



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo sobre la adopción de una 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo sobre la adopción de una 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

(Texto pertinente a efectos delEEE)

1. ANTECEDENTES

Fecha de transmisión de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo (documento COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):	16 de abril de 2013
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:	11 de julio de 2013
Fecha de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura:	15 de abril de 2014
Fecha de transmisión de la propuesta modificada:	N/D
Fecha de adopción de la posición del Consejo:	5 de junio de 2014

2. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

La Directiva 96/53/CE establece las dimensiones máximas de los vehículos pesados de mercancías y de viajeros en el tráfico internacional y sus pesos máximos en el tráfico internacional (los Estados miembros están autorizados a ir más allá de estas dimensiones o pesos en el tráfico internacional en determinadas condiciones).

El principal objetivo de la enmienda es hacer que los vehículos pesados de mercancías y de viajeros sean más ecológicos y seguros mediante la autorización de excepciones respecto de sus pesos y dimensiones, en ciertos casos y determinadas condiciones, cuando actualmente no sean factibles mejoras con las limitaciones establecidas por la Directiva. Se prevé que unos camiones más ecológicos aporten mejoras en eficiencia del consumo de combustible de entre el 7 y el 10 % y la correspondiente reducción de las emisiones de CO₂ y de gases de efecto invernadero. Unos vehículos pesados de mercancías más seguros podrían salvar hasta 500 vidas al año, principalmente entre los usuarios vulnerables como los peatones y los ciclistas en las zonas urbanas.

En particular, la propuesta de la Comisión persigue:

- Facilitar el diseño aerodinámico de los vehículos: mediante la autorización de la prolongación de las cabinas de forma que estas puedan tener un diseño más aerodinámico. Estas cabinas inteligentes aumentarían asimismo la visibilidad del conductor y absorberían mejor la energía en caso de accidente. La propuesta también autoriza el uso de alerones aerodinámicos fijados a la parte trasera de los remolques, semirremolques o camiones, que están disponibles en el mercado y que gozan de un uso cada vez mayor, por ejemplo en los Estados Unidos. La Directiva propuesta no prevé ningún incremento de la capacidad de carga.
- Permitir un aumento de peso para la propulsión híbrida o eléctrica de hasta una tonelada.
- Introducir disposiciones relacionadas con la observancia debido a los niveles preocupantemente altos de exceso de peso. Las nuevas disposiciones recomiendan el uso de sensores de pesaje a bordo de los camiones y la implantación de estaciones de pesaje dinámico en las carreteras, al tiempo que obligan a los Estados miembros a efectuar un número determinado de controles proporcional al tráfico.
- Introducir la responsabilidad solidaria entre el expedidor y el transportista en caso de exceso de peso durante el transporte por carretera (cuando la información proporcionada por el expedidor sea insuficiente o inexacta).
- Facilitar el transporte intermodal de contenedores estableciendo una excepción de hasta 44 toneladas y de 15 centímetros de longitud adicionales para el transporte de contenedores y cajas móviles de 45 pies en el transporte intermodal.
- Permitir una tonelada adicional para los autobuses a fin de tener en cuenta el aumento de peso de los pasajeros y sus equipajes.

Además de los objetivos principales de la modificación anteriormente indicados, la propuesta de la Comisión refleja asimismo la aclaración que esta proporcionó al Parlamento Europeo¹ en relación con la problemática del tráfico transfronterizo de vehículos más largos (es decir, las normas en vigor que autorizan el uso de vehículos más largos en sus territorios respectivos).

3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN DEL CONSEJO

El acuerdo político alcanzado por el Consejo de Transporte de 5 de junio de 2014 apoya los principales objetivos de la propuesta de la Comisión de permitir el diseño de camiones más ecológicos y seguros, si bien se desvía de ella en otros aspectos, en particular:

- Se proponen plazos considerables tanto para la transposición de la nueva Directiva (tres años) como para la aplicación de las disposiciones de su artículo 9 relativas al diseño de nuevas cabinas (cinco años después de la necesaria modificación de la Directiva 2007/46, incluidos sus actos de ejecución) a fin de ajustarse a la capacidad de inversión de determinados fabricantes de vehículos. En la propuesta de la Comisión se establece un plazo de transposición de 18 meses. La Comisión recuerda que su propuesta es de naturaleza habilitadora, en el sentido de que no se obliga a los industriales a fabricar dichas cabinas a no ser que crean que haya un mercado para el producto. La Comisión considera que los largos plazos propuestos no se justifican ya que las tecnologías necesarias ya están disponibles y los ciudadanos de la Unión

¹ Carta del Vicepresidente Kallas a Brian Simpson, Presidente de la Comisión TRAN del PE, de fecha 13 de junio de 2012.

deben poder beneficiarse de unos camiones más ecológicos y seguros en cuanto sea posible.

- El pilar relativo a la observancia propuesto por la Comisión para sancionar las infracciones de exceso de peso (artículos 12 y 13) ha sido en gran parte rechazado por el Consejo, que eliminó el artículo 13 sobre la categorización de las infracciones y diluyó el artículo 12 relativo a la observancia. Por ejemplo, el Consejo sustituyó el indicador numérico de controles de selección previa propuesto por la Comisión (ya aplicado por algunos Estados miembros) por un «número adecuado» de controles. En realidad esto significaría que no habría ningún cambio importante en relación con la situación insatisfactoria actual. Además del desgaste acelerado del firme de las calzadas, que provocaría un aumento de los costes de mantenimiento, la Comisión considera que el exceso de peso de los vehículos compromete la seguridad vial y distorsiona la competencia entre los operadores que cumplen las normas y los que no. La falta de armonización de los procedimientos de control de la observancia y de la cuantía de las sanciones entre los distintos Estados miembros es fuente de confusión para los transportistas y reduce la eficacia de los controles. No obstante, el Consejo convino en que los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el número de controles efectuados y de infracciones sancionadas.
- El Consejo invoca el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b), del Reglamento 182/2011 («cláusula de ausencia de dictamen») en el artículo 10, apartado 5, en su posición en primera lectura. La Comisión ha hecho una declaración recordando que no debe recurrirse a esta disposición sistemáticamente, sino siempre que responda a una necesidad específica de apartarse de la norma de principio, que es que la Comisión puede adoptar un proyecto de acto de ejecución en ausencia de dictamen. Dado que constituye una excepción a la norma general establecida por el artículo 5, apartado 4, el recurso al párrafo segundo, letra b), no puede considerarse simplemente un «poder discrecional» del legislador, sino que ha de interpretarse de manera restrictiva y, por tanto, ha de justificarse.

Por otra parte, la Comisión está satisfecha con los siguientes puntos:

- Se mantiene la redacción de los artículos 8 y 9 sobre características aerodinámicas propuesta por la Comisión, tanto en lo que se refiere al objetivo como al contenido. A pesar de que el Consejo sustituye los actos delegados por actos de ejecución y los limita al artículo 8, la Comisión puede aceptar este enfoque, a la vista de la labor del grupo de expertos que la Comisión ha creado, para detallar y definir el contenido técnico de estos actos. El contenido de los actos delegados contemplados en el artículo 9 podría incorporarse a una actualización de los Reglamentos sobre la homologación de los vehículos en el marco de la Directiva 2007/46/CE. En los artículos 8 y 9, el Consejo ha aclarado el papel de la normativa de homologación de tipo (Directiva 2007/46/CE y Reglamentos 661/2009 y 1230/2012).
- La introducción de la responsabilidad solidaria entre el expedidor y el transportista en lo que se refiere al transporte de contenedores.
- La ampliación del ámbito de aplicación de la tara de peso adicional para los vehículos eléctricos e híbridos a los vehículos con sistemas alternativos de propulsión para ajustarse al peso suplementario necesario para estas tecnologías alternativas.
- El Consejo ha adoptado una nueva definición de operación de transporte intermodal para dar respuesta adecuada a la especificidad del transporte marítimo y por vías

navegables. Esta nueva definición sería aplicable para la concesión de una excepción para 15 centímetros adicionales y para 44 toneladas para los contenedores y cajas móviles de 45 pies.

- El Consejo ha aumentado a 19,5 toneladas el peso autorizado de los autobuses de dos ejes (500 kg más que el peso indicado en la propuesta de la Comisión) para tener en cuenta el aumento de peso debido a los sistemas a bordo (clase Euro VI, equipos de seguridad).

En relación con el tráfico transfronterizo de los vehículos más largos, la Comisión toma nota de la divergencia de opiniones entre los Estados miembros y de la decisión del Consejo de no modificar el texto de la Directiva actual. La Comisión puede aceptar el compromiso de eliminar las disposiciones del artículo correspondiente, manteniendo de esta manera el statu quo de la Directiva actual. La Comisión hizo pública una declaración donde confirma su interpretación del tráfico transfronterizo de vehículos más largos, que es la indicada en la carta anteriormente mencionada del Vicepresidente Kallas al Sr. Simpson.

4. CONCLUSIÓN

La Comisión considera que la actualización de la legislación sobre pesos y dimensiones de los vehículos pesados de mercancías y de viajeros es crucial para la realización de los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. No solamente las nuevas cabinas serán más aerodinámicas, sino que unas cabinas más amplias permitirán introducir en el futuro vehículos con nuevos equipos que mejoren la eficiencia en el consumo de combustible. La Comisión cree asimismo que los nuevos diseños permitirán la introducción de camiones más seguros, lo que contribuirá a salvar vidas en las zonas urbanas en los accidentes a baja velocidad que afecten a vehículos pesados. Por estas razones, la Comisión considera que sería contrario a los intereses de los ciudadanos de la Unión esperar unos años hasta que los fabricantes introduzcan los nuevos diseños que, en gran medida, ya están listos para su implantación. La Comisión es de la opinión de que las cuestiones anteriormente mencionadas merecen ser abordadas durante las negociaciones con los colegisladores.