

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, 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

[COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD)]

(2013/C 327/22)

Ponente general: **Virgilio RANOCCHIARI**

El 13 de mayo de 2013 el Consejo, y el 18 de abril de 2013 el Parlamento Europeo, de conformidad con el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, 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

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD).

El 21 de mayo de 2013, la Mesa del Comité encargó a la Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información la preparación de los trabajos en este asunto.

Dada la urgencia de los trabajos, en su 491^o pleno de los días 10 y 11 de julio de 2013 (sesión del 11 de julio), el Comité Económico y Social Europeo nombró ponente general a Virgilio Ranocchiarri y aprobó por 87 votos a favor y 1 abstención el presente dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de revisar –al cabo de diecisiete años– la Directiva vigente sobre pesos y dimensiones de determinados vehículos. La propuesta tiene por objeto adaptarse al avance tecnológico con el fin de disponer de vehículos más limpios y seguros.

1.2 Al mismo tiempo, el CESE señala que deben clarificarse algunos aspectos fundamentales con el fin de que la revisión sea coherente con la legislación ya en vigor y se evite toda complejidad o discriminación innecesarias.

1.3 Con tal fin, el CESE confía en que el comité de expertos, constituido con vistas a la adopción de actos delegados, permita eliminar toda incoherencia.

1.4 Respecto de los alerones traseros, el CESE recomienda que su instalación se incluya en el régimen actual del sistema de homologación de tipo europeo y que se evite la homologación de tipo nacional, ya que constituiría un retroceso respecto del sistema de homologación de vehículos completos (*whole vehicle type-approval*, WVTA).

1.5 La excepción respecto del peso, que se concede únicamente a los vehículos con dos ejes y propulsión híbrida o eléctrica, debería ampliarse a los vehículos con tres ejes o más y a los demás vehículos que utilizan tracciones y combustibles alternativos, cuando las soluciones técnicas correspondientes impliquen un peso adicional que reduzca la capacidad de carga útil.

1.6 Los dispositivos de pesaje a bordo no son obligatorios, solo recomendados. El CESE recuerda que no existe una solución técnica para todos los tipos de vehículos y que su instalación puede ser muy complicada en los vehículos con suspensión mecánica o con un alto número de ejes.

En definitiva, será muy difícil contar con un sistema suficientemente preciso que pueda usarse como instrumento de control. En cambio, podría obtenerse idéntico resultado potenciando el sistema de pesaje en marcha (WIM o *weight in motion*) integrado en la calzada, ya utilizado en los Estados miembros.

1.7 Por último, respecto del concepto modular o *longer heavier vehicles* (LHV), el CESE considera que la propuesta de la CE es, por el momento, la más adecuada, tal como se explica en el punto 4.6 del presente dictamen.

1.8 No obstante, cabe la posibilidad – si finalmente aumenta el número de Estados miembros que autoriza un uso transfronterizo de los LHV – de que se produzca un efecto dominó y que se admitan de forma gradual estos vehículos por toda Europa. En tal caso, estas excepciones podrían hacer que lo que ahora es una práctica excepcional se convierta en la norma, contraviniendo el principio rector de la propuesta, que reitera que el concepto modular no afecta de forma significativa a la competencia internacional, y penalizando a los Estados miembros que no permiten los LHV en su territorio.

1.9 Si ello fuera así, la CE solo podría tomar nota y dejar que las fuerzas del mercado decidieran la hoja de ruta. Si los LHV consiguen una cuota de mercado en los Estados miembros con infraestructuras y requisitos de seguridad adecuados, la CE no podrá imponer restricciones sin infringir el principio de subsidiariedad.

2. Introducción

2.1 La Directiva vigente por la que se establecen las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional para determinados vehículos de carretera que circulan en la Unión Europea ⁽¹⁾ data de julio de 1996.

2.2 Dada la necesidad más acuciante de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de productos petroleros y habida cuenta de que el transporte por carretera representa el 82 % del consumo energético del sector de los transportes, era hora de actualizar esta legislación aplicando la evolución técnica más reciente para reducir el consumo de combustible y facilitar las operaciones de transporte intermodal.

2.3 De hecho, el Libro Blanco sobre los transportes de 2011 ⁽²⁾ ya anunció la revisión de la Directiva vigente a fin de autorizar la comercialización de vehículos con una mayor eficiencia energética.

2.4 A la vista de lo que se ha expuesto, el CESE acoge positivamente la propuesta de la Comisión de revisar la Directiva vigente, dado que la revisión tiene en cuenta no solo la reducción de consumo de combustible, sino también las necesidades del transporte intermodal y del transporte en contenedores, así como la seguridad vial.

3. Síntesis de la propuesta de la Comisión Europea

3.1 Autorizar excepciones a las dimensiones máximas de los vehículos:

- para permitir la incorporación de dispositivos aerodinámicos (aleros traseros) a fin de mejorar la eficiencia energética;
- para modificar la cabina con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial, además de la comodidad del conductor.

3.2 Autorizar un aumento de una tonelada de peso para:

- vehículos de motor de dos ejes de propulsión eléctrica o híbrida, con el fin de compensar el peso de las baterías y la doble propulsión, para no mermar la capacidad de carga del vehículo;

- se concederá el mismo aumento de peso a los autobuses para tomar en consideración el aumento del peso medio de los pasajeros y de los equipajes, así como el peso de los nuevos dispositivos de seguridad a bordo. Ello evitará tener que reducir el número de pasajeros por autocar.

3.3 Autorizar un aumento de 15 cm en la longitud de camiones para permitir el uso de contenedores de 45 pies en la Unión Europea.

3.4 Para facilitar la detección de las infracciones relacionadas con el exceso de peso, se recomienda la instalación de «dispositivos de pesaje a bordo» que permitan transmitir los datos de pesaje a las autoridades de control, lo que garantizará la igualdad de condiciones entre los transportistas.

3.5 Confirmar la utilización transfronteriza de vehículos más largos con el sistema modular europeo (o enfoque modular) cuando solo atraviesan una frontera, si los dos Estados miembros afectados ya lo autorizan, siempre que se cumplan las condiciones de excepción establecidas en la Directiva. Esta utilización no debe afectar de manera notable a la competencia internacional.

3.6 La CE redactará características técnicas, niveles mínimos de rendimiento, limitaciones de fabricación y procedimientos respecto de dichos requisitos.

3.7 A este respecto, se constituyó un comité de expertos con vistas a adoptar actos delegados que se rijan por el principio de normas basadas en el comportamiento, con el fin de evitar la imposición de obligaciones desproporcionadas que puedan penalizar especialmente a las pymes. Todas las partes interesadas importantes participan en este comité de expertos.

4. Observaciones del CESE

4.1 Aleros traseros

4.1.1 La longitud máxima autorizada de los vehículos podrá superarse en dos metros como máximo si están equipados con aleros (retractables o plegables) aerodinámicos en la parte trasera.

4.1.2 El CESE apoya la innovación pero pide a la CE que evite toda contradicción legislativa entre esta propuesta (dos metros de tolerancia) y la normativa en materia de homologación de tipo (Reglamento nº 1230/2012), que autoriza un aumento de la longitud de la parte trasera del vehículo en 50 cm y que deberá actualizarse en cuanto se apruebe la propuesta analizada.

4.1.3 Además, la propuesta establece que la instalación de estos dispositivos aerodinámicos deberá ser objeto de una homologación nacional por los Estados miembros, que expedirán un certificado específico que deberá ser reconocido por los demás Estados miembros. En cambio, el CESE, dada la importancia de estos dispositivos, también desde el punto de vista de la seguridad, defiende tajantemente que su homologación se incluya en el sistema de homologación de tipo europeo actual. El enfoque nacional constituiría un retroceso respecto del sistema de homologación de vehículos completos (*whole vehicle type-approval*, WVTA).

⁽¹⁾ Para el transporte de personas: **M2** (a partir de 8+1 plazas con una masa máxima < 5 t); **M3** (igual número de plazas que M2 pero con una masa máxima > 5 t). Para el transporte de mercancías: **N2** (masa máxima > 3,5 t y ≤ 12 t); **N3** (masa máxima > 12 t); **O2** (remolques con una masa máxima > 0,75 t y ≤ 3,5 t); **O3** (remolques con una masa máxima > 3,5 t y ≤ 10 t).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

4.2 Perfilado de la cabina

4.2.1 El CESE propone encarecidamente que tanto la Directiva como las conclusiones del comité de expertos incluyan disposiciones específicas sobre la mejora de la comodidad de la cabina del conductor. Un número cada vez mayor de conductores que realizan trayectos internacionales dentro de la UE pasan su tiempo de descanso dentro del camión, dándose el caso extremo de conductores no residentes (conductores que trabajan desde un país diferente del país de residencia) que viven de hecho durante meses en su camión. Por tanto, es imperativo mejorar la cabina del conductor. Estas mejoras deberán ir acompañadas sin duda del refuerzo de la aplicación del Reglamento (CE) 561/2006 el cual prohíbe que los conductores pasen el tiempo de descanso semanal en el vehículo, junto con medidas para construir nuevas áreas de estacionamiento protegidas y con precios asequibles.

4.2.2 El CESE recuerda que el diseño de una cabina es complejo y costoso y requiere bastante tiempo para su desarrollo. Por consiguiente, los fabricantes deben disponer de un plazo de tiempo adecuado antes de su aplicación; por este motivo, el CESE sugiere que se establezca un período transitorio que garantice condiciones equitativas para todos los fabricantes.

4.3 Vehículos de propulsión eléctrica o híbrida

4.3.1 El CESE apoya las excepciones sobre peso concedidas a estos vehículos, tanto camiones como autocares, pero se pronuncia claramente a favor de que la excepción se aplique a los vehículos con tres ejes o más.

4.3.2 Asimismo, el CESE considera que todos los vehículos ecológicos deberían ser tratados de la misma manera, con arreglo al principio de neutralidad tecnológica confirmado recientemente por la CE en el Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa «CARS 2020»⁽³⁾. Por este motivo, el CESE recomienda conceder la misma excepción a otros sistemas de propulsión y combustibles alternativos, cuando las soluciones técnicas impliquen un peso adicional que penalice la capacidad de carga útil, por ejemplo, vehículos propulsados por hidrógeno, GNC (gas natural comprimido) y GNL (gas natural licuado).

4.4 Contenedores de 45 pies para el transporte intermodal

4.4.1 El CESE apoya plenamente la propuesta de ampliar en 15 cm de la longitud de los vehículos que transportan contenedores de 45 pies.

4.4.2 Este tipo de contenedores, cuyo número aumentó a escala mundial en un 86 % entre 2000 y 2010 hasta representar el 20 % del total mundial de contenedores, con una cuota de mercado de cerca del 3 % en Europa, ya no necesitará un permiso especial, lo que facilitará la mejora del transporte intermodal.

4.4.3 Un aspecto criticable de esta propuesta es el motivo de la limitación de la parte del transporte por carretera establecida en el artículo 11: «menos de 300 kilómetros (...) o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular». La interpretación y el control de esta disposición pueden ser difíciles. Además, también parece criticable el tratamiento

diferente de los trayectos por carretera de o hacia un transporte marítimo de corta distancia para el que no se fijan límites y, aparentemente, se permite asimismo una mayor distancia por carretera, discriminando a las demás combinaciones de transporte intermodal.

4.5 Dispositivos de pesaje a bordo

4.5.1 Es de sobra conocido que los controles de los vehículos respecto del exceso de peso suelen ser ineficientes e insuficientes, lo que pone en peligro la seguridad vial; asimismo, el gran número de infracciones da una ventaja comparativa a los transportistas que no cumplen las normas correspondientes.

4.5.2 La instalación de estos dispositivos a bordo no es nada fácil, dado que no existen soluciones técnicas para todos los tipos de vehículos y que será muy complejo y costoso contar con un sistema suficientemente preciso para poder usarse como instrumento de control. Además, este tipo de dispositivos solo puede ser instalado en los vehículos nuevos, por lo que existe el riesgo de que los Estados miembros apliquen sistemas diferentes y se fragmente el mercado.

4.5.3 Puede obtenerse las mismas mediciones potenciando el actual WIM y parece que es una buena solución viable de acuerdo con la evaluación de impacto de esta propuesta, ya que se estima que los beneficios para los Estados miembros son mucho mayores que el coste.

4.6 Sistema modular europeo/Enfoque modular

4.6.1 Este punto es más sensible y controvertido desde la aprobación de la Directiva vigente en 1996, fecha en que se aceptó la excepción del enfoque modular tras la adhesión de Finlandia y Suecia a la UE, ya que los LHV ya operaban entre ambos países.

4.6.2 En suma, el sistema modular europeo (LHV) consiste en una combinación del semirremolque más largo con una longitud máxima de 13,6 m y del vehículo tractor más largo con una longitud máxima de 7,82 m, de acuerdo con lo que se permite dentro de la UE. El resultado es un vehículo de un máximo de 25,25 m con un peso bruto de hasta 60 toneladas, en tanto que en los Estados miembros donde no están permitidos los LHV la longitud máxima es de 16,50 m para los vehículos articulados y de 18,75 m para los trenes de carretera con un peso bruto máximo de hasta 40 toneladas (hasta 44 toneladas cuando llevan contenedores de 40/45 pies en transporte intermodal).

4.6.3 Las ventajas e inconvenientes del sistema modular europeo son bien conocidas y en cierta forma se reflejan en los distintos 'apodos' que recibe: *eco-combi*, *euro-combi*, *giga-liners*, *mega-trucks*, *super-lorries*, etc.

4.6.4 Quienes defienden a los LHV destacan que mejorará la logística en el continente europeo. Dos LHV pueden sustituir a tres vehículos pesados de transporte de mercancías de los actuales; en consecuencia, puede obtenerse una reducción de los trayectos de aproximadamente un 30 % y de consumo de combustible de un 15 %, con un ahorro en los costes del más del 20 %. Todo ello ofrecerá ventajas adicionales respecto del medio ambiente, la congestión, el desgaste de la calzada y la seguridad vial.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Los detractores utilizan más o menos los mismos argumentos dándoles la vuelta: el sistema modular europeo supone un riesgo para la seguridad del tráfico por carretera que ejerce un enorme impacto en las infraestructuras viarias y una mayor presión sobre el medio ambiente. Su éxito podría abaratar el transporte por carretera incrementando el tráfico rodado, lo que provocaría una transferencia de mercancías del ferrocarril a la carretera.

4.6.5 Estos puntos de vista totalmente opuestos se dan tanto entre las partes interesadas como entre los Estados miembros. Como se ha señalado, Finlandia y Suecia permiten el sistema modular europeo desde hace mucho tiempo y en los Países Bajos se autorizó en 2008, tras varios años de prueba. Alemania, Bélgica y Dinamarca todavía realizan pruebas, mientras que otros Estados miembros se han manifestado en contra del sistema modular europeo dentro de su territorio.

4.6.6 En la actualidad, la CE simplemente propone clarificar el texto de la Directiva vigente, cuya redacción se considera bastante ambigua. Los puntos principales son:

- el uso del sistema modular europeo es una decisión que compete a los Estados miembros, de conformidad con el principio de subsidiariedad, en función de las distintas condiciones locales, y con la neutralidad de la UE sobre los modos de transporte;

- los Estados miembros no tienen la obligación de utilizar el sistema modular europeo, pero tienen derecho a prohibir el tráfico de dicho sistema en su territorio;
- los vehículos con el sistema modular europeo pueden atravesar la frontera de dos Estados miembros limítrofes que autorizan su uso siempre que las operaciones de transporte se limiten a estos dos Estados miembros y a las redes viarias especificadas.

4.6.7 El CESE considera que la propuesta de la CE sobre el sistema modular europeo es adecuada tanto desde el punto de vista jurídico como político.

4.6.8 La Comisión no puede imponer una prohibición ni una liberalización del sistema modular europeo sin infringir el principio de subsidiariedad y la neutralidad respecto del modo de transporte. A juicio del CESE corresponde a los Estados miembros adoptar una decisión tras su propio análisis sobre costes y beneficios.

4.6.9 En una perspectiva a más largo plazo, tal como ya se sugirió en un dictamen anterior del CESE ⁽⁴⁾, debe evaluarse si el uso de vehículos de carretera más largos que operen con nuevos combustibles podría vincularse al desarrollo de corredores multimodales previstos en la Hoja de ruta como parte de la red esencial de RTE-T.

Bruselas, 11 de julio de 2013.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ DO C 24, 28.1.2012, p. 146-153.