

Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) nº 1/2015 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo 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

(2015/C 40/02)

I. INTRODUCCIÓN

El 15 de abril de 2013, la Comisión presentó al Consejo 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.

El 15 de abril de 2014, el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura.

El 5 de junio de 2014, el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre el proyecto de Directiva. Tras la revisión jurídico-lingüística, el Consejo adoptó su posición en primera lectura el 16 de octubre de 2014, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN EN PRIMERA LECTURA

1. Consideraciones generales

El objetivo de esta iniciativa legislativa es mejorar la aerodinámica y la eficacia energética de los vehículos, al tiempo que se sigue mejorando la seguridad vial y se respetan los límites impuestos por la geometría de las infraestructuras viarias.

Además, se pretende promover el uso de vehículos con combustible alternativo, facilitar el desarrollo del transporte intermodal, confirmar que el uso transfronterizo de vehículos más largos es lícito para los viajes que cruzan una sola frontera y posibilitar que las autoridades de inspección detecten mejor las infracciones.

El planteamiento seguido por el Consejo ha consistido en introducir varias modificaciones en la propuesta original. Las principales disposiciones de la Directiva se han modificado significativamente. Por consiguiente, la posición del Consejo en primera lectura modifica la propuesta original de la Comisión volviendo a redactarla y añadiendo y suprimiendo varias disposiciones del texto. Ello significa que el Consejo no puede aceptar las modificaciones introducidas por el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura en relación con dichas disposiciones.

2. Principales cuestiones normativas

i) Aclaración sobre el tráfico transfronterizo de vehículos de más longitud [artículo 1, punto 2, letras a) y b)-artículo 4, apartados 1 y 4]

La Comisión propone modificar la Directiva 96/53/CE con el fin de confirmar que el uso transfronterizo de vehículos de longitud superior a la autorizada es lícito para trayectos que cruzen una sola frontera, si los dos Estados miembros afectados ya lo permiten y si se cumplen las condiciones de excepción con arreglo la Directiva.

El Consejo considera que la Directiva 96/53/CE refleja el adecuado equilibrio entre el derecho de los Estados miembros a estudiar y decidir soluciones de transporte acordes a sus circunstancias locales y la necesidad de evitar distorsiones del mercado interior y repercusiones significativas en la competencia internacional. El Consejo y el Parlamento tienen opiniones similares a este respecto.

Se incorporaron al texto las enmiendas 21 y 22. El Consejo no aceptó la enmienda 63.

ii) Combustibles alternativos [artículo 1, punto 2, letra a); artículo 1, punto 8; artículo 10 ter; artículo 1, punto 9, letras e) y f)]

En la misma línea que la propuesta de la Comisión, el Consejo se decidió por un enfoque que fomenta el uso de vehículos con combustible alternativo. Se ha añadido al texto una definición de combustibles alternativos. La lista de los combustibles alternativos que ya pueden beneficiarse del peso adicional que se requiere para el uso de combustibles alternativos (máximo de 1 tonelada) puede ser actualizada por la Comisión para tener en cuenta los avances tecnológicos.

A efectos de control, el peso adicional requerido por la tecnología de los combustibles alternativos debe definirse sobre la base de la documentación facilitada por el fabricante. En el texto se aclara que dicho exceso de peso no debe contabilizarse en detrimento de la carga útil del vehículo.

El enfoque del Parlamento Europeo es similar al enfoque del Consejo en relación con las tecnologías de baja emisión de carbono. Las enmiendas 18, 19, 42, 43 y 69 se han incorporado parcialmente o en cuanto al fondo.

iii) *Transporte combinado frente a transporte intermodal [(artículo 1, punto 1-artículo 2, primer párrafo, guion 16) y (artículo 1, punto 10, artículo 11)]*

El Consejo comparte la opinión de que el uso del transporte intermodal propuesto en el contexto de la revisión de la Directiva 96/53/CE favorecerá el transporte marítimo de corta distancia, el transporte por vías navegables interiores, así como el transporte por ferrocarril, en comparación con el uso del transporte combinado tal como se define en la Directiva 92/106/CEE. De hecho, el uso del transporte combinado conlleva ciertas restricciones para las cadenas de transporte, mientras que con el uso del transporte intermodal hay ventajas comparativas potenciales.

Así pues, el Consejo incluyó en el texto una definición de operación de transporte intermodal a los efectos de la presente Directiva. Por otra parte, en el artículo 11 se mantiene el enfoque de la Comisión, según el cual se establece una excepción de 15 cm a la longitud máxima y la distancia máxima entre el eje de la quinta rueda y la parte trasera de un semirremolque para vehículos que transporten contenedores de 45 pies en el contexto de una operación de transporte intermodal.

El Parlamento Europeo decidió mantener la definición del transporte combinado en todo el texto y pidió a la Comisión que presentase una propuesta legislativa para modificar la Directiva 92/106/CEE. Dada la diferencia de enfoques, el Consejo no aceptó las enmiendas 20, 44 y 45.

iv) *Dispositivos aerodinámicos en la parte trasera del vehículo y nuevo diseño de la cabina (artículo 1, puntos 6 y 7-artículos 8 ter y 9 bis)*

El Consejo consideró que los artículos 8 ter y 9 bis eran los principales elementos de la propuesta de la Comisión para mejorar la eficiencia energética de los vehículos o conjuntos de vehículos. El Consejo ha trabajado intensamente en la estructuración de estos artículos.

Con el fin de mejorar la aerodinámica de los vehículos y, en consecuencia, ahorrar combustible, el texto del Consejo permite excepciones a las longitudes máximas autorizadas para los vehículos o conjuntos de vehículos previstos en el punto 1.1 del anexo I, si:

- el vehículo o conjunto de vehículos está equipado con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera (artículo 1, punto 6-artículo 8 ter); o si
- el vehículo o conjunto de vehículos está equipado con una cabina que mejora el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y la seguridad (artículo 1, punto 7-artículo 9 bis).

En el artículo 8 ter, el Consejo aclara que los dispositivos aerodinámicos deben cumplir con ciertos requisitos, que se enumeran en el artículo 8 ter, apartado 3, para garantizar la seguridad en general y la seguridad de las operaciones de transporte intermodal.

Por otra parte, estos dispositivos deben utilizarse con arreglo a ciertos requisitos de funcionamiento que serán adoptados por la Comisión (actos de ejecución contemplados en el artículo 8 ter, apartado 4) y cumplir con las disposiciones de la Directiva sobre homologación (Directiva 2007/46/CE). El texto del Consejo también aclara que los dispositivos aerodinámicos que superen los 50 cm deben estar homologados de conformidad con la Directiva 2007/46/CE antes de su comercialización, una vez realizadas las modificaciones necesarias en dicha Directiva.

En el artículo 9 bis se sigue el mismo razonamiento. Sin embargo, el Consejo decidió pedir a la Comisión que desarrollase los requisitos técnicos necesarios para la homologación de tipo de los vehículos equipados con nuevas cabinas, de conformidad con la Directiva sobre homologación (2007/46/CE). Antes de su comercialización, esos vehículos deben ser aprobados de conformidad con dicha Directiva. En el texto del Consejo también se invita a la Comisión a presentar, si es necesario, una propuesta legislativa que modifique la Directiva 2007/46/CE (procedimiento legislativo ordinario).

En el texto del Consejo, los requisitos para los vehículos equipados con nuevas cabinas no son obligatorios. El Parlamento Europeo prevé requisitos obligatorios siete años después de la entrada en vigor de la presente Directiva. Por lo tanto, no pueden aceptarse las enmiendas 38 y 40.

Según el planteamiento del Consejo, la excepción para vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos en la parte trasera del vehículo será aplicable, según proceda, a partir:

- de la fecha de la fecha de transposición del texto por el que se modifica la Directiva sobre homologación (Directiva 2007/46/CE) o bien
- de la fecha de aplicación de las modificaciones necesarias de los requisitos técnicos en virtud de la Directiva 2007/46/CE,
- y una vez adoptados los actos de ejecución que contienen los requisitos de funcionamiento para el uso de dichos dispositivos.

Por otra parte, la excepción para los vehículos equipados con nuevas cabinas se aplicará, según proceda, cinco años después:

- de la fecha de transposición del texto por el que se modifica la Directiva sobre homologación (Directiva 2007/46/CE) o bien
- de la fecha de aplicación de los actos de ejecución en virtud de la Directiva 2007/46/CE.

Tanto en el artículo 8 ter como en el 9 bis se señala que los vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos o con nuevas cabinas deberán poder girar en una corona circular de un radio exterior de 12,50 m y un radio interior de 5,30 m (anexo I, punto 1.5). Por otra parte, la posibilidad de superar las longitudes máximas de los vehículos no debe ocasionar un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos. La enmienda 28 se ha incorporado en cuanto al fondo.

El Parlamento Europeo mantiene la delegación de poderes a la Comisión como prevé la propuesta de la Comisión. Dado que el Consejo ha optado por otro planteamiento, no se han tenido en cuenta las enmiendas 30, 31 y 41.

v) Aplicación [artículo 1, puntos 11 y 12-(artículos 12 y 13)]

Con arreglo a la posición del Consejo en relación con la aplicación, los Estados miembros deben adoptar medidas específicas para identificar los vehículos que superen el peso máximo autorizado seis años después de la fecha de entrada en vigor de la Directiva. Por otra parte, el texto del Consejo contiene una disposición no cuantitativa para controlar el peso de los vehículos. También se aclara en el texto que los controles del peso de los vehículos podrán efectuarse con ayuda de sistemas automáticos situados en las infraestructuras o mediante equipos de pesaje a bordo: el Consejo asume una posición de neutralidad tecnológica.

Además, en el texto del Consejo se establece claramente que los Estados miembros no deben imponer la instalación de sistemas de pesaje a bordo en vehículos matriculados en otro Estado miembro. El texto del Consejo prevé actos de ejecución para desarrollar las especificaciones técnicas detalladas que garanticen que los sistemas de pesaje a bordo sean precisos, fiables y totalmente interoperables. El Consejo no conservó la lista de medidas propuesta por la Comisión para los vehículos con exceso de peso, pero mantuvo la obligación de que las autoridades competentes intercambien información sobre infracciones y sanciones.

El Consejo no pudo seguir el enfoque de la Comisión en cuanto a la clasificación de las infracciones (artículo 13). El texto fue sustituido por la obligación de que los Estados miembros establezcan normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Directiva.

El Consejo no puede aceptar la enmienda 50, según la cual todos los nuevos vehículos N2 y N3 deben estar equipados con sistemas de pesaje a bordo cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva. Por otra parte, el Consejo rechazó las enmiendas 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 y 59.

vi) *Obligaciones de información (artículo 1, punto 14-artículo 15)*

El Consejo propone una racionalización de las obligaciones de información propuestas inicialmente por la Comisión en virtud del artículo 15. Según el planteamiento del Consejo, se pide a los Estados miembros que envíen a la Comisión información sobre el número de controles efectuados en los dos años civiles anteriores y el número de vehículos sobrecargados que se hayan detectado. Esta información puede enviarse junto con la información presentada a la Comisión en virtud del Reglamento (CE) nº 561/2006.

vii) *Fecha de transposición (artículo 2)*

El Consejo establece un régimen transitorio de 36 meses; el régimen previsto por la Comisión inicialmente era de 18 meses. Por otra parte, los artículos 8 ter, apartado 1, y 9 bis, apartado 1, contienen requisitos específicos previos para su aplicación [véase el punto ii) sobre los dispositivos aerodinámicos en la parte trasera del vehículo y el nuevo diseño de cabina].

viii) *Estructura del acto jurídico (actos delegados o actos de ejecución)*

El Consejo considera que la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados que actualicen la lista de combustibles alternativos incluidos en la presente Directiva, con el fin de dar cabida a las innovaciones tecnológicas de combustible.

Sin embargo, el Consejo decidió modificar la delegación de poderes de la Comisión (sustituyendo los actos delegados por actos de ejecución) con relación a los alerones traseros, el nuevo diseño de cabina y el establecimiento de las especificaciones técnicas de interoperabilidad. Dado que el Consejo propone una estructura diferente para los artículos 8 ter y 9 bis, se modificó la delegación de poderes de la Comisión [véase el punto iv)].

III. CONCLUSIÓN

Al establecer su posición en primera lectura, el Consejo ha tenido plenamente en cuenta la propuesta de la Comisión y el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura. Con respecto a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, el Consejo señala que en su posición en primera lectura ya se han incorporado determinadas enmiendas, sea en cuanto al fondo, en parte o en su totalidad.