coste.

Para dirigir el tráfico es necesario obtener la autorización del Estado miembro por el que se circula. Algunos Estados miembros no permiten dirigir el tráfico en ausencia de la policía.

### Categorías de escolta

#### *Clasificación por función*

Las principales funciones de una escolta son:

- avisar a los demás usuarios de la vía de los posibles riesgos que entraña el transporte especial por carretera,
- facilitar el avance del transporte especial por carretera, y/o
- dirigir el tráfico en intersecciones, puentes, glorietas, etc. (esta labor es responsabilidad de la policía y/o de una persona encargada de dirigir el tráfico, que requiere para ello de una cualificación específica.)

Para dirigir el tráfico es necesario obtener una autorización nacional del Estado miembro por el que se circula. Algunos Estados miembros no permiten dirigir el tráfico en ausencia de la policía, e incluso prohíben que las escoltas privadas dirijan el tráfico en forma alguna.

#### *Clasificación por tamaño*

En función de sus dimensiones y peso, y del tipo de carretera por la que circula, el transporte especial entraña diferentes grados de riesgo para los demás usuarios de la vía.

Esta guía recomienda las siguientes categorías de escolta en función del riesgo:

Tabla 5: Categorías de escolta

	Tipo de vía	No se requiere escolta	Escolta Tipo A	Escolta Tipo B
<b>Anchura (W)</b>	Autopistas	W = 3,50 m	3,50 m < W = 4 m	W > 4 m
	Otras vías	W = 3,25 m	3,25 m < W = 3,50 m	W > 3,50 m
<b>Longitud (L)</b>	Autopistas	L = 30 m	30 m < L = 50 m	L > 50 m
	Otras vías	L = 27,5 m	27,5 m < L = 32,5 m	L > 32,5 m
<b>Peso</b> (no aplicable a Dinamarca <sup>1</sup> )	Todo tipo de vías	Sin requisitos específicos		

1. En Dinamarca existe un límite de velocidad prescrito para todos los transportes especiales, pero no tienen por qué ser necesariamente escoltados.

Escolta Tipo A: Como mínimo, un vehículo de escolta.

Escolta Tipo B: Un mínimo de:

- dos vehículos de escolta, o
- un vehículo de escolta y una escolta policial o equivalente (persona con licencia o certificación para dirigir el tráfico).

#### Notas:

• La Tabla 5 debe entenderse como una recomendación general. Es preciso tener presente que la distinción entre autopistas y otros tipos de vías puede variar entre los Estados miembros. No sólo es importante la anchura de la vía, sino también la densidad del tráfico, el estado de la vía y la presencia o ausencia de carriles de emergencia.

En caso de que un determinado transporte especial por carretera corresponda a más de una columna de la tabla, se aplicará el régimen de escolta más exigente.

• Cuando una operación de transporte especial conlleve el incumplimiento de las normas generales de tráfico y señalización (por ejemplo, límites de velocidad, prohibición de adelantar, sentido único, cruce de puentes, etc.), será obligatorio como mínimo una escolta y/o una persona cualificada para dirigir el tráfico. En este tipo de situaciones, algunos Estados miembros exigen una escolta policial. Algunos Estados miembros exigen que en cada vehículo de la escolta viaje como mínimo una persona cualificada para dirigir el tráfico.

• En cualquier caso, los transportistas pueden utilizar vehículos de escolta adicionales, por encima del número mínimo recomendado en la tabla. Con carácter general, se entiende que una escolta “mejor” sustituye siempre con ventaja a un modelo de escolta inferior.

#### **Vehículos de escolta**

Los vehículos de escolta que acompañan a un transporte especial por carretera desempeñan la importante función de avisar a los demás usuarios de la vía de los posibles riesgos de seguridad que entraña el transporte especial en cuestión (véase el Capítulo 6).

Para una mayor seguridad vial, los vehículos de la escolta deben tener un aspecto normalizado y llamativo. Cuando el personal de la escolta se encargue de dirigir el tráfico, deberá llevar una vestimenta uniforme, de forma que su autoridad sea fácilmente reconocible por los demás usuarios de la vía.

Esta Guía de Buenas Prácticas recomienda que los vehículos de escolta se ajusten a la siguiente descripción (véanse en el Anexo 7 los pictogramas aplicables a los vehículos de escolta):

Los vehículos a motor que formen parte de una escolta deben tener un mínimo de cuatro ruedas y permitir una buena visibilidad al conductor. Para facilitar una buena visibilidad trasera y lateral, el vehículo deberá estar equipado con espejos retrovisores exteriores a ambos lados. Asimismo, es preferible que disponga de ventanillas traseras laterales y de luneta trasera, para una mayor visibilidad del conductor. El vehículo de escolta no debe formar parte de las unidades que desplazan o transportan la mercancía, ni del vehículo especial.

• **Color del vehículo:** amarillo (códigos RAL 1003, 1004 ó 1023, véase el Anexo 9).

• **Parte delantera:** señalización de 0,5 m<sup>2</sup> de superficie, formada por bandas diagonales (con un ángulo de inclinación de entre 45° y 60°) de 10-12 cm de anchura. Color: rojo, preferiblemente retrorreflectante, con bandas blancas retrorreflectantes.



Un “indicador luminoso” (un dispositivo de señalización consistente en una fila de 8 lámparas, véase la imagen en el Anexo 7) o un juego de dos luces intermitentes.

- **Parte trasera:** señalización de 0,5 m<sup>2</sup> de superficie, formada por bandas diagonales (con un ángulo de inclinación de entre 45° y 60°) de 10-12 cm de anchura. Color: blanco, preferiblemente retrorreflectante, con bandas rojas retrorreflectantes.

- **Laterales:** A ambos lados, adhesivos retrorreflectantes en forma de “flechas abiertas” (véase el Anexo 7).

Estos adhesivos deben tener unas dimensiones mínimas de 1 m x 0,30 m. Color: rojo/blanco o rojo/amarillo. Las flechas deben apuntar hacia la parte delantera del vehículo y tener una anchura de 0,10 m.

- **Luces giratorias/intermitentes:**

Todos los vehículos de escolta deben estar equipados con dos luces giratorias/intermitentes de color ámbar en el techo, con circuitos eléctricos independientes para evitar la avería simultánea de ambas luces, o una lámpara intermitente tipo “barra” situada a lo largo de toda la anchura del techo.

- **Equipamiento** (requisitos mínimos):

Ocho conos de tráfico, un extintor de incendios, un canal de comunicación “full duplex” (bidireccional simultáneo) dedicado entre los vehículos de escolta y el conductor del transporte especial por carretera. Este enlace de radiofrecuencia debe contar con la oportuna licencia de radio del Estado miembro por el que se circula, si procede, y con un sistema de manos libres. No se permite el uso de teléfonos móviles sin manos libres ni de otros dispositivos portátiles similares durante la conducción.

**Observación:** Los vehículos de escolta sólo podrán utilizar sus luces de advertencia mientras se encuentren escoltando de manera efectiva al transporte especial por carretera.

### **Formación**

Dada la importante función de advertencia de las escoltas, los Estados miembros deberían reglamentar la apariencia y el equipamiento de los vehículos de escolta, así como la formación y la certificación en materia de la seguridad vial de los conductores de estos vehículos. Esta formación tiene una importancia aún mayor si el conductor de la escolta está facultado para dirigir el tráfico.

#### ***Requisitos generales***

La formación de los conductores de vehículos de escolta podría consistir en materias teóricas y prácticas, evaluadas por medio de un examen oficial sobre ambos aspectos. En función de la misión de la escolta, se requiere una formación específica. La parte práctica de la formación debe incluir también prácticas en condiciones reales.

#### ***Formación para conductores de escolta sin responsabilidad de dirigir el tráfico***

En algunos casos, los conductores de escolta sólo desempeñan una función de advertencia y asistencia al avance del transporte especial, pero no dirigen el tráfico. Dicho personal también debe estar cualificado.

El contenido de la formación debe centrarse en los siguientes aspectos:

- terminología y definiciones relativas al transporte especial por carretera,
- riesgos viales que entraña el transporte especial por carretera,
- normas y señales de tráfico,
- derechos, deberes, responsabilidades y obligaciones del personal de escolta,
- conocimiento de los procedimientos y requisitos generales de los transportes especiales por carretera,
- requisitos de los vehículos de escolta y requisitos de equipamiento,
- conducción en túneles y puentes,
- comunicación entre los conductores de los transportes especiales por carretera y los vehículos de escolta,
- técnicas de escolta,
- principios de estrategias de conducción defensiva: reconocimiento de malas conductas de otros usuarios de las vías y contramedidas,
- información geográfica relevante
- formación sobre aspectos teóricos.

#### ***Formación para personas responsables de dirigir el tráfico***

Cuando el personal de escolta deba dirigir el tráfico (por ejemplo, para cerrar el paso a otros vehículos en puentes o para detener el tráfico en intersecciones) o si el vehículo de transporte especial por carretera debe realizar maniobras contrarias a las normas de circulación, se requiere cualificación adicional.

Aparte de la formación impartida a los conductores de escolta, el curso de dirección del tráfico deberá incluir los siguientes aspectos:

- derechos, deberes, responsabilidades y obligaciones durante la dirección del tráfico,
- uso correcto del material de dirección del tráfico y capacidad para dirigir el tráfico,

#### ***Certificación periódica***

Teniendo en cuenta la responsabilidad que supone escoltar transportes especiales por carretera, los conductores de escolta y las personas que dirijan el tráfico deben renovar su certificación con periodicidad.

#### ***Registro de conductores de escolta y directores del tráfico***

Los Estados miembros deben publicar una lista actualizada y de fácil acceso de los conductores de escolta y directores del tráfico certificados/cualificados.

## **6. MAQUINARIA AUTOMOTRIZ**

### **Grúas móviles y equipos similares**

En todos los Estados miembros, las grúas móviles desempeñan un importante papel en las operaciones de construcción, reforma y recuperación. Por su función, se trata de vehículos bastante pesados y compactos que, por consiguiente, en general superan los límites de peso máximo autorizado de la mayoría de los Estados miembros. De igual modo, también suelen superar las dimensiones máximas autorizadas.

Normalmente, las grúas móviles se trasladan con poca antelación de una obra a otra, y su disponibilidad depende de la capacidad para obtener con rapidez permisos para transportarlas por la red de carreteras. Lo mismo ocurre con otros equipos tales como las bombas de hormigón, las grúas pluma articuladas, etc. Por consiguiente, sería beneficioso para la economía europea en general que estos importantes bienes de equipo pudieran desplazarse fácilmente allí donde sean necesarios, proporcionando así mejores índices de utilización de los equipos y costes de explotación más bajos.

### **Remolques modulares autopropulsados**

Estos vehículos se componen de módulos que pueden acoplarse en distintas combinaciones para transportar una carga indivisible. Se desplazan mediante una unidad motriz fijada a uno de los módulos, y normalmente se conducen por control remoto.

La velocidad de una combinación de remolques modulares autopropulsados es muy baja, y la distancia del desplazamiento suele estar limitada a cruzar la carretera y/o circular pequeñas distancias por una vía pública.

Velocidad	:	máximo 5 km/h, es decir, a ritmo de paso, si se conducen manualmente por control remoto; 25 km/h si el vehículo dispone de asiento para el conductor.
Escolta	:	requieren escolta policial o coche de escolta
Línea de eje máxima	:	15 toneladas (12 toneladas en Alemania)
Permisos	:	para cada transporte especial por carretera que se efectúe.

### **Marco para los permisos de transporte especial por carretera relativos a maquinaria automotriz**

#### ***Carga por eje***

La carga máxima autorizada en el eje motriz para vehículos en el tráfico internacional es de 11,5 toneladas. La mayoría de los Estados miembros aceptan 12 toneladas en todos los ejes, con tracción o no, de grúas móviles y equipos similares, incluso aunque en general sólo utilicen neumáticos individuales. Asimismo, los sistemas de suspensión han mejorado considerablemente con los años: las cargas dinámicas máximas sobre los ejes se han reducido de manera significativa gracias al uso de suspensiones hidráulicas. Por este motivo, el Grupo de Expertos considera que la mayoría de las carreteras europeas podría soportar fácilmente una carga máxima autorizada de 12 toneladas por eje.

#### ***Peso total***

En general, el peso total en la mayoría de grúas móviles y equipos similares, expresado en toneladas, es un múltiplo de 12. Estos vehículos, que por lo general son pesados y compactos, constituyen una gran fuente de preocupación para los puentes. El Grupo de Expertos considera que el límite del peso máximo total aceptable podría estar en 60 toneladas para permisos de larga duración y en 72 toneladas para los ejes de circulación. Por motivos de restricciones de las infraestructuras, varios Estados miembros tienen límites inferiores.

La maquinaria automotriz con peso superior a 72 toneladas deberá poseer un permiso específico. Por supuesto, no podrá circular por las carreteras y puentes que no estén preparados para soportar pesos semejantes. Cada Estado miembro debe disponer de un listado de fácil acceso que indique la capacidad de carga de sus carreteras y puentes.

### *Longitud total*

La maquinaria automotriz de hasta 20 metros de longitud estará autorizada a circular sin permiso. Aquellos vehículos que superen los 20 metros de longitud deberán contar con un permiso. Algunos Estados miembros solicitan una prueba del comportamiento de giro (véase el Anexo 2).

### *Anchura total*

Tres metros parece ser la anchura estándar de diseño de las grúas móviles. El Grupo de Expertos piensa que éste también es un límite común aceptable para el desplazamiento de maquinaria automotriz en la Unión Europea.

### *Contrapesos (lastre)*

Las grúas móviles suelen necesitar contrapesos (lastre) para equilibrarse, cuyo peso depende de la capacidad de elevación requerida. Algunos de los contrapesos pueden transportarse directamente en la propia grúa, pero en el caso de los contrapesos más grandes, suelen transportarse por medio de una combinación de remolques cargadores de lastre. Algunos Estados miembros autorizan los transportes de lastre en las mismas condiciones de peso que se aplican a las grúas, es decir, superando los límites de peso máximo autorizado. Sería conveniente aplicar el mismo régimen (normas, condiciones) a los remolques de lastre que a las grúas móviles. Algunos Estados miembros no permiten transportar lastre en forma de transporte especial por carretera.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el Grupo de Expertos considera que la concesión de permisos de transporte especial por carretera para maquinaria automotriz debe realizarse conforme al marco establecido en la siguiente tabla.

**Tabla 6**

### **Marco de concesión de permisos para maquinaria automotriz**

	No se requiere ningún permiso (1)	Permiso de larga duración (2)	Eje de circulación (3) (Nota: no es posible establecer ejes de circulación en Alemania)	Permiso de corta duración	Observaciones
Anchura	= 3 m	= 3 m	= 3 m	> 3 m	No es posible en Alemania
Longitud total	= 20 m	= 22 m	= 22 m	> 22 m	No es posible en Alemania

Altura total	= Dir. 96/53/CE	= Dir. 96/53/CE	= Dir. 96/53/CE	> Dir. 96/53/CE	Dir. 96/53/CE: máx. 4 m
Peso	= 48 toneladas	48 < W = 60 toneladas	= 72 toneladas	> 72 toneladas	El lastre no es posible en Alemania
Carga por eje	= 12 toneladas	= 12 toneladas	= 12 toneladas	> 12 toneladas	

(1) No se requiere ningún permiso: los Estados miembros pueden permitir ciertos transportes especiales por carretera con arreglo a la Directiva 96/53/CE (véase el Artículo 4.3 de la Directiva).

(2) Permisos de larga duración: véase el 3<sup>er</sup> párrafo de la Sección 3.4.

(3) Un eje de circulación es una red viaria predefinida (véase el Capítulo 5). Los permisos de utilización de ejes de circulación para transportes especiales por carretera se pueden tramitar con mucha mayor rapidez que los permisos de corta duración, dado que el número de autoridades a las que hay que consultar es mínimo. Por supuesto, el proceso puede demorarse por determinadas circunstancias especiales (por ejemplo, por la existencia de obras en una vía de circulación).

## ANEXO 1 PÁGINAS WEB Y DIRECCIONES ÚTILES

### ESTADOS MIEMBROS DE LA UE

#### *1. AT – Austria*

Austria consta de 9 distritos. La tramitación de solicitudes es responsabilidad de las administraciones de distrito.

#### **Responsabilidad del transporte nacional:**

- la oficina del distrito, en la que se encuentra el punto de partida, o
- la oficina en la que se encuentra el solicitante.

#### **Responsabilidad del transporte internacional:**

La oficina del distrito en la que el itinerario se inscribe en Austria.

#### **1. Estiria**

El formulario de solicitud puede descargarse en formato DOC.

Amt der Steirischen Landesregierung

Department 13B Transport

Grieskai 2, 8020 Graz

Tel.: +43 / 316 / 877 – 2917; Fax: +43 / 316 / 877 - 3427

<http://www.verkehrserver.steiermark.at/projekt/Sondertransporte.htm#>

#### **2. Viena**

El formulario de solicitud puede descargarse en formato PDF.

Amt der Wiener Landesregierung

[Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten](#)

[12., Niederhofstraße 21](#)

[Erreichbarkeit](#)

[Antrag \(76-KB-PDF\)](#)

Einlaufstelle und Auskunft 1. Stock, Zimmer 121

Tel.: +43 / 1 / 811 14 - 92607 oder 92617; Fax: +43/ 1 / 811 14-99-92627

[Correo electrónico: post.r@m46.magwien.gv.at](mailto:post.r@m46.magwien.gv.at)

<http://www.magwien.gv.at/verkehr/organisation/route.htm>

#### **3. Tirol**

El formulario y el boletín de información pueden descargarse en formato DOC.

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsrecht/transportbewilligung.shtml>

Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Verkehr

Eduard-Wallnöfer-Platz 1

A-6020 Innsbruck

Tel.: +43 / 512 / 508 -2454; Fax: +43 / 512 / 508 – 2455

<http://www.tirol.gv.at>

#### **4. Vorarlberg**

Únicamente información de contacto:

[http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft\\_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/weitereinformationen/kraftfahrrecht/transportbewilligungen.htm](http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/weitereinformationen/kraftfahrrecht/transportbewilligungen.htm)

Los formularios pueden descargarse en formato DOC o RTF en:

[http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft\\_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/antraege\\_formulare/verkehrsrecht-antraege.htm](http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_mobilitaet/mobilitaet/verkehrsrecht/antraege_formulare/verkehrsrecht-antraege.htm)

Amt der Vorarlberger Landesregierung

[Verkehrsrecht](#)

Egon Hellebrandt

Tel.: +43 / 5574 / 511 – 21219

Correo electrónico [egon.hellebrandt@vorarlberg.at](mailto:egon.hellebrandt@vorarlberg.at)

#### **5. Salzburgo**

<http://www.salzburg.gv.at/themen/ve/verkehr/gueterverkehr-2/ausnahmegenehmigungen/spezialtransporte.htm>

El formulario puede descargarse en formato PDF en:

<http://www.salzburg.gv.at/service-2/formulare-service/verkehr-formular.htm>

Land Salzburg

KFZ-Prüfstelle

Postfach 527, A-5010 Salzburg

Tel.: +43 / 662 / 8042 - 5331 or 5332; Fax: +43 / 0662 / 8042 - 765313

Correo electrónico: [kfz@salzburg.gv.at](mailto:kfz@salzburg.gv.at)

#### **6. Carintia**

Amt der Kaertner Landesregierung

Abt.15-Umweltschutz und Technik

Flatschacher Straße 70

9020 Klagenfurt

Correo electrónico: [abt15.transport@ktn.gv.at](mailto:abt15.transport@ktn.gv.at)

El formulario puede descargarse en formato PDF.

<http://www.ktn.gv.at/index.html> ; después haga clic en "Abteilungen", "Abteilung 15", "Kraftfahrwesen, Flugangelegenheiten, Sprengwesen", "Kraftfahrwesen" y finalmente en "Transportbewilligungen".

#### **7. Alta Austria**

Los formularios se encuentran disponibles en formato PDF, DOC y XLS.

<http://www.ooe.gv.at/formulare/verkehr/index.htm>

Amt der OÖ Landesregierung

Abteilung Straßenbau

Stabstelle  
Gruppe Sondertransporte  
Kärntnerstraße 12  
4021 Linz  
Tel. Nr.: 0732/7720 DW 12581, 12931, 12932, 12515  
Fax: 0732 /7720 /12933  
Correo electrónico: [sondertransporte.baus.post@ooe.gv.at](mailto:sondertransporte.baus.post@ooe.gv.at)

## **8. Burgenland**

Los formularios se encuentran disponibles en formato PDF y DOC.  
<http://e-government.bgld.gv.at/formulare/>

Amt der Bgld. Landesregierung  
Europaplatz 1  
7001 Eisenstadt  
[Abteilung 8 - Straßen-, Maschinen- und Hochbau](#)  
[Hauptreferat Maschinenbau](#)  
Sondertransporte  
Tel. +43 / 2682 / 64304 – 255  
Correo electrónico: [post.sondertransporte@bgld.gv.at](mailto:post.sondertransporte@bgld.gv.at)

## **9. Baja Austria**

Los formularios pueden descargarse.  
<http://www.noel.gv.at/Buergerservice/Formulare.htm#Verkehr>

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Landhausplatz 1  
A-3109 St.Pölten  
Tel.: +43 / 2742 / 9005 / 15840; Fax.: +43 / 2742 / 9005 / 15844  
Correo electrónico: [post.stlt@noel.gv.at](mailto:post.stlt@noel.gv.at)

## ***2. BE – Bélgica***

<http://www.mobilit.fgov.be>

## ***3. CY – Chipre***

Nd

## ***4. CZ – República Checa***

Nd



## 5. DE – Alemania

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
<b>Baden-Württemberg</b>	Frankreich (Rheinau-Freistett) (Neuried-Altenheim)	Landratsamt Ortenaukreis		Badstraße 20 D - 77652 Offenburg	+49.(0)781.805 9973	+49.(0)781.805 9640	
<b>Baden-Württemberg</b>	Frankreich (Kehl am Rhein)	Stadt Kehl am Rhein Amt für öffentliche Ordnung		Hauptstraße 85 D - 77694 Kehl am Rhein	+49.(0)7851.88 266	+49.(0)7851.88 262	
<b>Baden-Württemberg</b>	Frankreich (Sasbach)	Landratsamt Emmendingen Straßenverkehrsamt		Schwarzwaldstraße 4 D - 79301 Emmendingen	+49.(0)7641.451 465	+49.(0)7641.451 469	
<b>Baden-Württemberg</b>	Frankreich (Breisach) (Mülheim-Neuenburg) (Neuenburg)	Landratsamt Breisgau- Hochschwarzwald Straßenverkehrsbehörde		Stadtstraße 2 D - 79104 Freiburg i. Br.	+49.(0)761.2187 6610	+49.(0)761.2187 6699	
<b>Baden-Württemberg</b>	Frankreich (Weil am Rhein) Schweiz (Weil) (Weil-Friedlingen)	Bürgermeisteramt der Stadt Weil Rechts- und Ordnungsamt		Rathausplatz 1 D - 79576 Weil am Rhein	+49.(0)7621.704 316	+49.(0)7621.704 125	
<b>Baden-Württemberg</b>	Frankreich (Iffezheim)	Landratsamt Rastatt Straßenverkehrsbehörde		Untere Wiesen 6 D - 76437 Rastatt	+49.(0)7222.381 3205	+49.(0)7222.381 3297	
<b>Baden-Württemberg</b>	Schweiz (Bad Säckingen)	Bürgermeisteramt der Stadt Bad Säckingen Rechts- und Ordnungsamt		Rathausplatz 1 D - 79713 Bad Säckingen	+49.(0)7761.51 345	+49.(0)7761.5590 1921	
<b>Baden-Württemberg</b>	Schweiz (Waldshut-Tiengen) (Erzingen/Klettgau) (Stühlingen)	Große Kreisstadt Waldshut-Tiengen Ordnungsamt/Straßenverkehrsamt		Wallstraße 26-28 D - 79761 Waldshut- Tiengen	+49.(0)7751.883 165	+49.(0)7751.883 127	
<b>Baden-Württemberg</b>	Schweiz (Neuhaus-Randen)	Landratsamt Schwarzwald-Baar- Kreis Straßenverkehrsamt		Am Hopfbühl 2 D - 78048 Villingen- Schwenningen	+49.(0)7721.913 7209	+49.(0)7721.913 8912	
<b>Baden-Württemberg</b>	Schweiz (Bietingen) (Rielasingen)	Landratsamt Konstanz Straßenverkehrsamt		Max-Stromeyer-Straße 47 D - 78467 Konstanz	+49.(0)7531.892 8711	+49.(0)7531.892 8776	
<b>Baden-Württemberg</b>	Schweiz (Konstanz)	Stadt Konstanz Bürgeramt Straßenverkehrsbehörde		Untere Laube 24 D - 78459 Konstanz	+49.(0)7531.900 750	+49.(0)7531.900 486	
<b>Bayern</b>	Österreich	Landkreis Lindau	Fr. Waller	Bregenzer Straße 35 D - 88131 Lindau	+49.(0)8382.270 235	+49.(0)8382.270 237	<a href="mailto:Carolin.Waller@landkreis-lindau.de">Carolin.Waller@landkreis-lindau.de</a>
<b>Bayern</b>	Österreich	Oberallgäu	Fr. Joerg	Oberallgäuer Platz 2 D - 87627 Sonthofen	+49.(0)8321.612 328	+49.(0)8321.612 67 328	<a href="mailto:Christine.Joerg@lra-sf.bayern.de">Christine.Joerg@lra-sf.bayern.de</a>
<b>Bayern</b>	Österreich	Ostallgäu	Fr. Rettich, Hr. Haltmayer	Schwabenstraße 11 D - 87616 Marktoberdorf	+49.(0)8342.911 217	+49.(0)8342.911 553	<a href="mailto:schwerverkehr@lra-oal.bayern.de">schwerverkehr@lra-oal.bayern.de</a>

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Bayern	Österreich	Garmisch-Partenkirchen	Fr. Ostler	Olympiastraße 10 D - 82467 Garmisch-Partenkirchen	+49.(0)8821.751 255	+49.(0)8821.72 330	<a href="mailto:Michaela.Ostler@lra-gap.de">Michaela.Ostler@lra-gap.de</a>
Bayern	Österreich	Bad Tölz-Wolfratshausen	Fr. Zimmermann	Prof.-Max-Lange-Platz 1 bis 7 D - 82467 Bad Tölz	+49.(0)8041.505 258	+49.(0)8041.505 251	<a href="mailto:brigitte.zimmermann@lra-toelz.de">brigitte.zimmermann@lra-toelz.de</a>
Bayern	Österreich	Miesbach	Hr. Feichtner	Rosenheimer Straße 3 D - 83714 Miesbach	+49.(0)8025.704 305	+49.(0)8025.704 352	<a href="mailto:alois.feichtner@lra-mb.bayern.de">alois.feichtner@lra-mb.bayern.de</a>
Bayern	Österreich	Rosenheim	Fr. Sieland	Wittelsbacherstraße 53 D - 83022 Rosenheim	+49.(0)8031.392 5362	+49.(0)8031.392 9003	<a href="mailto:Marianne.Sieland@lra-rosenheim.de">Marianne.Sieland@lra-rosenheim.de</a>
Bayern	Österreich	Traunstein	Fr. Dürager	Gabelsberger Straße 8 D - 83278 Traunstein	+49.(0)861.58 498	+49.(0)861.58 513	<a href="mailto:jutta.duerager@lra-ts.bayern.de">jutta.duerager@lra-ts.bayern.de</a>
Bayern	Österreich	Berchtesgadener Land	Hr. Riefer	Salzburger Straße 64 D - 83435 Bad Reichenhall	+49.(0)8651.773 344	+49.(0)8651.773 217	<a href="mailto:georg.riefer@lra-bgl.bayern.de">georg.riefer@lra-bgl.bayern.de</a>
Bayern	Österreich	STV Bad Reichenhall	Hr. Huber	Rathausplatz 1 und 8 D - 83435 Bad Reichenhall	+49.(0)8651.775 237	+49.(0)8651.775 -213	<a href="mailto:peter.huber@stadt-bad-reichenhall.de">peter.huber@stadt-bad-reichenhall.de</a>
Bayern	Österreich	Altötting	Hr. Brugger	Bahnhofstraße 38 D - 84503 Altötting	+49.(0)8671.502 518	+49.(0)8671.502 540	<a href="mailto:schwertransport@lra-aoe.de">schwertransport@lra-aoe.de</a>
Bayern	Österreich	Rottal-Inn	Hr. Weidinger	Ringstraße 4 D - 84347 Pfarrkirchen	+49.(0)8561.20 830	+49.(0)8561.20 832	<a href="mailto:ronald.weidinger@rottal-inn.de">ronald.weidinger@rottal-inn.de</a>
Bayern	Österreich	Passau	Hr. Hofbauer	Domplatz 11 D - 94032 Passau	+49.(0)851.397 374	+49.(0)851.49 05 95 374	<a href="mailto:josef.hofbauer@landkreis-passau.de">josef.hofbauer@landkreis-passau.de</a>
Bayern	Österreich	STV Passau	Fr. Zajic	Rathausplatz 2 und 3 D - 94032 Passau	+49.(0)851.396 389	+49.(0)851.396 -386	<a href="mailto:petra.zajic@passau.de">petra.zajic@passau.de</a>
Bayern	Österreich und Tchechien	Freyung-Grafenau	Hr. Duschl	Wolfkerstraße 3 D - 94078 Freyung	+49.(0)8551.57 182	+49.(0)8551.57 244	<a href="mailto:max.duschl@lra.landkreis-frg.de">max.duschl@lra.landkreis-frg.de</a>
Bayern	Tschechien	Regen	Hr. Huy	Poschetsrieder Straße 16 D - 94209 Regen	+49.(0)9921.601 328	+49.(0)9921.97 00 23 28	<a href="mailto:verkehr@lra.landkreis-regen.de">verkehr@lra.landkreis-regen.de</a>
Bayern	Tschechien	Cham	Hr. Ederer	Rachelstraße 6 D - 94314 Cham	+49.(0)9971.78 247	+49.(0)9971.78 443	<a href="mailto:verkehrsbehoerde@lra.landkreis-cham.de">verkehrsbehoerde@lra.landkreis-cham.de</a>
Bayern	Tschechien	Schwandorf	Fr. Stopfer Fr. Gotzler	Rachelstraße 6 D - 92421 Schwandorf	+49.(0)9431.471 259	+49.(0)9431.471 134	<a href="mailto:barbara.stopfer@landkreis-schwandorf.de">barbara.stopfer@landkreis-schwandorf.de</a> <a href="mailto:doris.gotzler@landkreis-schwandorf.de">doris.gotzler@landkreis-schwandorf.de</a>
Bayern		Neustadt a. d. Waldnaab	Hr. Rauch	Wernberger Straße 12 D - 92648 Vohenstrauß	+49.(0)9651.3202	+49.(0)9651.3791	<a href="mailto:jrauch@neustadt.de">jrauch@neustadt.de</a>
Bayern	Tschechien	Tirschenreuth	Hr. Land	Mehringstraße 7 D - 95643 Tirschenreuth	+49.(0)9631.88 255	+49.(0)9631.88 304	<a href="mailto:juergen.land@tirschenreuth.de">juergen.land@tirschenreuth.de</a>
Bayern	Tschechien	Wunsiedel i. F.	Hr. Mölle	Jean-Paul-Straße 9 D - 95632 Wunsiedel i. F.	+49.(0)9232.80 217	+49.(0)9232.80 214 +49.(0)9232.80 9 217	<a href="mailto:bernd.molle@landkreis-wunsiedel.de">bernd.molle@landkreis-wunsiedel.de</a>
Bayern	Tschechien	Hof	Hr. Kemnitzer	Schaumberger Straße 14 D - 95032 Hof	+49.(0)9281.57 210	+49.(0)9281.57 466	<a href="mailto:Albrecht.Kemnitzer@lra-hof.bayern.de">Albrecht.Kemnitzer@lra-hof.bayern.de</a>
Brandenburg		Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen		Lindenallee 51 D - 15366 Dahlewitz-Hoppegarten			
Mecklenburg-Vorpommern	Polen	Landesamt für Straßenbau und Verkehr		Erich-Schlesinger-Straße 35 18059 Rostock	+49.(0)381.122 3314	+49.(0).381.122 3500	<a href="mailto:lsmv@mvnet.de">lsmv@mvnet.de</a>

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Niedersachsen		Stadt Emden	Herr de Boer	Frickensteinplatz 2 26721 Emden	+49.(0)4921.871250	+49.(0)4921.871701	<a href="mailto:stdeboer@emden.de">stdeboer@emden.de</a>
Niedersachsen		Landkreis Emsland Straßenverkehrsamt	Herr Egbrings	Ordeniederung 1 49716 Meppen	+49.(0)5931.44 2148	+49.(0)5931.44 3640	<a href="mailto:rainer.egbring@emslan.de">rainer.egbring@emslan.de</a>
Niedersachsen		Landkreis Friesland	Herr Hinrichs	Postfach 12 14 26436 Jever	+49.(0)4461.919 8730	+49.(0)4461.919 8800	<a href="mailto:transport@friesland.de">transport@friesland.de</a> <a href="mailto:t.hinrichs@friesland.de">t.hinrichs@friesland.de</a>
Niedersachsen		Landkreis Grafschaft Bad Bentheim Straßenverkehrsabteilung	Frau Poschmann- Matos	van-Delden-Straße 1-7 48529 Nordhorn	+49.(0)5921.961131	+49.(0)5921.961146	<a href="mailto:andrea.poschmann@grafschaf.de">andrea.poschmann@grafschaf.de</a>
Niedersachsen		Landkreis Leer Straßenverkehrsamt	Herr Backer		+49.(0)491.926 1404	+49.(0)491.926 1169	<a href="mailto:johann.backer@lkleer.de">johann.backer@lkleer.de</a>
Niedersachsen		Landkreis Leer, Außenst. Bunde	Frau Zeunert	Kirchring 2 26831 Bunde	+49.(0)4953.9235 13	+49.(0)4953.9235 35	<a href="mailto:zeunert@lkleer-svabunde.de">zeunert@lkleer-svabunde.de</a>
Niedersachsen		Stadt Nordenham	Herr Guhse		+49.(0)4731.84334	+49.(0)4731.84305	<a href="mailto:stadt@nordenham.de">stadt@nordenham.de</a>
Niedersachsen		Bez.Reg. Weser - Ems Dezernat 209	Herr Pundsack		+49.(0)441.799 2216	+49.(0)441.799 2174	<a href="mailto:richard.pundsack@br-we.niedersachsen.de">richard.pundsack@br-we.niedersachsen.de</a>
Niedersachsen		Stadt Wilhelmshaven Bürgerangelegenheiten/öff. Sicherheit und Ordnung	Herr Braje		+49.(0)4421.161415	+49.(0)4421.161531	haben keine E - Mail
Niedersachsen		Landkreis Wittmund Ordnungsamt	Herr Ottmanns		+49.(0)4462.861212	+49.(0)4462.861229	<a href="mailto:werner.ottmanns@lk.wittmund.de">werner.ottmanns@lk.wittmund.de</a>
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Steinfurt Ordnungsamt		Tecklenburgerstrasse 10 48565 Steinfurt	+49.(0)2551.69 2365 +49.(0)2551.69 2072	+49.(0)2551.69 2369	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Borken Fachbereich Verkehr		Burloerstr. 93 46325 Borken	+49.(0)2861.82 2027 +49.(0)2861.82 2031	+49.(0)2861.82 2016	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Kleve 3.2 Straßenverkehr		Nassauer Allee 15 – 23 47533 Kleve	+49.(0)2821.85 372 +49.(0)2821.85 378	+49.(0)2821.85 360 +49.(0)2821.85 708	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Viersen Straßenverkehrsamt		Rathausmarkt 3 41747 Viersen	+49.(0)2162.39 1548	+49.(0)2162.39 1556	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande	Kreis Heinsberg Straßenverkehrsamt		Valkenburgerstr. 45 52525 Heinsberg	+49.(0)2452.1336 47	+49.(0)2452.1336 96	
Nordrhein- Westfalen	Niederlande und Belgien	Kreis Aachen Straßenverkehrsamt		Würselen Carlo-Schmid-Strasse 4 52146 Würselen	+49.(0)2405.697 253 +49.(0)2405.697 254	+49.(0)2405.697 174	
Nordrhein- Westfalen	Belgien	Kreis Euskirchen Straßenverkehrsamt		Jülicher Ring 32 538770 Euskirchen	+49.(0)2251.15 287	+49.(0)2251.15 494	
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Trier-Saarburg		Willy-Brandt-Platz 1 54290 Trier	+49.(0)651.715 0	+49.(0)651 / 715 201	<a href="mailto:kv@trier-saarburg.de">kv@trier-saarburg.de</a>
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Daun		Mainzer Straße 25 54550 Daun	+49.(0)6592.933 0	+49.(0)6592.985033	<a href="mailto:kv-daun@vulkancifel.de">kv-daun@vulkancifel.de</a>
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Südwestpfalz		Unterer Sommerwaldweg 40 – 42 66953 Pirmasens	+49.(0)6331.809 0	+49.(0)6331.809 300	<a href="mailto:kv@lksuedwestpfalz.de">kv@lksuedwestpfalz.de</a>
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Südliche Weinstraße		An der Kreuzmühle 2 76829 Landau in der Pfalz	+49.(0)6341.940 0	+49.(0)6341.940 500	<a href="mailto:kreisverwaltung@suedliche-weinstrasse.de">kreisverwaltung@suedliche-weinstrasse.de</a>

Bundesland	Grenzübergang	Zuständige Straßenverkehrsbehörde	Ansprechpartner	Anschrift	Tel.	Fax.	eMail
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Bitburg-Prüm		Trierer Str. 1 54634 Bitburg	+49.(0)6561.15 0	+49.(0)6561.15 247	<a href="mailto:webmaster@bitburg-pruem.de">webmaster@bitburg-pruem.de</a>
Rheinland-Pfalz		Kreisverwaltung Germersheim		Luitpoldplatz 1 76726 Germersheim	+49.(0)7274.53 0	+49.(0)7274.53 229	<a href="mailto:kreisverwaltung@kreis-germersheim.de">kreisverwaltung@kreis-germersheim.de</a>
Saarland		Landeshauptstadt Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde –		Großherzog-Friedrich- Straße 111 66121 Saarbrücken			
Saarland		Stadtverband Saarbrücken - Straßenverkehrsbehörde		Schlossplatz 6 – 7 66119 Saarbrücken			
Saarland		Landkreis Saarlouis - Straßenverkehrsbehörde –		Kaiser-Wilhelm-Straße 4 – 6 66740 Saarlouis			
Saarland		Mittelstadt Völklingen - Straßenverkehrsbehörde –		Postfach 10 20 40 66310 Völklingen			
Saarland		Landkreis Merzig-Wadern - Straßenverkehrsbehörde –		Bahnhofstraße 44 66630 Merzig			
Sachsen	Tschechien (GÜG Schönberg)	Landratsamt Vogtlandkreis	Herr Fickenscher		+49.(0)3765.53244	+49.(0)3765.53339	
Sachsen	Tschechien (GÜG Reitzenhain)	Landratsamt Mittlerer Erzgebirgskreis	Frau Baumann		+49.(0)3735.601 531	+49.(0)3735.22241 +49.(0)3735.601 533	
Sachsen	Tschechien (GÜG Oberwiesenthal)	Landratsamt Annaberg-Buchholz	Herr Hofmann		+49.(0)3733.832290	+49.(0)3733.832481	<i>(nur mit Ausnahmegenehmigung vom Zollamt)</i>
Sachsen	Tschechien (GÜG Zinnwald)	Landratsamt Weißeritzkreis	Herr Pohl		+49.(0)3504.6201331	+49.(0)3504.6201308	
Sachsen	Tschechien (GÜG Neugersdorf)	Landratsamt Löbau-Zittau	Herr Springer		+49.(0)3583.722316	+49.(0)3583.722338	
Sachsen	Polen (GÜG Ludwigsdorf)	Stadtverwaltung Görlitz	Frau Pache		+49.(0)3581.671883	+49.(0)3581.672134	
Schleswig-Holstein		Landeshauptstadt Kiel		Postfach 11 52 24099 Kiel	+49.(0)431.901 0	+49.(0)431.62008	
Schleswig-Holstein		Hansestadt Lübeck		Mühlendamm 12 23539 Lübeck	+49.(0)451.122 0	+49.(0)451.122 3388	
Schleswig-Holstein		Kreis Dithmarschen		Stettiner Straße 30 25746 Heide	+49.(0)481.97 0	+49.(0)481.97 1499	
Schleswig-Holstein		Kreis Ostholstein		Lübecker Straße 41 23701 Eutin	+49.(0)4521.788 0	+49.(0)4521.788 600	
Schleswig-Holstein		Kreis Schleswig-Flensburg		Flensburger Straße 7 24837 Schleswig	+49.(0)4621.87 0	+49.(0)4621.87 337	
Schleswig-Holstein		Kreis Nordfriesland		Marktstraße 6 25813 Husum	+49.(0)4841.67 0	+49.(0)4841.67 457	

**6. DK – Dinamarca**

<http://www.trafikken.dk> (portal de la Dirección de Carreteras [erhvervstransport]).  
<http://www.politiet.dk> (Portal de la Policía).

**7. EE – Estonia**

Nd

**8. ES – España**

<http://www.dgt.es>

**9. FI – Finlandia**

La Administración de Carreteras finlandesa (*Tiehallinto*) posee 3 versiones del sitio web del transporte especial por carretera:

Versión finlandesa <http://www.tiehallinto.fi/erikoiskuljetukset>

Versión sueca <http://www.tiehallinto.fi/specialtransporter>

Versión inglesa <http://www.tiehallinto.fi/abnormaltransports>

**10. FR – Francia**

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/infos-ref/route/transp-excep/index.html>  
(Portal de Transporte Especial del Ministerio de Equipamiento)

**11. GR – Grecia**

Nd

**12. HU – Hungría**

Nd

### 13. IE – Irlanda

Nd

### 14. IT – Italia

ANAS s.p.a

Administración competente de las carreteras nacionales

Dirección		Dirección	Tel.	Fax
<a href="#">Direzione</a>		V. Monzambano, 10 - 00185	06/44461	06/4456224 06/4454956 06/4454948 06/44700852
Compartimento	Subcompartimento			
<a href="#">Ancona</a>		V. Isonzo, 15 - 60124	071/5091	071/201559
<a href="#">Aosta</a>		V. Grand Eyvia, 12 - 11100	0165/215311	0165/215331
<a href="#">Bari</a>		V. Luigi Einaudi, 15 - 70125	080/5091111	080/5091437
	Foggia	Via Vittime Civili, 83 - 71100	0881/711341-2	0881/741433
	Lecce	V.le Gallipoli - 73100	0832/308119	0832/308119
<a href="#">Bologna</a>		V.le Masini, 8 - 40126	051/6301111	051/244970
<a href="#">US Bologna</a>		V.le Masini, 8 - 40126 Bologna	051/6089411	051/243996
	Trento - Autostrade	V.Amba Alagi, 24 - 39100 BZ	0471/289181	0471/282533
<a href="#">Cagliari</a>		Via Biasi, 27 - 09131	070/52971	070/5297268
	Sassari	V.Carlo Felice, 1 - 07100	079/2830800	079/2830800
<a href="#">Campobasso</a>		V. Genova, 54 - 86100	0874/772566	0874/96794
<a href="#">Catanzaro</a>		V. E.De Riso, 2 - 88100	0961/531011	0961/725106
<a href="#">US Cosenza</a>		Contrada Ligiuri - 87100	0984/308311	0984/36500
	Reggio Calabria	C.Racc. al Porto - 89100	0965/47991	0965/48421
	Salerno	Fratte loc. Matierno - 84100	089/484111	089/481420
	SA-RC	C.Racc. al Porto - 89100	0965/367111	0965/43816
<a href="#">Firenze</a>		V.le dei Mille, 36 - 50131	055/56401	055/573497
<a href="#">Genova</a>		V. Savona, 3 - 16129	010/54771	010/5477238
<a href="#">US Genova</a>		V. Savona, 3 - 16129	010/594485	010/587355
<a href="#">L`Aquila</a>		V. XX Settembre, 131 - 67100	0862/4351	0862/61983
	Pescara	V. Raffaello, 44 - 65124	085/42601	085/28429
<a href="#">Milano</a>		P.zza Sraffa, 11 - 20136	02/582821	02/58313685
	Sondrio	V.Stelvio, 35 - 23100	0342/511096	0342/512335
<a href="#">Napoli</a>		V.le Kennedy, 25 - 80125	081/7356111	081/7356312
	Salerno	Via Matierno, 6 - 84100	089/480221	089/274938
<a href="#">Palermo</a>		V.le A De Gasperi, 247 - 90146	091/379111	091/521722

	Catania	Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania)	095/7564111	095/7564234
	Catania	Via Basilicata, 29 - 95045 Misterbianco (Catania)	095/7564300	
	Trapani	V.M.Torre, 36 - 91100	0923/543503	0923/560436
	Enna	Contrada di Rupello - 94100	0935/26088	0935/26088
	Agrigento	V.le dei Templi - 92100	0922/401653	0922/24353
<a href="#">Perugia</a>		V. XX Settembre, 33 - 06124	075/57491	075/5722929
<a href="#">Potenza</a>		V. Nazario Sauro - 85100	0971/608111	0971/56531
<a href="#">Roma</a>		V. B.Rizzieri, 142 - 00173	06/722911	06/72291452
<a href="#">Torino</a>		V. Talucchi, 7 - 10143	011/473711	011/7420257
	Novara	V.S.Francesco, 8 - 28100	0321/622134	0321/622134
<a href="#">Trieste</a>		V. Fabio Severo, 52 - 34127	040/5602111	040/577225
	Pordenone	V.Borgo San Antonio, 17 - 33170	0434/21176	0434/522153
	Udine	V.della Posta, 6 - 33100	0432/275711	0432/502356
<a href="#">Venezia</a>		V. Millosevich, 49 - 30173 Mestre	041/2911411	041/5317321
	Belluno	V.le Europa, 71 - 32100	0437/9101	0437/942479

#### Autostrade per l'Italia S.p.A.<sup>1</sup>

Ciudad	Dirección	Tel.	Fax
<a href="#">Roma</a>	V. Bergamini, 50 - 00159	06/43631	06/43634089 06/43634090
<a href="#">Florenca</a>	C.P. 2310 - 50100	055/4202111	055/4202734

#### 15. LT – Lituania

*Nd*

#### 16. LU – Luxemburgo

*Nd*

#### 17. LV – Letonia

*Nd*

<sup>1</sup> Existen 24 empresas de carreteras en Italia, representadas por **AISCAT** (direcciones disponibles en <http://www.aiscat.it>). **Autostrade per l'Italia S.p.A** es la empresa de carreteras más importante (el 50% de la red total de carreteras).

18. *MT – Malta*

*Nd*

19. *NL – Holanda*

<http://www.rdw.nl/tet>

20. *PL - Polonia*

*Nd*

21. *PT – Portugal*

*Nd*

22. *SE – Suecia*

a) <http://www.vv.se/> (Portal de la Administración de Carreteras [Vägverket])

b) [http://www.vv.se/yrkestraf/regler/gods/vikt\\_dimension/transportdispens.htm](http://www.vv.se/yrkestraf/regler/gods/vikt_dimension/transportdispens.htm)

c) [http://www.vv.se/templates/page3\\_8666.aspx](http://www.vv.se/templates/page3_8666.aspx)

Thomas Holmstrand

*Coordinador nacional - Transportes especiales / Transporte público y tráfico comercial*

Diríjase a: +46 31 63 52 48

Teléfono móvil: +46 70 513 52 08

Administración de Carreteras sueca

781 87 Borlänge

Sweden

Röda vägen 1

Teléfono: +46 771 119 119

Fax: +46 243 758 25

23. *SI – Eslovenia*

*Nd*

24. *SK – Eslovaquia*

*Nd*



25. *UK – Reino Unido*

<http://www.highways.gov.uk/business/>  
[www.esdal.co.uk](http://www.esdal.co.uk)

## **OTROS PAÍSES**

1. *BG - Bulgaria*

*Nd*

2. *CH – Suiza*

*Nd*

3. *NO – Noruega*

<http://www.vegvesen.no/donnadiesel/> (No dedicada a los transportes especiales por carretera, cuestiones de transporte comercial).

4. *RO – Rumanía*

*Nd*

5. *TR – Turquía*

*Nd*

**ANEXO 1:  
PÁGINAS WEB Y DIRECCIONES ÚTILES**

**GENERAL**

**[http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/equipment/abnormaltransport/links\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/equipment/abnormaltransport/links_en.htm)**

Véase el documento WORD separado para consultar el contenido del ANEXO 1.

**ANEXO 2: PRUEBAS DE COMPORTAMIENTO DE GIRO  
APLICABLES A COMBINACIONES DE VEHÍCULOS EXCESIVAMENTE LARGOS**

**ALCANCE**

Las pruebas de comportamiento de giro son aplicables a combinaciones de vehículos vacíos destinados a transportar cargas indivisibles especiales y que se engloban en cualquiera de las siguientes categorías.

<b>Categoría</b>	<b>Longitud no extendida de la combinación</b>	<b>Longitud extendida de la combinación</b>
1	= límite máximo autorizado	> 22,00 m
2	> límite máximo autorizado	

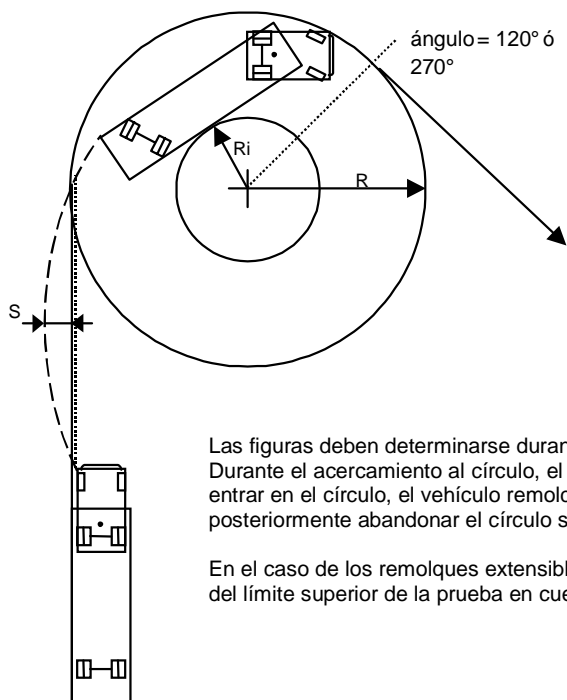
**REQUISITOS**

<b>Prueba</b>	<b>Longitud de la combinación (LC)</b>	<b>R</b>	<b>Carril cubierto (= R - Ri)</b>	<b>Ri</b>	<b>S</b>	<b>Ángulo de rodadura</b>
I	LC = 17m	12,5 m	= 7,2 m	= 5,3 m	= 0,8 m	270°
II	17m < LC = 20m	12,5 m	= 7,2 m	= 5,3 m	= 1,2 m	120°
III	20m < LC = 23m	14,5 m	= 8 m	= 6,5 m	= 1,4 m	120°
IV	23m < LC = 27m	16,5 m	= 9 m	= 7,5 m	= 1,7 m	120°
V	27m < LC = 30m Uso de dirección manual permitido	16,5 m	= 9 m	= 7,5 m	= 1,7 m	120°

No se requiere la realización de esta prueba en combinaciones de vehículos excesivamente largos de más de 30 m de longitud.

Las combinaciones de vehículos que cumplan los requisitos anteriores recibirán permisos de larga duración.

## EJECUCIÓN



Significado de las abreviaturas

R = radio exterior

Ri = radio interior

S = radio de giro

Las figuras deben determinarse durante el desplazamiento indicado de la combinación de vehículos. Durante el acercamiento al círculo, el punto más alejado del vehículo debe seguir la línea tangente. Al entrar en el círculo, el vehículo remolcador debe seguir el radio con su punto angular extremo y posteriormente abandonar el círculo siguiendo la línea tangente.

En el caso de los remolques extensibles, las pruebas deben realizarse con una LC lo más cerca posible del límite superior de la prueba en cuestión.

**ANEXO 3:**  
**USO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN**

**El ejemplo del Reino Unido.**

1. El uso de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) sigue mejorando el acceso a los datos y agiliza los procesos administrativos como parte de una labor de modernización de la agenda gubernamental. En este sentido, el movimiento de transportes especiales por carretera no debe ser diferente. Los Estados miembros están mejorando el acceso a documentos e información sobre a quién hay que dirigirse para solicitar permisos a través de Internet.
2. Algunos Estados miembros van más lejos mediante un mayor uso de la tecnología para mejorar los procesos y acelerar el servicio prestado a las industrias del transporte y de la fabricación. El Reino Unido ha diseñado un proyecto cuya finalidad es ofrecer una Entrega de servicios electrónicos para cargas especiales (ESDAL, por sus siglas en inglés). Esto ofrecerá a quienes efectúen transporte especial por carretera una programación de rutas asistida y un sistema de notificación automatizado a través de Internet.
3. El actual proceso comercial en el Reino Unido es completamente manual y se basa en gran medida en el uso del fax para intercambiar y convenir información. El uso de las TIC (Tecnologías de la Información y Comunicación) para automatizar gran parte de este proceso aportará ventajas significativas a un gran número de partes implicadas y a los transportes especiales por carretera que se efectúan cada año. Entre los implicados se incluyen los gobiernos central y local propietarios de las estructuras de las carreteras, los propietarios de las estructuras privadas, la policía, los fabricantes y la industria del transporte de mercancías. Su implicación será un elemento clave para el éxito del proyecto ESDAL.
4. En el Reino Unido, aquellos que efectúen un transporte especial por carretera con una carga de hasta 150 toneladas de peso, 6,1 metros de ancho y 30 metros de largo, deben programar y notificar la ruta así como los detalles del vehículo y de la carga a cada una de las diferentes autoridades de carreteras y a los cuerpos policiales de la ruta. La notificación del desplazamiento debe realizarse con una antelación de entre dos y cinco días laborables antes de que éste se produzca. Aquellos que deseen efectuar transportes especiales por carretera que superen los pesos o dimensiones permitidos —conocidos en el Reino Unido como cargas de Pedido Especial— deberán dirigirse al gobierno con objeto de solicitar un permiso para dicho desplazamiento. Una vez el transportista haya obtenido la autorización para efectuar el transporte especial por carretera, se planificará la ruta y se expedirá el permiso.
5. El contrato ESDAL —que se divide en dos partes: diseño/construcción y una gestión posterior de dos años de duración— fue otorgado por el gobierno inglés a una empresa privada el 30 de abril de 2004. El elemento del diseño y del desarrollo se divide en cuatro etapas cuya conclusión está prevista para finales de 2006.
6. La presentación por etapas del sistema a los transportistas contribuirá a gestionar este cambio necesario para ofrecer un proyecto exitoso a varios cientos de implicados gubernamentales y varios miles de transportistas. El actual sistema en soporte papel estará en funcionamiento paralelamente para quienes no disponen de acceso a Internet.
  - ***Etapas 1 – Invierno 2005:*** es un sistema en línea de planificación de rutas, que proporciona datos de contacto de todas las autoridades de las carreteras y los cuerpos policiales a los que debe notificarse cualquier transporte especial por carretera. Los datos de contacto serán completos y se actualizarán con regularidad. Además, la etapa 1 proporciona el software y hardware subyacentes para las tres etapas restantes. El transportista podrá trazar la ruta por carretera en un mapa del sitio web, que le

proporcionará los datos de contacto de todas las autoridades a las que debe notificar dicho transporte. Por lo tanto, el transportista notificará el transporte especial por carretera a las autoridades identificadas por el sistema ESDAL mediante el actual sistema basado en el fax.

- **Etapa 2:** ofrece herramientas especiales para quienes se ocupan en el seno del gobierno de los transportes especiales por carretera de Pedidos Especiales más grandes y pesados. Esto permite mejorar el sistema existente mediante el uso de datos e instalaciones TI mejorados, como los mapas electrónicos. También servirá de muestra para la posterior Etapa 4.
- **Etapa 3:** permitirá a los transportistas enviar notificaciones de todas las rutas programadas de sus desplazamientos de transporte especial por carretera a través de un único portal de correo electrónico. Los transportistas podrán guardar los detalles de la ruta y del vehículo y, una vez concluida la ruta, el sistema generará una lista de todas las autoridades notificadas. Esta etapa será un sistema completamente automatizado, por lo que disminuirá el número de faxes enviados, ahorrando de esta forma tiempo y dinero.
- **Etapa 4:** aumenta la funcionalidad permitiendo a los transportistas realizar cálculos aproximados de la ruta gracias a una base de datos nacional de estructuras de puentes. Las autoridades de carreteras y los cuerpos de policía facilitarán información sobre la capacidad de los puentes y otras restricciones como obras en una vía de circulación. La funcionalidad superior que ofrece esta etapa animará a un mayor número de transportistas a utilizar el sistema y les permitirá tener en cuenta las restricciones a la hora de programar las rutas. De esta forma, el número de notificaciones disminuirá, puesto que el número de rechazos y presentaciones de información adicional será menor.

Una vez concluidos el diseño y desarrollo de ESDAL, la empresa encargada de gestionar el sistema privado pondrá en marcha ESDAL durante dos años antes de convocar una nueva licitación del proyecto.

El actual sistema en soporte papel seguirá operativo con el fin de satisfacer las necesidades de quienes no disponen de acceso a Internet. No obstante, dado que ESDAL es un servicio gratuito, se espera que en un futuro cercano todos los transportes especiales por carretera sean planificados con ESDAL. Para saber más acerca de este sistema, visite el sitio <http://www.esdal.co.uk>.

### **El ejemplo de Holanda.**

Holanda está desarrollando el sistema CROS (Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem), un sistema central de programación de rutas y expedición de permisos basado en las TIC. Cuando se encuentre totalmente operativo, CROS incluirá todos los datos específicos de cada autoridad vial (aprox. 500).

CROS determinará la ruta en función de los parámetros introducidos (punto de partida y de llegada, peso y dimensiones de la operación de transporte) e indicará a qué autoridad de carreteras debe dirigirse para solicitar la autorización. Este sistema estará operativo en el momento en que se introduzca legalmente la tramitación centralizada en Holanda en un futuro cercano, por lo que la RDW (administración de carreteras holandesa) será la responsable de tramitar todas las solicitudes de transportes especiales por carretera.

En su etapa final, CROS ofrecerá a los solicitantes un acceso controlado al sistema que les permitirá preparar su permiso.

**ANEXO 4:  
FORMULARIO DE SOLICITUD DE TRANSPORTE ESPECIAL POR CARRETERA**

FORMULARIO DE SOLICITUD DE TRANSPORTE ESPECIAL POR CARRETERA

**1. Información general**

RESERVADO A LA ADMINISTRACIÓN		
Número de cliente*	:	
Archivo/número de referencia*	:	
A CUMPLIMENTAR POR EL SOLICITANTE		
Nombre del solicitante	:	Nombre del transportista
Calle, número	:	Calle, número
Ciudad	:	Ciudad
Código Postal	:	Código Postal
País	:	País
Teléfono	:	Teléfono
Fax	:	Fax
Correo electrónico	:	Correo electrónico
País de matriculación del vehículo (en caso de ser diferente)		
Fecha del transporte:	Desde (dd/mm/aa)	Hasta (dd/mm/aa)
Cumplimentar con exactitud Desde (dd/mm/aa):	Nombre del solicitante:	Firma del solicitante (no es necesaria si se envía por correo electrónico):

**2. Información del transporte**

	Vehículo vacío	Carga	Vehículo cargado
Longitud (m)			
Anchura (m)			
Altura (m)	(total / plataforma de carga) /		
Peso (tonelada)			
Voladizo trasero de la carga (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	
Voladizo delantero de la carga (vehículo de motor) (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	
Voladizo delantero de la carga (barra de remolque) (m)	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	

En caso de superar el peso máximo autorizado, por favor cumplimente la tabla 3. Si no, continúe en la tabla 4.

**3. Información del eje**

Eje nº	Distancia entre ejes	Carga por eje	Eje nº	Distancia entre ejes	Carga por eje
1	mm	Tonelada	10	mm	tonelada
2	mm	Tonelada	11	mm	tonelada
3	mm	Tonelada	12	mm	tonelada
4	mm	Tonelada	13	mm	tonelada
5	mm	Tonelada	14	mm	tonelada
6	mm	Tonelada	15	mm	tonelada
7	mm	Tonelada	16	mm	tonelada
8	mm	Tonelada	17	mm	tonelada
9	mm	Tonelada	18	mm	tonelada

**4. Información del vehículo**

Tipo (1)	Matrícula nº	SERT nº (2)	Tipo (1)	Matrícula nº	SERT nº (2)
----------	--------------	-------------	----------	--------------	-------------



? Tractor			? Semirremolque		
? Camión			? Remolque con barra de enganche		
? Tractor de lastre			? Carretilla		
? Máquina autopropulsada					

(1) por favor marque la casilla correspondiente

(2) proporcione el número SERT en caso de:

- transporte/vehículo (combinación) excesivamente largo y/o
- remolques extensibles
- transportes que superen la masa máxima legal y las cargas por eje y/o
- un vehículo de concepto modular

Por favor, envíe esta solicitud por correo electrónico a .....

Cualquier error resultante de una escritura confusa es responsabilidad del solicitante.

### 5. Información de la carga y de la ruta

Carga	Breve descripción de la carga	
? Carga divisible ? Carga indivisible	Pruebas de indivisibilidad:	

Itinerario	Punto de carga	
	Ruta / itinerario Punto de salida país 1 Punto de entrada país 2 Punto de salida país 2 Punto de entrada país 3 Punto de salida país 3 Punto de entrada país 4 Punto de salida país 4 Punto de entrada país 5	
	Punto de descarga	

Observación: Si la distancia directa entre los puntos de carga y descarga es superior a 65 km, el solicitante debe confirmar y justificar la imposibilidad o la inviabilidad económica de otros medios de transporte.

Cuando proceda, describa el trayecto de vuelta en vacío.

Por favor, envíe esta solicitud por correo electrónico a .....  
Cualquier error resultante de una escritura confusa es responsabilidad del solicitante.

**ANEXO 5:  
FORMULARIO SERT**

**SERT**  
**(Registro Especial Europeo de Camiones y**  
**Remolques)**



sert00042eng.pdf

**ANEXO 6:**  
**EJES DE CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE ESPECIAL POR CARRETERA:**  
**LOS EJEMPLOS DE LOS PAÍSES NÓRDICOS**

## **1. DINAMARCA**

### ***1.1 La Red de Cargamento Pesado danesa***

Una parte muy importante de la red de carreteras danesa está pensada para el uso de transportes pesados. Esto significa que para esa parte de la red de carreteras se ha hecho una clasificación de puentes y pavimentos de las carreteras que se encuentra disponible al público. En lo que respecta a la parte restante de la red de carreteras danesa, la clasificación de carreteras se basa en cada solicitud de transporte especial por carretera, si procede.

La Red de Cargamento Pesado danesa engloba todas las carreteras estatales, la mayoría de las carreteras condales pero casi ninguna de las municipales. En la página <http://www.trafikken.dk> – “erhvervstransport” se puede consultar un mapa con la Red de Cargamento Pesado danesa. Este mapa es utilizado por la policía, tanto en la tramitación de solicitudes de permisos como en inspecciones de tráfico, y por las empresas de transporte para planificar sus rutas de transporte.

### ***1.2 Procedimiento de solicitud de permisos de transportes especiales por carretera***

Los transportistas que deseen efectuar una operación de transporte especial por carretera deben presentar una solicitud de un permiso de transporte. La solicitud incluye:

1. Certificados de la Oficina danesa de Inspección de Vehículos de Motor para vehículos destinados al transporte de mercancías;
2. Un Certificado de Clasificación de Transporte de la Dirección de Carreteras danesa.

Estos documentos deben ir acompañados del formulario de solicitud, que se remite a la autoridad policial danesa de la localidad. La policía tramita la solicitud y, antes de expedir los permisos de transporte, se informa ante todas las autoridades viales implicadas de si

3. la ruta de transporte programada incluye carreteras fuera de la Red de Cargamento Pesado danesa;
4. la clasificación del transporte supera la clase 100;
5. las carreteras previstas no son adecuadas según la clasificación de transporte.

En aproximadamente el 90% de las solicitudes, la policía es capaz de expedir los permisos basándose en la información disponible en el mapa de la *Red de Cargamento Pesado danesa* y en el registro del gálibo de las infraestructuras, así como del propio conocimiento de los solicitantes sobre la ruta del transporte.

Los permisos generales para utilizar la *Red de Cargamento Pesado danesa* siempre son expedidos por la policía, sin necesidad de consultar a las autoridades viales.

La condición para que los transportes pesados puedan cruzar puentes es que la clasificación del puente en cuestión sea superior o equivalente a la clasificación del transporte para puentes.

La condición para que los transportes pesados puedan circular por una carretera es que la clasificación del pavimento de dicha carretera sea superior o equivalente a la de los transportes para carreteras.

Los permisos generales para transportes pesados únicamente se expiden para transportes con una clasificación de hasta 100 (equivalente aproximadamente a un peso bruto de 100 toneladas), y sobre todo para circular en la *Red de Cargamento Pesado danesa*.

En los permisos de transporte, la policía indica las condiciones especiales necesarias para efectuar el transporte, por ejemplo tiempos de descanso durante la conducción, notificación de guardias de puentes, velocidad del transporte, carriles de conducción, vehículos de escolta, escolta policial, etc.

### ***1.3 Responsabilidad de la Autoridad de Carreteras danesa***

La Dirección de Carreteras danesa establece la clasificación de transportes para todo el sector vial aplicable a los transportistas. Las características de la configuración de un transporte están codificadas en un programa informático, que calcula la clasificación del transporte para puentes y carreteras. El certificado de clasificación se remite al solicitante vía fax o correo electrónico.

Las solicitudes se tramitan en un día laborable.

El formulario de solicitud puede descargarse o cumplimentarse en línea a través de un portal de Internet (dirección: <http://www.trafikken.dk>).

### **Recomendaciones para la policía**

Cuando la policía no está capacitada para expedir los permisos para una operación de transporte debido a criterios excepcionales, debe pedir consejo a todas las autoridades pertinentes responsables de puentes y carreteras. Las autoridades responsables de puentes y carreteras únicamente responden a las consultas relativas a la parte de la red de carreteras bajo su responsabilidad; la Dirección de Carreteras danesa únicamente debe responder a consultas relativas a puentes y pavimentos de carreteras pertenecientes a la *Red de Carreteras Estatales* de Dinamarca.

Para formular la recomendación, se evalúa la clasificación de los puentes críticos conforme al transporte en cuestión. En caso de ser necesario, se pueden determinar condiciones especiales, por ejemplo reducir la velocidad y/o restringir el tráfico general en el momento del paso.

La situación es similar para las carreteras. También se evalúa el posible desgaste de la carretera debido al transporte.

Esta información se encuentra disponible en los mapas temáticos del portal de Internet mencionado anteriormente (<http://www.trafikken.dk>).

### ***1.4 Sistema de Clasificación del Transporte por Carretera danés***

En Dinamarca, la administración de los transportes pesados, incluida la expedición de permisos de transporte, se basa en el sistema de clasificación. Este sistema, utilizado por todas las autoridades danesas responsables de las carreteras, ha sido diseñado por la Dirección de Carreteras danesa para las carreteras estatales.

El Sistema de Clasificación del Transporte por Carretera danés está compuesto de tres partes:

6. la clasificación de puentes;
7. la clasificación de pavimentos de carreteras;
8. la clasificación de transportes.

**La clasificación de puentes** consiste en una evaluación de la capacidad de soporte de carga de cada uno de los puentes. Normalmente, la clasificación de un puente únicamente se realiza una vez y la autoridad responsable del puente es quien debe establecer esta clasificación.

Se pretende que todos los puentes de la *Red de Carreteras Estatales* danesa tengan una clasificación mínima de Clase 100, lo que implica que la capacidad de soporte del puente debe aguantar un peso bruto de hasta 100 toneladas. Un número escaso de puentes de la Red de Carreteras sigue teniendo una clasificación inferior; actualmente, se están examinando estos puentes para que obtengan una clasificación superior a través de cálculos más avanzados, refuerzos o tal vez su sustitución.

Todos los cálculos que permiten establecer la clasificación de puentes se almacenan en el Sistema de Gestión de Puentes danés, DANBRO, utilizado en Dinamarca desde 1985 y que actualmente se está poniendo en práctica en varias autoridades en Europa y Extremo Oriente. Cada puente posee cuatro clasificaciones: una es la clasificación general y las otras tres restantes son opcionales con condiciones especiales específicas para el paso, por ejemplo velocidad reducida, requisitos del carril o restricciones para otro tráfico simultáneo en el puente.

**La clasificación de los pavimentos de carreteras** tradicionalmente se ha relacionado con la clasificación de los puentes en el enlace de redes, y para la *Red de Carreteras Estatales* danesa, la clasificación de pavimentos de carreteras en general es 100. Esto corresponde aproximadamente al desgaste de las carreteras provocado por 15 minutos de la media anual de tráfico denso en un día laborable que equivale a cargas por eje de 10 toneladas. Si el volumen general de tráfico de un enlace de carreteras es superior a la media de la Red de Carreteras Estatales, se calcula una clasificación opcional del pavimento de la carretera, que puede consistir en una clasificación superior. La clasificación del pavimento de la carretera del enlace será la más elevada de las dos evaluaciones.

**La clasificación de transportes** consiste en una evaluación de la carga/desgaste de la carretera que el transporte provoca en los puentes y pavimentos de carreteras.

Se calculan dos clasificaciones para cada transporte, una para puentes y otra para los pavimentos de carreteras. La clasificación del transporte es la más elevada de las dos cifras y es utilizada por la policía para tramitar las solicitudes de permisos de transporte. No obstante, dado que las configuraciones del eje y las mercancías transportadas pueden variar considerablemente, es necesario evaluar individualmente la clasificación del transporte para cada sistema.

## **2. FINLANDIA**

### ***2.1 Red de carreteras finlandesa para transportes especiales por carretera de grandes dimensiones***

La red de carreteras finlandesa para transportes especiales por carretera de grandes dimensiones es una parte preestablecida de la red de carreteras, que se mantiene operable para los transportes especiales por carretera de grandes dimensiones. Prever las necesidades y los requisitos de transportes especiales por carretera no resulta necesariamente caro; sin embargo, corregir con posterioridad los errores cometidos durante las etapas de programación o construcción a menudo resulta bastante caro, incluso imposible.

Es muy importante tener presentes los requisitos de los transportes especiales por carretera y tenerlos también en cuenta a la hora de programar nuevos sistemas de carreteras y de transporte. En muchos casos, los responsables de programar los sistemas de carreteras y de transporte no conocen las necesidades y los requisitos de los transportes especiales por carretera. De ahí que Finlandia haya desarrollado un conjunto de valores e instrucciones estándar para el dimensionamiento de la infraestructura de carreteras.

### ***2.2 Principios***

La Administración de Carreteras finlandesa, junto con los municipios, mantiene y desarrolla la red de carreteras para transportes especiales por carretera de grandes dimensiones. Las obstrucciones de altura y anchura en la red se han eliminado o apartado, lo que facilita y agiliza la retirada temporal o dar la vuelta. Como consecuencia, los transportes especiales por carretera de grandes dimensiones permiten efectuar transportes especiales por carretera con más facilidad, rapidez y menos trastornos para el resto del tráfico.

La altura libre del transporte en esta red es de 7 metros; la anchura libre en las carreteras públicas y las rutas básicas de 7 metros, y en las demás calles y carreteras privadas, de 6 metros. Se

requiere un permiso de transporte especial por carretera, y todas las normas y reglamentos relativos a los transportes especiales por carretera son válidos durante el desplazamiento por la red.

### *2.3 Clasificación*

Desde el punto de vista administrativo, la red de carreteras incluye carreteras públicas, municipales y privadas. Fuera de los núcleos de población, la red funciona mayoritariamente en las principales carreteras y en sus carreteras paralelas. Desde el punto de vista funcional, la red de carreteras se clasifica en 4 categorías:

9. Rutas básicas: rutas desde las fábricas más grandes a los puertos más importantes;
10. Rutas locales: rutas a zonas industriales locales o a otros destinos para los que se requiere el transporte especial por carretera;
11. Rutas para transformadores pesados: rutas desde la estación ferroviaria más cercana hasta una subestación transformadora;
12. Otras rutas.



**ANEXO 7:  
SEÑALIZACIÓN DE LA CARGA Y  
DE LOS VEHÍCULOS DE ESCOLTA**

Véase el documento WORD separado para consultar el contenido del ANEXO 7.

## **ANEXO 8: DEFINICIONES**

Las definiciones contenidas en este capítulo deben entenderse en relación con las siguientes Directivas de la UE y otras normas internacionales:

Directiva del Consejo 96/53/CE de 25 de julio de 1996, 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 *Diario Oficial L 235, 17/09/1996 P. 0059 – 0075*;

Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 1997, relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE *Diario Oficial L 233, 25/08/1997 P. 001 – 0031*;

Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera *Diario Oficial L 059, 27/02/1998 P. 0001 – 0086*;

Norma ISO 612-1978, 15031978 Vehículos de carretera – Dimensiones de vehículos de motor y vehículos remolcados – Términos y definiciones.

### **Transporte especial por carretera**

Vehículo o combinación de vehículos, tanto vacío como con carga indivisible, que únicamente puede ser transportado si supera al menos una de las dimensiones máximas o los pesos del eje, bogie o el peso total permitidos con arreglo a la Directiva 96/53/CE y la legislación nacional.

### **Vehículo especial/vehículo con sobredimensiones**

Vehículo que, debido a su estructura, supera al menos una de las dimensiones máximas o los pesos del eje, del bogie o el peso total (para vehículos vacíos) permitidos con arreglo a la Directiva 96/53/CE y la legislación nacional.

### **Eje**

Un cuerpo de eje (o varios cuerpos de eje en caso de una suspensión independiente) que incluye dos ruedas, en una línea perpendicular al eje longitudinal del vehículo.

### **Distancia entre ejes**

Distancia entre ejes medida perpendicular al eje longitudinal del vehículo.

### **Tractor de lastre**

Vehículo de motor cargado con un lastre cuya finalidad es remolcar o tirar de un remolque con barra de enganche para el transporte especial de mercancías pesadas por carretera.

### **Convoy**

Grupo de un mínimo de dos transportes especiales por carretera que se desplazan uno detrás de otro.

## **Carretilla**

Es un remolque que se utiliza para:

- 1) acoplar un semirremolque a un vehículo tractor. La carretilla transporta la carga de la parte delantera del semirremolque. Cuando se acopla un semirremolque a una carretilla, esto se considera un remolque con barra de enganche.
- 2) transportar la parte (el extremo) trasera de una carga indivisible larga, cuando la carga desempeña la función de bastidor del remolque.
- 3) acoplar un semirremolque de transporte especial por carretera a un vehículo tractor. La carretilla distribuye la carga del semirremolque entre el eje de la quinta rueda del vehículo tractor y el eje o los ejes de la carretilla.

## **Remolque con barra de enganche (Directiva 97/27/CE)**

Un vehículo remolcado por un mínimo de dos ejes y equipado con un dispositivo tractor, que controla la dirección del eje o de los ejes delanteros. El dispositivo tractor puede desplazarse verticalmente con respecto al remolque y no transmite fuerzas verticales significativas al vehículo tractor.

## **Vehículo de escolta**

Vehículo de motor que escolta un transporte especial por carretera a lo largo de su itinerario. Debe garantizar la visibilidad del transporte especial por carretera. Se sitúa en la parte trasera o delantera del transporte, en función del tipo de carretera por la que circule.

## **Punto extremo delantero de un vehículo**

Cuando el vehículo se encuentra en un pavimento horizontal, el punto en el que un plano vertical perpendicular al eje longitudinal del vehículo toca la parte delantera del vehículo vacío.

## **Voladizo delantero de la carga**

La distancia medida horizontalmente y paralela al eje longitudinal del vehículo entre dos planos transversales que pasan por el punto extremo delantero de la carga y el punto extremo delantero del vehículo.

## **Peso bruto del vehículo**

En un vehículo de motor, es la suma de los pesos transmitidos al pavimento de la calzada por todas las ruedas del vehículo y, en un remolque, la suma de los pesos transmitidos al pavimento de la calzada por todas las ruedas del remolque y cualquier peso del remolque aplicado al vehículo tractor.

## **Grupo de ejes (Directiva 97/27/CE)**

La combinación de dos o más ejes que forman parte de un bogie.

## **Carga indivisible (Directiva 96/53/CE)**

Una carga que, al estar destinada a transportarse por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin el indebido coste o riesgo de daños y que, dadas sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo con arreglo a la Directiva 96/53/CE o la legislación nacional.

## **Peso máximo autorizado**

El peso máximo de uso de un vehículo cargado en el tráfico internacional.

## **Grúa móvil**

Máquina autopropulsada especialmente diseñada para levantar cargas.

## **Remolque modular**

Cualquier vehículo remolcado compuesto de módulos interconectables e intercambiables y que requiere un permiso para circular en las carreteras. Los módulos se pueden acoplar en una variedad de combinaciones.

### **Tramitación centralizada**

La tramitación centralizada permite a los solicitantes solicitar y obtener un permiso de transporte especial por carretera para el itinerario completo en una única ubicación.

### **Altura total**

Distancia vertical máxima entre el pavimento de la calzada y un plano horizontal que toca el punto más alto del vehículo o de la combinación de cargas.

### **Longitud total**

Cuando el vehículo cargado se encuentra en un pavimento horizontal, distancia entre dos planos verticales perpendiculares al eje longitudinal del vehículo y que tocan los puntos situados más adelante y más atrás del vehículo o de la combinación de cargas.

### **Eje pendular**

Disposición de dos o más ejes en una línea perpendicular al eje longitudinal del vehículo con el fin de lograr una distribución de la carga equivalente sobre todas las ruedas. (Nota: Las ruedas gemelas se consideran como una única rueda).

### **Permiso**

Documento expedido por las autoridades públicas que autoriza a un transporte especial por carretera a utilizar las vías de circulación públicas o, en algunos Estados miembros, las privadas.

### **Escolta policial**

Fuerza policial que escolta un transporte especial por carretera a lo largo de su itinerario.

### **Escolta privada**

Particular que escolta un transporte especial por carretera a lo largo de su itinerario.

### **Punto extremo trasero de un vehículo**

Cuando el vehículo se encuentra en un pavimento horizontal, el punto en el que un plano vertical perpendicular al eje longitudinal del vehículo toca la parte trasera del vehículo vacío.

### **Voladizo trasero de la carga**

La distancia medida horizontalmente y paralela al eje longitudinal del vehículo entre dos planos transversales que pasan por el punto extremo trasero de la carga y el punto extremo trasero del vehículo.

### **Máquina autopropulsada (Directiva 97/68/CE)**

Cualquier máquina móvil, equipo industrial transportable o vehículo con o sin carrocería, no destinado al uso de pasajeros o al transporte de mercancías por carretera, y propulsado por un motor de combustión interna.

### **Remolque modular autopropulsado**

Un remolque modular autopropulsado consiste en módulos que se pueden acoplar en una variedad de combinaciones para transportar una carga indivisible.

### **Semirremolque (Directiva 97/27/CE)**

Vehículo diseñado para acoplarse a un vehículo de motor o a una carretilla y que aplica una parte significativa de su peso al vehículo de motor o a la carretilla.

**Voladizo lateral de la carga**

Distancia desde el punto más alejado del eje longitudinal del vehículo al punto más alejado del eje longitudinal de la carga.

**Maquinaria remolcada**

Vehículo remolcado no motorizado que no está diseñado ni equipado para transportar mercancías o pasajeros.

**Unidad tractora**

Vehículo tractor semirremolque.

**Director del tránsito**

Persona que ha recibido la formación de director del tránsito de transporte especial por carretera y a la que las autoridades nacionales han concedido una licencia de director del tránsito. Un director del tránsito está legalmente capacitado para dirigir, detener y dar instrucciones al resto del tráfico.

**Remolque (o vehículo remolcado) (Directiva 97/27/CE)**

Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

**Combinación de vehículos (Directiva 96/53/CE)**

Tren de carretera o vehículo articulado compuesto por un vehículo de motor y un remolque, o un vehículo de motor y maquinaria remolcada. (Observación: la definición facilitada por el Grupo de Expertos va más allá de la Directiva 96/53/CE e incluye maquinaria remolcada/autopropulsada).

**Altura del vehículo**

Distancia vertical máxima entre el pavimento de la calzada y un plano horizontal que toca el punto más alto del vehículo.

**Longitud del vehículo**

Cuando el vehículo se encuentra en un pavimento horizontal, distancia entre dos planos verticales perpendiculares al eje longitudinal del vehículo y que tocan sus puntos situados más adelante y atrás.

**Anchura del vehículo**

Cuando el vehículo se encuentra en un pavimento horizontal, distancia entre los dos planos verticales paralelos al eje longitudinal del vehículo y que tocan los lados izquierdo y derecho cuando se encuentra en una posición extendida.

**Luz de advertencia**

Baliza de destellos o giratoria de color ámbar con arreglo al Reglamento 65 del Acuerdo de la CEPE/ONU relativo a la Adopción de prescripciones técnicas uniformes.

**Distancia entre ejes**

Semirremolques: distancia entre los centros del pivote de acoplamiento y el grupo de ejes traseros.

Otros vehículos: distancia entre los centros del grupo de los ejes delantero y trasero.

**ANEXO 9:  
LISTA DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS**

CROS	(Centraal Routeer- en Ontheffings Systeem)
DANBRO	Sistema danés de gestión y mantenimiento de puentes
ESDAL	Entrega de servicios electrónicos para cargas especiales (Electronic Service Delivery of Abnormal Loads)
ETRTO	Organización Técnica Europea del Neumático y la Llanta (European Tyre and Rim Technical Organisation)
UE	Unión Europea
GTW	Peso bruto del remolque (Gross Trailer Weight)
GVW	Peso bruto del vehículo (Gross Vehicle Weight)
LED	Diodo fotoemisor (Light Emitting Diode)
OSS	Tramitación centralizada (One-Stop Shop)
PDF	Formato de documento portátil (Portable Document Format)
RAL	Reichsausschuss fuer Lieferbedingungen (autoridad supervisora de las normas comerciales). Actualmente, la tabla RAL incluye cerca de 210 colores. Los colores están definidos por un código numérico de 4 dígitos, de los cuales el primero de ellos define la gama de color.
RDW	Administración de Carreteras holandesa
SERT	Registro Especial de Camiones y Remolques (Special Registration of Trucks and Trailers)
CEPE	Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas
VIN	Número de identificación del vehículo (Vehicle Identification Number)



**ANEXO 10:  
ÍNDICE**

Consejero	
Color ámbar	20, 65
Solicitud	7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 25, 26, 27, 43, 44, 50, 51, 52, 53,
Flechas	20
Articulado	23, 64
Autoridades	3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 24, 49, 50, 51, 52, 64,
Eje	62, 63, 64, 65
Carga por eje (rígido, pendular)	10, 13, 14, 23, 24, 26, 53
Lastre	
Base	
Baliza	
Capacidad de carga	
Bogie	
Frenos	
Puentes	
Bombillas	
Capacidad	
Certificado	
Canal	
Bastidor	
Clasificación	
Clima, climático	
Color	
Comisión	
Comunicación	
Conos	
Visibilidad	
Convoy	
Ejes de circulación	
Consejo	
Contrapeso	
Grúa	
DANBRO	
Definiciones	
Dimensiones	
Directiva	
Directores	
Carretilla	
Barra de remolque	
Conductores	
Duplex	
Emisiones	
Motores	
Escoltas	
ETRTO	



E-ways  
Exclusión  
Extintor  
Incendio  
Destellos  
Parte delantera  
Cuello de ganso  
Red  
GTW  
Altura  
Carreteras  
Identificación  
Indivisible  
Infraestructuras  
Inspección  
Internet  
ISO  
Itinerario  
Diario  
Pivote de acoplamiento  
Cargado  
Idioma  
LED  
Longitud  
Licencia  
Elevación  
Luces  
Restricciones  
Línea  
Links  
Luminiscencia  
Maquinaria  
Fabricar  
Fabricante  
Mapa  
Señalización  
Masas  
Modular  
Motor  
Autopistas  
Red  
Oficial  
Tramitación centralizada  
Voladizo  
Adelantar  
Paquete  
Parlamento  
Partículas  
Pavimento  
Permisos (corta y larga  
duración)

Programación  
Plataforma  
Punto de entrada  
Escolta policial  
Motorizado  
Escolta privada  
Procedimientos  
Elemento saliente,  
protuberante  
Parte trasera  
Rojo  
Reflectante  
Registro  
Reglamento  
Riesgos  
Inspección técnica  
Techo  
Giratorio  
Normas  
Seguridad  
Autopropulsado  
SERT  
Laterales  
Señalización  
Señales  
Velocidad  
Normas  
Adhesivos  
Señales, bandas  
Estructuras  
Suspensión  
Pruebas  
Remolcado  
Tractor  
Tráfico  
Remolques  
Tren  
Formación  
Camiones  
Túneles  
Comportamiento de giro  
Tipo  
Neumático  
CEPE  
Vacío  
Vehículo  
VIN  
Advertencia  
Vatio (unidad de potencia)  
Pesos  
Rueda  
Blanco  
Ancho

Anchura  
Amarillo

**ANEXO 11:  
AGRADECIMIENTOS**

La Comisión desea agradecer a todos los expertos que han contribuido a elaborar esta guía y cuyo conocimiento profundo del campo ha sido esencial para hacer realidad este documento.

Apellido	Nombre	Organización o Empresa	Dirección	Teléfono	Fax	Correo electrónico
Ader	Tüt	Ministry of Economic Affairs and Communications	Harju str. 11 EE-15072 Tallinn	+372 6256498	+372 6256425	<a href="mailto:tut.ader@mkm.ee">tüt.ader@mkm.ee</a>
Berriochoa	Leonor	Dirección General de Tráfico ( DGT)	c/ Josefa Valcárcel, 28 ES-28027 Madrid	+34 91 3018298	+34 91 3018591	<a href="mailto:leonor@dgt.es">leonor@dgt.es</a>
Borsu	Mathias	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières	Arche de la Défense, Paroi Sud FR-92055 La Défense	+33 1 40818107	+33 1 40818199	<a href="mailto:mathias.borsu@equipement.gouv.fr">mathias.borsu@equipement.gouv.fr</a>
Brites	Isabel	Direcção-Geral de Viaçao	av. Da Republica, 16 PT-060 055 Lisboa	+35 12 13 11 48	+35 12 13 11 42	<a href="mailto:ibrites@dgv.pt">ibrites@dgv.pt</a>
Cahn	Carlo	TLN (Transport en Logistiek Nederland)	Boris Pasternaklaan 22 NL-2700 KS Zoetermeer	+31 079 3636232	+31 079 3636269	<a href="mailto:ccahn@tln.nl">ccahn@tln.nl</a>
Charalampopoulos	George	Road Safety and Environment Directorate	2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos	+30 210 6508000	+30 210 6508088	<a href="mailto:g.charalampo@yme.gov.gr">g.charalampo@yme.gov.gr</a>
Cook	Andrew	Department for Transport	5 Broadway Broad Street UK-B15 1BL Birmingham	+44 121 6872531	+44 (121) 6788569	<a href="mailto:andrew.cook2@highways.gsi.gov.uk">andrew.cook2@highways.gsi.gov.uk</a>
Finn Engelbrecht	Ruby	Road Directorate	Niels Juels Gade 13 DK-1059 Copenhagen K	+45 3341 3485	+45 3315 0848	<a href="mailto:fer@vd.dk">fer@vd.dk</a>
Gosiorovská	Mária	Ministry of Transport, Posts and Telecommunications	Namestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494632	+421 2 52494759	<a href="mailto:maria.gosiorovska@telecom.gov.sk">maria.gosiorovska@telecom.gov.sk</a>

Apellido	Nombre	Organización o Empresa	Dirección	Teléfono	Fax	Correo electrónico
Halcín	Ján	Ministry of Transport, Posts and Telecommunications	Námestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494629	+421 (2) 52442005	<a href="mailto:jan.halcin@telecom.gov.sk">jan.halcin@telecom.gov.sk</a>
Kalaitzis	Panicos	Ministry of Communications	17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia	+357 99 400282	+357 22 354030	<a href="mailto:pkalaitzis@mcw.gov.cy">pkalaitzis@mcw.gov.cy</a>
Kolettas	Soteris	Ministry of Communications	17 Vasileos Pavlou CY-1425 Nicosia	+357 22 807000	+357 22 807099	<a href="mailto:skolettas@rtd.mcw.gov.cy">skolettas@rtd.mcw.gov.cy</a>
Kuusk	Harri	Maanteeamet (Road Administration)	Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn	+372 611 9304	+372 611 9360	<a href="mailto:harri.kuusk@mnt.ee">harri.kuusk@mnt.ee</a>
Lundqvist	Anders	Swedish National Road Administration	Röda vägen 1 SE-781 87 Borlänge	+46 243 75489 +46 706320779	+46 243 75530	<a href="mailto:anders.lundqvist@vv.se">anders.lundqvist@vv.se</a>
Machtelinckx	Erwin	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Résidence Palace Wetstraat 155, BE-1040 Brussels	+32 2 287.45.23	+32 2 733.41.41	<a href="mailto:erwin.machtelinckx@mobiliteit.fgov.be">erwin.machtelinckx@mobiliteit.fgov.be</a>
Manolatu	Eleni	Road Safety and Environment Directorate	2 Anastaseos and Tsigante Street EL-101 91 Holargos	+30 210 6508520	+30 210 6508481	<a href="mailto:e.manolatu@yme.gov.gr">e.manolatu@yme.gov.gr</a>
Procházka	Miloš	Ministry of Transport, Posts and Telecommunications	Námestie slobody 6 SK-810 05 Bratislava	+421 2 52494636	+421 2 52494759	<a href="mailto:milos.prochazka@telecom.gov.sk">milos.prochazka@telecom.gov.sk</a>
Richie	Wim	RDW Department TET	PO Box 777 NL-2700 AT Zoetermeer	+31 79 3458255	+31 79 3458022	<a href="mailto:wrichie@rdw.nl">wrichie@rdw.nl</a>
Rocco	Luca	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Via G. Caraci, 36 IT-00157 Roma	+39 0641586228	+39 0641583253	<a href="mailto:luca.rocco@infrastrutturetrasporti.it">luca.rocco@infrastrutturetrasporti.it</a>
Ruzgus	Gintautas	Road Administration	J. Basanavicius g. 36/2 LT-03109 Vilnius	+370 52131361	+370 52131362	<a href="mailto:gintautas.ruzgus@lra.lt">gintautas.ruzgus@lra.lt</a>
Sarens	Marc	Sarens Group	Autoweg 10 / B BE-1861 Wolvertem	+32 52 319470	+32 52 319329	<a href="mailto:marc.sarens@sarens.com">marc.sarens@sarens.com</a>
Siegmann	Ernst Otto	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Jasminweg 6, DE-30916 Isernhagen	+49 511 8118 384 +49 5136/5380	+49 511 8118 373 +49 5136 896563	<a href="mailto:ernst-otto.siegmann@nmbg.de">ernst-otto.siegmann@nmbg.de</a>
Surmont	Charles	European Commission Directorate-General for Energy and Transport	200 rue de la Loi, BE-1049 Bruxelles	+32 2 295.98.37	+32 2 296.51.96	<a href="mailto:charles.surmont@cec.eu.int">charles.surmont@cec.eu.int</a>
Thomas	Holmstrand	Swedish National Road Administration	Röda vägen 1, SE-781 87 Borlänge	+46 31635248	+46 31801171	<a href="mailto:thomas.holmstrand@vv.se">thomas.holmstrand@vv.se</a>
Thrusholm	Frank	Road Safety and Transport Agency	Adelgade 13 DK-1304	+45 (33) 929100	+45 (33) 381426	<a href="mailto:fth@fstyr.dk">fth@fstyr.dk</a>

Apellido	Nombre	Organización o Empresa	Dirección	Teléfono	Fax	Correo electrónico
			København K			
Vahlberg	Pepe	Finnish Road Administration	Opastinsilta 12 A P.O. Box 70 FI-00521 Helsinki	+358 0 204222887	+358 0 204222882	<a href="mailto:pepe.vahlberg@tiehallinto.fi">pepe.vahlberg@tiehallinto.fi</a>
Vaikmaa	Siim	Maanteeamet (Road Administration)	Pärnu mnt. 463a EE-10916 Tallinn	+372 611 9380	+372 611 9362	<a href="mailto:siim.vaikmaa@mnt.ee">siim.vaikmaa@mnt.ee</a>
Vaitužs	Zulizs	Road Administration	3 Gogola street LV-1743 Riga	+371 7028303	+371 7028304	<a href="mailto:vaituzs@sam.gov.lv">vaituzs@sam.gov.lv</a>
Winkelbauer	Martin	Austrian Road Safety Board / Dept for Driver Education and Vehicle Technology	Ölzeltgasse 3, AT-1030 Vienna	+43 1 717 70 112	+43 1 717 70 9	<a href="mailto:martin.winkelbauer@kfv.at">martin.winkelbauer@kfv.at</a>
Zalaiskalns	Maris	Road Administration	3 Gogola street LV-1743 Riga	+371 7028170	+371 7028171	<a href="mailto:marisz@lvceli.lv">marisz@lvceli.lv</a>

**ANEXO 7:  
SEÑALIZACIÓN DE LA CARGA Y  
DE LOS VEHÍCULOS DE ESCOLTA**





Director del tránsito