



Bruselas, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

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 internacional¹, ha contribuido durante numerosos años de manera satisfactoria al buen funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera, fijando las dimensiones y los pesos máximos para los vehículos de transporte nacional e internacional de mercancías y de pasajeros. Asimismo, la Directiva indica en qué condiciones pueden autorizarse excepciones para el tráfico de los vehículos que superen estos límites.

En vista de la evolución del mercado y de las tecnologías disponibles, es hora de analizar si las decisiones tomadas en el momento de la adopción de la Directiva en 1996 siguen siendo pertinentes. En particular, la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de productos petrolíferos se ha convertido en una cuestión crucial en el sector de los transportes y, en especial, en el caso del transporte por carretera que representa el 82 % del consumo energético del sector. El aumento continuo del precio de los combustibles encarece sin cesar la factura energética de Europa y requiere encontrar soluciones que reduzcan el consumo de los vehículos. El Libro Blanco sobre el transporte² publicado en 2011 fijó el objetivo de reducir el 60 % de las emisiones de gas de efecto invernadero de aquí a 2050 en comparación con los niveles de 1990.

En este contexto, el Libro Blanco anunció la revisión de la Directiva sobre las dimensiones y los pesos máximos de los vehículos de transporte por carretera, a fin de autorizar la comercialización de vehículos más aerodinámicos, con una mayor eficacia energética. En efecto, la mejora del rendimiento aerodinámico de los vehículos, así como la incorporación de sistemas de propulsión alternativos, híbridos o eléctricos, solo puede producirse, en los límites de las dimensiones y de los pesos máximos autorizados por la Directiva actual, en detrimento de la capacidad del vehículo. Los motores híbridos o las baterías originan el sobrepeso correspondiente. Las cabinas de tractores más redondeadas en la parte delantera para ser más aerodinámicas serán más largas. La incorporación de alerones perfilados en la parte trasera del vehículo aumenta asimismo su longitud. Esta reducción de la capacidad del vehículo desalienta a los transportistas, a los expedidores y a los fabricantes para utilizar y fabricar vehículos con una mayor eficacia energética.

La revisión de la Directiva ofrece también la ocasión de mejorar la seguridad vial gracias a la mejora del perfilado de la cabina que reduzca los ángulos muertos de visión del conductor, la incorporación de estructuras de absorción de energía en caso de colisión y el aumento de la seguridad y la comodidad del conductor. Esto permitirá, en particular, salvar la vida de numerosos usuarios vulnerables, como peatones o ciclistas, a los que el conductor no siempre ve durante la conducción.

Por consiguiente, conviene modificar la Directiva 96/53/CE con objeto de mejorar la aerodinámica y la eficacia energética de los vehículos, al tiempo que se sigue mejorando la seguridad vial, en los límites impuestos por la geometría de las infraestructuras viarias.

¹ DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

² Libro Blanco sobre el transporte «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» COM(2011) 0144.

Como ejemplo, de acuerdo con algunos estudios³, la incorporación de alerones de longitud comprendida entre uno y dos metros en la parte trasera del vehículo permite economizar entre un 5 % y un 10 % del consumo de combustible a una velocidad media de 80/90 km/h.

Por otra parte, desde la adopción de la Directiva 96/53/CE, el peso medio de un pasajero de autobús ha aumentado. Además, la legislación de la Unión Europea ha impuesto dispositivos de seguridad a bordo cuyo peso reduce también la carga útil del vehículo y, por consiguiente, el número de pasajeros transportados. Esto va en perjuicio del objetivo de reducir el consumo de combustible por persona transportada, así como en contra del objetivo de promover una transferencia modal entre el vehículo individual en favor del transporte colectivo, mucho más respetuoso del medio ambiente.

El ahorro de combustible y la reducción de emisiones contaminantes no son las únicas motivaciones de la propuesta de revisión de la Directiva 96/53/CE.

En efecto, la Directiva 96/53/CE no tiene en cuenta la reciente evolución del transporte en contenedores y del transporte intermodal. Así, por ejemplo, algunos contenedores transportados por ferrocarril, vías navegables, transporte marítimo intercontinental y cabotaje marítimo solo pueden finalizar su viaje por carretera si disponen de permisos especiales que aumentan las cargas administrativas de los transportistas y de las administraciones. Pues bien, en el caso de los contenedores más comunes, de 45 pies de longitud, es decir, 13,72 metros, el aumento de longitud del camión que no exigiría disponer de estos permisos especiales solo sería de 15 cm, lo que no presenta ningún problema ni en términos de seguridad vial ni en lo que respecta a la geometría de las infraestructuras.

Por último, debido a la ausencia en la Directiva actual de disposiciones relativas a los controles de vehículos y a las sanciones aplicables, numerosas infracciones quedan impunes, lo que vacía de contenido las exigencias de la Directiva. La principal infracción cometida es la sobrecarga de peso en el vehículo. De media, uno de cada tres vehículos controlados tiene sobrecarga de peso. Esta sobrecarga supera con frecuencia el 10 %, y hasta el 20 %, del peso máximo autorizado. Esta situación provoca un desgaste prematuro de los revestimientos y aumenta el riesgo de accidentes de carretera. Provoca también una distorsión de la competencia entre empresas de transporte, ya que los defraudadores pueden obtener ventajas competitivas indebidas. Actualmente existen soluciones técnicas de filtrado que permiten realizar controles más numerosos, más rápidos y más eficaces sin ocasionar la detención de todos los vehículos que se desea controlar. Asimismo, existen sistemas de pesaje a bordo que permiten al conductor velar por el cumplimiento de las normas. Por consiguiente, conviene introducir en la Directiva 96/53/CE disposiciones en materia de controles y sanciones, a fin de restablecer el cumplimiento de las normas de competencia entre transportistas, garantizar un buen nivel de seguridad vial y el mantenimiento de las infraestructuras.

Algunos agentes interesados han formulado algunas preguntas relativas a la interpretación del artículo 4 de la Directiva 96/53/CE. En respuesta a dichas preguntas, el 13 de junio de 2012 el Vicepresidente Kallas envió una carta al Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo. En ella se facilitan orientaciones y se señala que la utilización transfronteriza de vehículos más largos está autorizada para los trayectos que solo atraviesan una frontera, si los dos Estados miembros afectados ya lo autorizan y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva 96/53/CE. Esta utilización no debe afectar de manera notable a la competencia internacional. A fin de reflejar las orientaciones facilitadas en dicha carta, la presente revisión incluye en el texto de la Directiva las disposiciones relativas al artículo 4, apartado 4.

³ Estudio TU DELFT de 2011 sobre la aerodinámica de los vehículos pesados.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Se llevaron a cabo consultas públicas y sectoriales en 2011 y 2012, bajo los auspicios de la Comisión.

La consulta pública, organizada de diciembre de 2011 a febrero de 2012, permitió recoger más de un millar de contribuciones de los ciudadanos, de los Estados miembros y de diversas organizaciones profesionales y no gubernamentales. La consulta permitió identificar las opiniones siguientes:

- i) la mejora del rendimiento aerodinámico de los vehículos pesados se considera unánimemente un progreso y en la mayoría de las contribuciones se considera necesario modificar la Directiva 96/53/CE a tal efecto;
- ii) la propuesta de facilitar la introducción de motores híbridos o eléctricos, y el desarrollo del transporte en contenedores y de la intermodalidad modificando la Directiva 96/53/CE recibe la aprobación general;
- iii) el establecimiento de medidas de control del exceso de peso de los vehículos es acogido favorablemente por los representantes de la profesión, ya que restablece una competencia leal entre los transportistas; asimismo, se considera indispensable dotar a los Estados miembros de los medios para llevar a cabo estos controles sin aumentar sus cargas financieras ni perturbar o ralentizar el tráfico.

Sobre la base de los resultados de la consulta, se organizaron seminarios de trabajo que reunieron en torno a la Comisión a fabricantes de vehículos, transportistas y expedidores, agentes del transporte combinado, organismos de control en carretera y agentes de la seguridad vial. Estas consultas pusieron de manifiesto un consenso sobre los objetivos de reducción de la contaminación y del consumo de combustible y de mejora de la seguridad vial, así como sobre la conveniencia de contemplar nuevas posibilidades de transporte intermodal. Además, se alcanzó un acuerdo sobre la necesidad de reforzar los controles, en particular los relativos al exceso de peso de los vehículos. En lo que respecta a las prestaciones aerodinámicas, se proponen cabinas más perfiladas y la instalación en la parte trasera de los vehículos de equipos que reduzcan el efecto de arrastre. Una adaptación de las dimensiones y los pesos máximos, limitada y acompañada de una señalización adecuada a las dimensiones, no parece presentar riesgo para la seguridad vial.

Las medidas presentadas en la presente revisión son el resultado de esta concertación.

Han sido estudiadas en una evaluación de impacto a fin de elegir las mejores opciones, tanto en lo que respecta a la eficacia económica como medioambiental. La hipótesis elegida, que se presenta en detalle en el apartado 4, combina trabajos técnicos de armonización llevados a cabo con un grupo de expertos, con vistas a adoptar actos delegados, con un enfoque reglamentario moderado a fin de no imponer obligaciones desproporcionadas o inaplicables que penalicen a las pequeñas y medianas empresas en particular.

La consulta se centró también en el artículo 4 de la Directiva 96/53/CE, que fija las condiciones para poder acogerse a excepciones a los límites impuestos por la Directiva, cuya determinación corresponde a los Estados miembros en ciertos casos bien definidos. En vista de las divergencias en relación con el tráfico internacional de los vehículos que superen las dimensiones fijadas por la Directiva, la Comisión decidió hacer públicas sus orientaciones relativas a la Directiva actual (carta de 13 de junio de 2012 dirigida al Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo). Las orientaciones relativas al artículo 4, apartado 4, se recogen en el artículo 1, apartado 2, de la presente propuesta.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La propuesta de modificación de la Directiva 96/53/CE se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). En efecto, la mejora de la eficacia y de los resultados medioambientales del transporte por carretera es un objetivo esencial de la política común de transportes. Por otra parte, la armonización de las normas a nivel europeo es una demanda constante de la profesión.

La presente propuesta respeta los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad. Teniendo en cuenta la importancia del transporte para el funcionamiento del mercado interior, su creciente dimensión transfronteriza y el aumento del precio de los combustibles y de las emisiones de gases de efecto invernadero, es indispensable adoptar disposiciones dirigidas a mejorar la eficacia energética del transporte por carretera, reducir su impacto ambiental y garantizar el respeto de las normas.

La propuesta deja libertad a los Estados miembros para que decidan las excepciones a las normas de la propuesta en lo que respecta al transporte nacional. Además, establece un comité encargado de asistir a la Comisión en la elaboración de los requisitos en materia de aerodinámica, así como orientaciones sobre los procedimientos de la política de control y sanciones adaptadas a las infracciones cometidas. Por consiguiente, la presente propuesta no excede de las medidas necesarias para alcanzar su objetivo.

El instrumento propuesto es una directiva, puesto que se trata de modificar una directiva existente. La propuesta se refiere a un asunto de interés para el Espacio Económico Europeo, por lo que deberá extenderse al mismo.

Por último, la propuesta no tiene incidencia en el presupuesto de la Unión.

4. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LA PROPUESTA

La propuesta de la Comisión prevé, en primer lugar, autorizar excepciones a las dimensiones máximas de los vehículos, a fin de permitir la incorporación de dispositivos aerodinámicos en la parte trasera de los vehículos o rediseñar la geometría de la cabina de los tractores. Estas excepciones abren nuevas perspectivas para los fabricantes de tractores, camiones y remolques, si bien deben respetarse determinados requisitos, uno de los cuales es no aumentar la capacidad del vehículo. La Comisión, que estará asistida en la tarea por un comité, precisará ulteriormente dichos requisitos, los cuales garantizan el respeto de las normas de seguridad vial, tienen en cuenta las limitaciones de las infraestructuras y velan por la fluidez del tráfico. Junto a la reducción del consumo de combustible y de las emisiones de gases de efecto invernadero, el perfilado de las cabinas mejora el campo de visión de los conductores y, por tanto, salva aproximadamente 400 vidas humanas anualmente en Europa. Además, se aumenta la seguridad y comodidad de los conductores.

La Comisión modificará el Reglamento (UE) n° 1230/2012, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 en lo que respecta a los requisitos de homologación de los vehículos de motor, a fin de hacerlos compatibles con la presente propuesta de Directiva.

La propuesta de Directiva autoriza un aumento de una tonelada de peso de los vehículos de propulsión eléctrica o híbrida, a fin de tener en cuenta el peso de las baterías eléctricas o del doble motor, sin perjuicio de la capacidad del vehículo. Además, se aumenta una tonelada el peso máximo de los autobuses con objeto de tomar en consideración el aumento del peso medio de los pasajeros y de los equipajes, los nuevos equipos de seguridad impuestos por la normativa, o la nueva clase Euro VI.

La modificación de la Directiva 96/53/CE contribuirá al desarrollo del transporte intermodal gracias a una excepción que autoriza un aumento de 15 cm de la longitud de camiones que transporten contenedores de 45 pies, cada vez más utilizados en el transporte intercontinental y en Europa.

La propuesta confirma también que la utilización transfronteriza de vehículos más largos está autorizada para los trayectos que solo atraviesan una frontera, si los dos Estados miembros afectados ya lo autorizan y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva 96/53/CE. En lo que se refiere al artículo 4, apartado 4, estas operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros y si la infraestructura existente y las condiciones de seguridad vial lo permiten. El artículo 4, apartado 4, se modifica en consecuencia.

Asimismo, se añaden nuevas disposiciones a la Directiva 96/53/CE con el fin de permitir a las autoridades de control detectar mejor las infracciones y armonizar las sanciones administrativas aplicables. La Comisión publicará orientaciones sobre los procedimientos de control, con objeto de armonizar los métodos de control de todos los Estados miembros. Los Estados miembros deberán efectuar un número mínimo de mediciones de vehículos. Estas mediciones se realizarán bien mediante sistemas de pesaje en marcha integrados en la calzada, bien mediante un captor a bordo de los vehículos y comunicado a distancia con los agentes o sistemas de control situados en la carretera. Estas medidas permitirán a las autoridades de control filtrar los vehículos de forma que únicamente los vehículos sobre los que pesen fundadas sospechas de infracción sean detenidos para su control manual. La Comisión definirá las normas técnicas de los dispositivos de pesaje a bordo que permitan la comunicación con las autoridades de control, en particular las normas de la interfaz de comunicación electromagnética, lo que favorecerá la generalización de estos dispositivos. Además, ofrecen la ventaja adicional de permitir a los conductores controlar mejor el peso de sus vehículos.

Además, las infracciones de la Directiva 96/53/CE se clasifican en función de su gravedad, con el fin de armonizar a nivel de la Unión las sanciones administrativas aplicables.

Con objeto de agilizar la implantación de vehículos más aerodinámicos y motores híbridos, la Comisión utilizará los presupuestos a su disposición, en particular, los asignados a las redes transeuropeas y a los programas europeos de investigación, desarrollo e innovación, con el fin de contribuir a la investigación industrial y al equipamiento de las flotas de vehículos.

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente,

- (1) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», publicado en 2011⁶, hace hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO₂) en un 60 % respecto del nivel de 1990 de aquí a 2050.
- (2) En este marco, el Libro Blanco prevé la adaptación de 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, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, adaptar la legislación a la evolución tecnológica y a las nuevas necesidades del mercado y facilitar el transporte intermodal.
- (3) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos, en particular de los remolques o semirremolques, pero que sobrepasan la longitud máxima admitida en virtud de la Directiva 96/53/CE. La incorporación de estos equipos puede ponerse en marcha desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, puesto que dichos productos ya están disponibles en el mercado y se utilizan en otros continentes.
- (4) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría también un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, en

⁴ DO C de , p. .

⁵ DO C de , p. .

⁶ COM(2011) 144.

conjunción con los dispositivos mencionados en el considerando 3. No obstante, esta mejora es imposible con los límites actuales de longitud fijados en la Directiva 96/53/CE sin reducir la capacidad de los vehículos, lo que pondría en peligro el equilibrio económico del sector. Así pues, conviene autorizar una excepción a dicha longitud máxima.

- (5) En sus orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020⁷, la Comisión prevé acciones dirigidas a mejorar la seguridad de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables. La importancia de la visibilidad de los conductores también se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 2007/38/CE en relación con la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados matriculados en la Comunidad⁸. El nuevo perfilado de las cabinas contribuirá igualmente a mejorar la seguridad vial al reducir el ángulo muerto de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, y salvará numerosas vidas de usuarios vulnerables como los peatones o los ciclistas. Asimismo, este nuevo perfilado permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. El aumento del volumen de la cabina también mejoraría la seguridad y comodidad del conductor.
- (6) Los dispositivos aerodinámicos y su incorporación en los vehículos deben someterse a pruebas previamente a su comercialización. Con este fin, los Estados miembros expedirán certificados que serán reconocidos por los otros Estados miembros.
- (7) Los vehículos más largos pueden utilizarse en el transporte transfronterizo si los dos Estados miembros considerados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción en virtud del artículo 4, apartados 3, 4 o 5, de la Directiva. La Comisión Europea ya ha facilitado orientaciones sobre la aplicación del artículo 4 de la Directiva. Las operaciones de transporte contempladas en el artículo 4, apartado 4, no afectan de manera notable a la competencia internacional si la utilización transfronteriza está limitada a dos Estados miembros o si la infraestructura existente y los requisitos de seguridad vial lo permiten. De esta manera, se alcanza un equilibrio entre, por un lado, el derecho de los Estados miembros en virtud del principio de subsidiariedad a decidir soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen el mercado interior. Las disposiciones del artículo 4, apartado 4, se han precisado en este sentido.
- (8) La utilización de motorizaciones alternativas que ya no utilicen únicamente energía fósil y, por tanto, sean no contaminantes o menos contaminantes, tales como los motores eléctricos híbridos para los vehículos pesados o para los autobuses (principalmente en medio urbano o periurbano), se traduce en un exceso de peso que no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo, a fin de no penalizar desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera.
- (9) El Libro Blanco sobre el transporte insiste también en la necesidad de adaptarse a la evolución del transporte intermodal, en particular en el caso del transporte en contenedores, con una creciente utilización de contenedores de más de 45 pies que se transportan en ferrocarril o por vías navegables. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera dentro de trayectos intermodales solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si estos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud de

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

los vehículos puede evitar a los transportistas procedimientos administrativos y facilitar el transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para los demás usuarios de la carretera o de la infraestructura. En efecto, la pequeña extensión que representan estos 15 cm en relación con la longitud de un vehículo pesado articulado (16,50 m) no constituye un riesgo adicional para la seguridad vial. Siguiendo la línea directriz del Libro Blanco sobre el transporte, este aumento solo está autorizado para el transporte intermodal, en el que el componente de carretera no excede de 300 km para operaciones de transporte que incluyen un componente ferroviario, fluvial o marítimo. Esta distancia parece suficiente para conectar un emplazamiento industrial o comercial con una terminal de carga o un puerto fluvial. A fin de conectar un puerto marítimo y contribuir al desarrollo de las autopistas del mar, es posible ampliar esta distancia para una operación de transporte marítimo de corta distancia intraeuropea.

- (10) Con objeto de seguir promoviendo el transporte intermodal y de tener en cuenta el peso en vacío de los contenedores de 45 pies, conviene hacer extensiva la disposición que autoriza la circulación de vehículos con 5 o 6 ejes con 44 toneladas de peso que transporten, en transporte intermodal, contenedores de 40 pies, a los que transporten contenedores de 45 pies.
- (11) Desde la adopción de la Directiva 96/53/CE, el peso medio de los pasajeros de los autocares, así como el de los equipajes, ha aumentado de manera considerable, lo que se ha traducido en una reducción progresiva del número de pasajeros transportados en razón de los límites de peso impuestos por la Directiva. La necesidad de promover el transporte colectivo frente al transporte individual en aras de una mejor eficacia energética, requiere restablecer el número anterior de pasajeros por autocar teniendo en cuenta el aumento del peso de pasajeros y de equipajes. Esto puede realizarse mediante un aumento del peso autorizado de los autocares de dos ejes, si bien en unos límites que garanticen que no se producen daños en las infraestructuras como resultado de un mayor desgaste.
- (12) Las autoridades responsables de hacer cumplir los requisitos relativos al transporte por carretera constatan un elevado número de infracciones, a veces graves, en lo que respecta al peso de los vehículos de transporte. Esta situación se debe al número insuficiente de controles realizados en virtud de la Directiva 96/53/CE, o a su escasa eficacia. Además, los procedimientos y las normas de control varían entre Estados miembros, creando situaciones de inseguridad jurídica para los conductores de vehículos que circulen en varios Estados miembros de la Unión. Por otra parte, los transportistas que no cumplen las normas obtienen una ventaja competitiva significativa en comparación con sus competidores cumplidores y con los demás medios de transporte. Esta situación obstaculiza el buen funcionamiento del mercado interior. Por consiguiente, es necesario que los Estados miembros refuercen el ritmo de los controles efectuados, tanto en lo que respecta a los realizados manualmente como a las preselecciones con vistas a dicho control.
- (13) En efecto, ya están disponibles soluciones tecnológicas sencillas, fijas o móviles, que permiten preseleccionar los vehículos sospechosos de infracción sin necesidad de detenerlos, una manera de actuar menos perjudicial para la fluidez del tráfico, menos onerosa y que garantiza condiciones de seguridad óptimas. Algunos dispositivos pueden instalarse a bordo de los vehículos pesados y ofrecen al conductor un medio de autocontrol que le permite comprobar si cumple la legislación. Estos dispositivos a bordo pueden también comunicar sus datos sin necesidad de detener el vehículo a agentes o sistemas automáticos de control situados en la carretera, utilizando una interfaz de comunicación microondas. En lo que respecta a la preselección, se

considera que un umbral mínimo de un pesaje por cada 2 000 vehículos-kilómetro garantiza la eficacia del control en el territorio de la Unión, ya que permite controlar cada vehículo de media estadística cada tres días.

- (14) La constatación de un número elevado de infracciones a las disposiciones de la Directiva 96/53/CE se debe, en gran medida, al nivel no disuasorio de las sanciones previstas por la legislación de los Estados miembros aplicables a las infracciones de estas normas o incluso a la ausencia de sanciones. Esta deficiencia se agrava por la gran diversidad de sanciones administrativas existentes en los diferentes Estados miembros. A fin de solucionar esta deficiencia, conviene armonizar a escala de la Unión los niveles y las categorías de sanciones administrativas aplicables a las infracciones de la Directiva 96/53/CE. Estas sanciones administrativas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (15) Las autoridades de control de los Estados miembros deben poder intercambiar información con objeto de mejorar la eficacia de los controles del peso de los vehículos o conjuntos de vehículos a escala internacional, y facilitar el buen funcionamiento de los controles, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones y de las sanciones aplicables, y la honorabilidad de la empresa considerada. El punto de contacto designado de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo⁹, podría servir de punto de enlace para este intercambio de información.
- (16) Conviene informar al Parlamento Europeo y al Consejo con regularidad de los controles del tráfico por carretera realizados por los Estados miembros. Esta información, facilitada por los Estados miembros, permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de la presente Directiva por los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.
- (17) Conviene facultar a la Comisión para que adopte actos delegados, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de definir los requisitos aplicables a los nuevos dispositivos aerodinámicos incorporados en la parte trasera de los vehículos o a la concepción de nuevos vehículos de motor, así como las especificaciones técnicas que garanticen la interoperabilidad completa de los dispositivos de pesaje a bordo, y las orientaciones sobre los procedimientos de control del peso de los vehículos en circulación. Es especialmente importante que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, incluido al nivel de expertos. Durante la preparación y la elaboración de los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos pertinentes sean transmitidos simultáneamente, sin demora y de manera apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (18) Teniendo en cuenta que los objetivos de la presente Directiva no pueden alcanzarse de manera suficiente por los Estados miembros y pueden, por tanto, debido al alcance y a los efectos de la presente Directiva, conseguirse mejor al nivel de la Unión, esta puede adoptar las medidas necesarias, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en este mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

⁹ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

(19) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 96/53/CE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 2, párrafo primero, se completa con las definiciones siguientes:
 - «- *vehículo de propulsión híbrida*: cualquier vehículo en el sentido de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹⁰, equipado con uno o más motores de tracción que funcione mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red y con uno o varios motores de tracción de combustión interna;
 - *vehículo eléctrico*: cualquier vehículo en el sentido de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹¹, equipado con uno o más motores de tracción que funcione mediante energía eléctrica y que no esté permanentemente conectado a la red;
 - *unidad de transporte intermodal*: una unidad que pueda entrar en las categorías siguientes: contenedor, caja móvil, semirremolque;».
- 2) El artículo 4 queda modificado como sigue:
 - a) El término «nacional» se suprime en las letras a) y b) del apartado 1.
 - b) La primera frase del párrafo segundo, del artículo 4, apartado 4, se sustituye por el texto siguiente:

«Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si estas se llevan a cabo en el territorio de un Estado miembro o, en el caso de una operación transfronteriza, únicamente entre dos Estados miembros limítrofes que hayan adoptado cada uno medidas en aplicación del presente apartado y si se cumple al menos una de las condiciones previstas en las siguientes letras a) y b):»
- 3) Se suprimen el artículo 4, apartado 6, el artículo 5, letra b), y el artículo 8 *bis*.
- 4) El artículo 5 queda modificado como sigue: Se suprimen los términos «Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 4: a)».
- 5) Las referencias a la Directiva 70/156/CEE del Consejo se sustituyen por una referencia a la Directiva 2007/46/CE¹².
- 6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

¹⁰ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹¹ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹² Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

«Artículo 8

1. Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos que cumplan los requisitos que se precisan a continuación. Dichos rebasamientos tendrán como único objetivo permitir la incorporación en la parte trasera de los vehículos o conjuntos de vehículos de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas.
2. Los requisitos de rendimiento y de seguridad que deberán cumplir los dispositivos mencionados en el primer apartado son los siguientes:
 - mejora significativa de las prestaciones aerodinámicas de los vehículos;
 - en términos de seguridad vial y de seguridad del transporte intermodal:
 - i) la fijación y la sujeción de los dispositivos con el fin de limitar el riesgo de desprendimiento,
 - ii) una señalización diurna y nocturna, eficaz en condiciones meteorológicas desfavorables, que permita percibir el gálibo exterior del vehículo por los otros usuarios de la carretera,
 - iii) un diseño que limite los riesgos para los otros vehículos y sus pasajeros en caso de colisión,
 - iv) un dispositivo que no aumente significativamente los riesgos de volcar por vientos laterales,
 - la integración en las redes existentes, en particular:
 - i) el mantenimiento de la maniobrabilidad de los vehículos o conjuntos de vehículos en las infraestructuras viarias, urbanas e interurbanas,
 - ii) en el caso de los remolques y semirremolques, la inserción en las unidades ferroviarias, marítimas y fluviales en las operaciones de transporte intermodal,
 - iii) dispositivos fácilmente plegables o retractables o desmontables por el conductor.

Los rebasamientos de las longitudes máximas no deberán aumentar la capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.
3. Previamente a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos incorporados y su instalación en los vehículos deberán ser autorizados por los Estados miembros que expedirán un certificado al efecto. Dicho certificado dará fe del cumplimiento de los requisitos mencionados en el apartado 2 e indicará que el dispositivo contribuye de manera significativa a la mejora del rendimiento aerodinámico. Los certificados de autorización expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos mencionados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado de comprobación mencionado en el apartado 3.
5. En espera de la adopción de los actos delegados, estarán autorizados a circular los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la

parte trasera que cumplan los requisitos mencionados en el apartado 2 y hayan sido comprobados de conformidad con el apartado 3, siempre que su longitud rebase como máximo dos metros la longitud fijada en el anexo I, punto 1.1 Esta medida transitoria se aplicará desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.».

- 7) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

1. Con el fin de mejorar el rendimiento aerodinámico y la seguridad vial de los vehículos o conjuntos de vehículos, las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, podrán ser rebasadas por los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos previstos en el apartado 2 siguiente. Estos rebasamientos tienen por objetivo principal permitir la fabricación de cabinas de tractores que mejoren las características aerodinámicas de los vehículos o conjuntos de vehículos y mejoren la seguridad vial.
 2. Los requisitos de rendimiento y de seguridad que deberán cumplir las cabinas mencionadas en el apartado 1 son los siguientes:
 - mejora significativa del rendimiento aerodinámico de los vehículos;
 - mejora de la seguridad vial y de la seguridad del transporte intermodal, en particular garantizar que la forma delantera de la cabina:
 - i) mejora la visibilidad de los usuarios vulnerables por el conductor, en particular reduce el ángulo muerto de visibilidad situado bajo el parabrisas delantero,
 - ii) reduce los daños en caso de choque;
 - maniobrabilidad de los vehículos o conjuntos de vehículos en las infraestructuras y sin imponer límites a la utilización de los vehículos en las terminales intermodales,
 - el confort y la seguridad de los conductores.Los rebasamientos de las longitudes máximas no deberán aumentar la capacidad de los vehículos o conjuntos de vehículos.
 3. Previamente a su comercialización, el rendimiento aerodinámico de los nuevos diseños de vehículos de motor será comprobado por los Estados miembros, que expedirán un certificado que atestiguará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 2. Los certificados expedidos en un Estado miembro serán reconocidos por los demás Estados miembros.
 4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, para completar los requisitos que deberán cumplir las nuevas cabinas de tractor contemplados en el apartado 2. Dichos requisitos adoptarán la forma de características técnicas, de niveles mínimos de rendimiento, de limitaciones de diseño y de procedimientos destinados a la expedición del certificado en el que se indique la mejora de rendimiento aerodinámico mencionada en el apartado 3.».
- 8) En el artículo 10, los términos «En la fecha indicada en el artículo 11» se sustituyen por los términos «El 17 de septiembre de 1997».
- 9) El artículo 10 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10 bis

Los pesos máximos de los vehículos de propulsión híbrida o de propulsión completamente eléctrica serán los indicados en el anexo I, punto 2.3.1.

No obstante, los vehículos de propulsión híbrida o eléctrica deberán respetar los límites indicados en el anexo I, punto 3: peso máximo autorizado por eje.».

- 10) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Las dimensiones máximas fijadas en el anexo I, puntos 1.1 y 1.6 podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores o cajas móviles de 45 pies, cuando el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil forme parte de una operación de transporte intermodal.

A efectos del presente artículo y del punto 2.2.2, letra c), del anexo I, la operación de transporte intermodal deberá utilizar al menos el ferrocarril, el transporte fluvial o el transporte marítimo. Asimismo, el trayecto inicial y/o final deberá incluir una parte por carretera. Cada una de estas partes por carretera deberá extenderse menos de 300 kilómetros en el territorio de la Unión Europea o hasta las terminales más próximas entre las que exista un servicio regular. Una operación de transporte también se considerará transporte intermodal cuando utilice un transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo, con independencia de cuáles sean las longitudes de los trayectos iniciales y finales por carretera. El trayecto inicial y el trayecto final por carretera de una operación que utilice el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se extenderán desde el punto de carga de la mercancía hasta el puerto marítimo apropiado más próximo en el trayecto inicial y/o, en su caso, entre el puerto marítimo apropiado más próximo y el punto de descarga de la mercancía en el trayecto final.».

- 11) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

1. Los Estados miembros establecerán un dispositivo de preselección y de control específico de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, con objeto de velar por el cumplimiento de las obligaciones de la presente Directiva.
2. Transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros efectuarán mediciones de peso de los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación. Estas mediciones de preselección tendrán por objeto identificar los vehículos sospechosos de haber incurrido en una infracción que deban ser controlados manualmente. Las mediciones podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante sistemas a bordo de los vehículos de conformidad con el apartado 6 siguiente. Los sistemas automáticos deberán permitir la identificación de los vehículos sospechosos de rebasar los pesos máximos autorizados. Puesto que estos sistemas automáticos solo se utilizan para una preselección, y no para definir una infracción, su certificación por los Estados miembros no será obligatoria.
3. Los Estados miembros llevarán a cabo un número de medidas de preselección que representen al menos un pesaje por 2 000 vehículos-kilómetro de media anual.

4. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes intercambien las informaciones necesarias para mejorar la eficacia de estos controles a nivel de la Unión y para facilitar su aplicación, en particular, a través del punto de contacto nacional responsable del intercambio de información con los otros Estados miembros. Estas informaciones necesarias incluyen, en particular, la identificación de los infractores, la descripción de las infracciones cometidas y de las sanciones aplicadas, y el estado de honorabilidad de la empresa considerada. El punto de contacto se designará de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009.
5. Los vehículos sospechosos de exceso de peso tras la preselección efectuada de conformidad con el apartado 2 serán objeto de al menos una de las medidas siguientes:
 - i) control en carretera con un equipo de medida homologado, una vez interceptado el vehículo,
 - ii) notificación a la empresa de transporte de la información sobre la sospecha de exceso de peso del vehículo,
 - iii) control de la empresa de transporte en sus locales, en particular en caso de reincidencia, tras el envío de la información mencionada en el inciso ii).
6. De conformidad con el apartado 1, los Estados miembros promoverán el equipamiento de vehículos y conjuntos de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo (peso total y peso por eje) que permitan transmitir en todo momento los datos de pesaje, a partir de un vehículo en movimiento, a una autoridad que efectúe controles en carretera o responsable de la normativa de transporte de mercancías. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 16, en lo que respecta a:
 - las especificaciones técnicas complementarias que garanticen la interoperabilidad completa a nivel de la Unión de los equipos a bordo de pesaje mencionados en el apartado 6, a fin de que las autoridades del Estado miembro puedan comunicarse de la misma manera con los vehículos y conjuntos de vehículos registrados en cualquier Estado miembro y, en su caso, intercambiar las informaciones recibidas con las autoridades de los otros Estados miembros,
 - los procedimientos de los controles de preselección mencionados en el apartado 2 del presente artículo, las especificaciones técnicas de los medios materiales utilizados para dichos controles, los requisitos de precisión y las normas de empleo de estos medios materiales. Estos procedimientos, especificaciones y normas de empleo tienen por objeto garantizar que los controles se realicen de la misma manera en todos los Estados miembros, velando así por una igualdad de trato de todos los transportistas en el conjunto del territorio de la Unión.»
- 12) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

¹³ DSRC: *Dedicated Short Range Communications* (Comunicaciones dedicadas de corto alcance).

«Artículo 13

1. Las infracciones de la presente Directiva se clasifican en diferentes categorías en función de su gravedad.
2. Un exceso de peso inferior al 5 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.
3. Un exceso de peso comprendido entre un 5 % y un 10 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción menor en el sentido de la presente Directiva, y dará lugar a una sanción financiera. Las autoridades de control podrán igualmente inmovilizar el vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.
4. Un exceso de peso comprendido entre un 10 % y un 20 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción grave en el sentido de la presente Directiva. Dará lugar a una sanción financiera y a la inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado.
5. Un exceso de peso superior al 20 % del peso máximo autorizado en los puntos 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Dará lugar a una inmovilización inmediata del vehículo para su descarga hasta alcanzar el peso máximo autorizado y a una sanción financiera. El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009¹⁴.
6. Un exceso de longitud o de anchura inferior al 2 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I dará lugar a una advertencia escrita a la empresa de transporte, que podrá resultar en una sanción, en los casos en que dicha sanción esté prevista en la legislación nacional.
7. Un exceso de longitud o de anchura comprendido entre el 2 % y el 20 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, tanto en lo que respecta a la carga a bordo como al peso del propio vehículo, resultará en una sanción financiera. Las autoridades de control inmovilizarán el vehículo hasta la descarga si el exceso de longitud o de ancho procede de la carga, o hasta la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte, de conformidad con el artículo 4, apartado 3.
8. Un exceso de longitud o de anchura de la carga o del vehículo superior al 20 % de las dimensiones máximas indicadas en el punto 1 del anexo I, se considerará una infracción muy grave en el sentido de la presente Directiva, debido al aumento de los riesgos para los otros usuarios de la carretera. Esta infracción dará lugar a una sanción financiera y a la inmovilización inmediata del vehículo por las autoridades de control, hasta la descarga o la obtención de un permiso especial expedido por la empresa de transporte de conformidad con el artículo 4, apartado 3, si el exceso de longitud o de anchura procede de la carga. El procedimiento de pérdida de honorabilidad de la empresa de transporte se llevará a cabo de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1071/2009.

¹⁴ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

9. Las sanciones financieras mencionadas en los apartados 3, 4, 5, 7, y 8 serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.».

13) Se añade el artículo 14 siguiente:

«Artículo 14

En lo que respecta al transporte de contenedores, el expedidor entregará al transportista por carretera al que haya confiado un contenedor una declaración en la que se indique el peso del contenedor transportado. Cuando esta información falte o sea inexacta, el expedidor será responsable en la misma medida que el transportista en caso de exceso de peso del vehículo.».

14) Se añade el artículo 15 siguiente:

«Artículo 15

Los Estados miembros deberán presentar en el primer trimestre del año civil y con periodicidad bianual un informe a la Comisión sobre los controles realizados durante los dos años civiles anteriores, sus resultados y las sanciones aplicadas a los infractores. La Comisión realizará un análisis de estos informes y lo transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo durante el segundo trimestre del año civil.».

15) Se añade el artículo 16 siguiente:

«Artículo 16

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
 2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, se otorgarán a la Comisión por una duración indeterminada a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
 3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 4, en el artículo 9, apartado 5, y en el artículo 12, apartado 7, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
 4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
 5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8 apartado 4, el artículo 9, apartado 5, y el artículo 12, apartado 7, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Dicho plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.
- 16) El anexo I queda modificado como sigue:
- a) El punto 1.2, letra b), se sustituye por el texto siguiente:

- «superestructuras de vehículos acondicionados o que transporten unidades de transporte intermodal acondicionadas: 2,60 m»
- b) el punto 2.2.2, letra c), se sustituye por el texto siguiente:
«vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte intermodal, una o varias unidades de transporte intermodal, por una longitud máxima total de 40 o 45 pies: 44 t»
- c) el punto 2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:
«Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses: 18 t»
«Vehículos de motor de dos ejes, distintos de los autobuses, y de propulsión híbrida o eléctrica: 19 t»
«Autobuses de dos ejes: 19 t».

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar 18 meses después de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas contendrán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de tal referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente