



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

24.7.2013

DOCUMENTO DE TRABAJO

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)0195)

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Jörg Leichtfried

DT\944682ES.doc

PE516.725v02-00

ES

Unida en la diversidad

ES

Legislación existente

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, establece límites con respecto a las dimensiones y los pesos máximos autorizados de vehículos que circulan en la Unión Europea y fija las condiciones con arreglo a las cuales se podrán autorizar excepciones a dichos límites máximos.

Sin embargo, la Directiva no tiene en cuenta la evolución más reciente de los mercados y la tecnología.

Propuesta de la Comisión COM(2013)0195

Para asegurar la puesta en el mercado de vehículos más aerodinámicos y dotados de una mayor eficacia energética, sin detrimento de su carga útil, la Comisión propone modificar la Directiva 96/53/CE con arreglo a las premisas siguientes:

- Incremento del peso total de los vehículos para que puedan utilizarse motores eléctricos e híbridos, que suelen tener un mayor peso. Se tendrá así en cuenta también el peso medio de las personas que viajan en autobuses comerciales, más elevado que en la fecha de la entrada en vigor de la Directiva 96/53/CE del Consejo;
- Incremento de la longitud total de los vehículos, para que puedan usarse cabezas tractoras más aerodinámicas, y/o alerones perfilados en la parte posterior. Con esta modificación será posible transportar contenedores de 45 pies de longitud, cuyo uso se está estableciendo como estándar en otros modos de transporte, facilitándose así la integración del transporte por carretera en los sistemas intermodales;
- Introducción de disposiciones sobre controles y sanciones, para que los controles en carretera sean más específicos y eficientes y se establezca un marco común de sanciones en todos los Estados miembros;
- Establecer expresamente la posibilidad de que se utilicen, en trayectos que incluyan el cruce de una sola frontera, vehículos más largos, a reserva del cumplimiento de determinadas condiciones.

Puntos de debate

1. Circulación transfronteriza de camiones más largos (artículo 4, apartado 4, de la Directiva 96/53/CE del Consejo)

La propuesta preconiza autorizar explícitamente por ley la utilización de vehículos más largos para un transporte transfronterizo si los dos Estados miembros por los que vayan a circular ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción del artículo 4, apartados 3, 4 ó 5, de la Directiva 96/53/CE. La Comisión sostiene que esta medida tendrá una repercusión relativamente modesta sobre la competencia internacional si la operación transfronteriza se limita a dos Estados miembros cuya infraestructura existente y condiciones de seguridad en

carretera lo permiten. Por otra parte, según la propuesta, se equilibrará, por un lado, el derecho de los Estados miembros, de conformidad con el principio de subsidiariedad, a adoptar las soluciones de transporte apropiadas a sus circunstancias específicas y, por otro lado, la necesidad de que tales políticas no falseen las condiciones en el mercado interior.

Comentarios del ponente

En un principio, la Comisión anunció que en caso de confirmarse que se estaban usando camiones más largos y de mayor peso en trayectos transfronterizos, incoaría contra los Estados miembros en cuestión procedimientos de infracción de la Directiva 96/53/CE. Sin embargo, la Comisión cambió completamente su interpretación del texto de la directiva tras haber sido contactada por diversas partes interesadas. El ponente desea subrayar, a este respecto, que es preciso seguir procedimientos democráticos y que todo cambio con relación a lo que se considera permisible en el tráfico transfronterizo incumbe a los colegisladores, no a las partes interesadas.

El ponente desea señalar que algunos parlamentos nacionales (como las dos cámaras del Parlamento austríaco y el Bundesrat alemán) han expresado su preocupación ante la propuesta de permitir de forma explícita que los llamados *gigaliner* crucen fronteras entre Estados miembros. Además, el ponente no está de acuerdo con el argumento de que ese tráfico no afecta a las condiciones de competencia en la Unión. En opinión del ponente, el hecho de permitir la circulación de tales vehículos entre algunos Estados miembros y prohibirlo entre otros colocaría a los Estados miembros que la prohíben en una situación de desventaja económica, a lo que se añadirían presiones considerables por parte de fabricantes, transportistas y países limítrofes para que modificaran sus legislaciones. Esto a su vez podría crear un espinoso conflicto entre la necesidad de cada Estado miembro de proteger los intereses económicos de sus empresas, por una parte, y la necesidad de garantizar la seguridad y proteger el medio ambiente, por otro.

El ponente desea destacar que la Comisión no ha llevado a cabo ningún estudio de impacto con respecto al tráfico transfronterizo de estos vehículos de mayor longitud y peso (LHVs). Sin embargo, estudios independientes han puesto de relieve que el transporte ferroviario y los transportes intermodales sufrirían una importante disminución en su volumen de transportes si se autorizara la circulación transfronteriza de los *gigaliner*¹. El ponente considera, por consiguiente, que la libre circulación de camiones de mayor longitud entre los Estados miembros menoscabaría uno de los principales objetivos de la Unión enunciados en el Libro Blanco de la Comisión sobre la Política de Transportes², a saber, el de fomentar el traslado modal de la carretera al ferrocarril a escala de la Unión Europea. Además, la circulación de camiones de mayor longitud y peso podría repercutir negativamente sobre la seguridad en las carreteras, incrementando el riesgo de accidentes graves, habida cuenta de las dimensiones y del peso de estos vehículos.

Para garantizar condiciones de competencia equitativas en la Unión Europea, contribuir al traslado modal de la carretera al ferrocarril y preservar los derechos de los Estados miembros en materia de subsidiariedad, se debería prohibir explícitamente la circulación transfronteriza de los *gigaliner* entre Estados miembros. Cada Estado miembro debería ser libre de decidir, de un modo no discriminatorio, si permite o no la circulación de estos vehículos en su respectivo territorio. De todos modos, como los camiones de mayor longitud tienen un mayor

peso y, por ende, pueden causar un desgaste más rápido de las infraestructuras viarias, su circulación debería gravarse, llegado el caso, con peajes más elevados.

2. Mejora de las características aerodinámicas y de la seguridad en carretera de los vehículos (artículos 8 y 9)

La Comisión propone autorizar la instalación en la parte posterior de los vehículos (o conjuntos de vehículos) de dispositivos que mejoren sus características aerodinámicas (artículo 8). Para garantizar que dichos dispositivos complementarios cumplan los requisitos de seguridad en carretera, deberán estar sólidamente fijados, tener una señalización diurna y nocturna, no conllevar riesgos adicionales para otros vehículos en caso de colisión, ni volcar en caso de vientos laterales.

Además, la propuesta contempla la posibilidad de modificar las cabinas de las cabezas tractoras para optimizar sus características aerodinámicas, mejorar la viabilidad y contribuir a una mayor seguridad de los conductores y de los usuarios de la carretera vulnerables, reduciendo el ángulo muerto de visión del conductor (artículo 9).

Comentarios del ponente

Aunque el ponente respalda las nuevas disposiciones relativas al diseño aerodinámico de los vehículos propuestas en el artículo 8 y está de acuerdo con las prescripciones básicas que contienen, quisiera advertir que estos vehículos, aunque lleven instalados alerones adicionales u otros dispositivos aerodinámicos en su gálibo, deberán ser aptos para ser transportados por ferrocarril, en particular, en el marco de un transporte intermodal. El legislador debería garantizar que las mejoras aerodinámicas en los camiones no redunden en menoscabo de la utilización de sistemas intermodales ni la frenen.

El ponente expresa su decepción por el hecho de que la propuesta deje totalmente de lado la cuestión de la altura de los vehículos. Lamenta que no se hayan realizado apenas estudios científicos sobre las implicaciones de los ajustes aerodinámicos preconizados. Subraya que el transporte intermodal ofrece perspectivas mucho más interesantes, en términos de emisiones de CO₂, que la mejora de la eficiencia aerodinámica de los camiones.

En último lugar, el ponente desearía señalar que, en lo relativo a su incidencia sobre las dimensiones de los vehículos, los elementos aerodinámicos que se instalan ya están sujetos a las disposiciones legislativas de la UE sobre la homologación de vehículos. El Reglamento (UE) n° 1230/2012 de la Comisión prevé excepciones para los elementos destinados a mejorar la aerodinámica instalados en la parte posterior de los vehículos (500 mm en comparación, transitoriamente, con los 2 000 mm propuestos en COM(2013)0195) y los dispositivos en la parte lateral de los vehículos. Convendría dilucidar si realmente se necesita una nueva directiva para regular estos mismos aspectos. Si se confirmara esta necesidad, será preciso garantizar la debida coherencia entre los dos textos legislativos.

Por cuanto atañe a la seguridad vial, el ponente se felicita por la intención de la propuesta de mejorar la manejabilidad de los vehículos, la visibilidad y la seguridad de los conductores (artículo 9), y aboga por reforzar estas disposiciones, en el sentido de que los cambios en el

diseño de las cabinas sean obligatorios y no opcionales. Se calcula que cambiando el diseño de las cabinas de conductor se podrán evitar entre 300 y 500 muertes al año, es decir, que el actual número de víctimas mortales en accidentes de tráfico con participación de camiones se reduciría en un 10 %. La seguridad vial ha sido durante mucho tiempo una de las prioridades del Parlamento Europeo, de lo que da testimonio su Resolución sobre la seguridad vial europea 2011-2020, de 27 de septiembre de 2011¹. A juicio del ponente es importante que los cambios relativos al diseño de las cabinas del conductor se introduzcan con carácter obligatorio, de acuerdo con las prioridades en materia de seguridad vial formuladas por el Parlamento. Para estas medidas no se requieren nuevas técnicas pioneras, ya que se trata de principios sobradamente conocidos, y si la voluntad política existe, las disposiciones se podrían introducir en breve. Si resultara oportuno, se podría prever un periodo transitorio para dar a los fabricantes más tiempo para adaptar sus diseños a los nuevos requisitos.

3. Controles de preselección y criba (artículo 12)

Se propone que los Estados miembros establezcan un sistema de preselección para la realización selectiva de controles en los vehículos (o conjuntos de vehículos) en carretera, a fin de que los controles sean más selectivos y eficientes. Tales medidas de preselección sirven para ver qué vehículos pueden haber incurrido en una infracción y deben someterse a un control manual. En la propuesta se hace constar que, para ello, se pueden instalar bien sistemas automáticos en las infraestructuras (artículo 12, apartado 2) o dispositivos de pesaje a bordo de los vehículos (artículo 12, apartado 6).

Comentarios del ponente

El ponente está de acuerdo con el objetivo de instaurar un sistema de preselección con miras a efectuar controles más selectivos y eficientes, reducir los incordios a los transportistas que respetan la normativa y evitar trabajo a las autoridades de control. Para garantizar iguales condiciones de competencia en toda la Unión y trasladar la responsabilidad del cumplimiento de las normas de seguridad de las autoridades de control a los transportistas y expedidores, el ponente aboga por que sea obligatorio instalar en los vehículos dispositivos de pesaje a bordo. La propuesta se centra principalmente en los controles de pesos (exceso de peso), pero también es oportuno verificar las dimensiones (anchura, longitud y altura). Por otra parte parece cuestionable que las tolerancias (del 5 % para el peso, y del 2 % para longitudes y anchuras) con respecto a los valores autorizados, a efectos de sanción, haya que establecerlas en la propuesta de Directiva. El ponente se inclinaría más por establecer un sistema armonizado para tales límites, y no dejar que cada Estado miembro determine por su cuenta si impone o no una sanción en caso de infracción.

4. Actos delegados (artículo 16)

La propuesta prevé facultar a la Comisión para definir los criterios que deben cumplir los nuevos dispositivos aerodinámicos montados en la parte posterior de los vehículos (artículo 8, apartado 4), el diseño de los vehículos de motor nuevos (artículo 9, apartado 5), las especificaciones técnicas que garanticen la plena interoperabilidad de los dispositivos de pesaje a bordo, así como las orientaciones sobre los procedimientos de control de pesos durante la marcha (artículo 12, apartado 7).

Comentarios del ponente

Si bien es cierto que se requiere un cierto grado de flexibilidad para que la legislación pueda seguir el paso de los avances tecnológicos, conviene examinar detenidamente si la prevista delegación de poderes en la Comisión es necesaria en todos los terrenos. A fin de cuentas, la responsabilidad de los textos legislativos recae en el legislador. El alcance de la delegación de poderes contemplada parece excesivamente amplio; el Parlamento debería preservar su derecho a modificar elementos esenciales por medio del procedimiento legislativo ordinario.