

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 TRÁFICO INTERNACIONAL

1. BASE JURIDICA

La base jurídica es el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (seguridad en el transporte).

Se aplica el artículo 294 del TFUE (procedimiento legislativo ordinario).

2. GRUPO DEL CONSEJO Y FECHA DEL CONSEJO EN EL QUE SE ESPERA SEA CONSIDERADA LA PROPUESTA

Grupo de Transportes Terretres.

Consejo de Ministros de 14 de marzo de 2014 (*Enfoque General*)

Inicio de la negociación a tres bandas (trílogos) en septiembre de 2014.

3. CONTENIDO

La Directiva 96/53/CE establece las reglas de circulación de todos los vehículos comerciales. Las normas actuales datan en parte de los años 80. En el Libro Blanco de Transportes, la Comisión Europea anunció su intención de revisarlas y adaptar las normas al progreso técnico. En particular, a la mejora de la aerodinámica de los vehículos que limiten las emisiones de CO₂ y permitan un uso más eficiente de la energía.

El objetivo de la propuesta de la Comisión es, pues, doble:

- Mejorar la eficiencia energética del transporte por carretera y del transporte intermodal, mediante la revisión de ciertos límites en los pesos y medidas de los vehículos mientras se mantiene el equilibrio con los requisitos para el mantenimiento de la infraestructura, seguridad vial y protección del medioambiente
- Conseguir las mismas condiciones y así fomentar el mercado interior del transporte por carretera

Los argumentos expuestos por la Comisión para la presentación de su propuesta son los siguientes:

- Los objetivos generales se concretan en aumentar el número de camiones más aerodinámicos, vehículos eléctricos e híbridos y el atractivo de los servicios en autobús; en el fomento del transporte intermodal y del transporte combinado; y en asegurar un mejor control de los pesos y dimensiones máximas a lo largo de la UE.

- La mejora de la aerodinámica de los vehículos y la instalación de sistemas alternativos de propulsión, híbridos o eléctricos solo se permiten dentro de los límites de peso y dimensiones máximos permitidos, lo que va en detrimento de la carga comercial del vehículo. Los motores híbridos y las baterías suponen un exceso de peso, lo que desincentiva a los transportistas a su uso.
- La revisión de la Directiva permite también la oportunidad de mejorar la línea de la cabina, reduciendo las zonas sin visibilidad del conductor y añadir mejores parachoques. Esto permitirá sin duda reducir el número de accidentes en los que peatones y ciclistas están implicados.
- La Directiva vigente no contempla los desarrollos de contenedores y de transporte intermodal. Muchos contenedores que se utilizan en otros modos de transporte empiezan y acaban su recorrido en transportes por carretera, y necesitan permisos especiales que aumentan los costes administrativos tanto del transportista como de las administraciones. Sin embargo, el más utilizado de los contenedores, el de 45 pies (13,72m) de largo, sólo se necesitaría aceptar camiones de 15 cm más para evitar tener que pedir permisos especiales.
- La Directiva actual no tiene disposiciones sobre controles de vehículos y sanciones, lo que supone que muchas infracciones queden sin castigo. La mayor infracción que se comete es la de sobrecarga del vehículo: uno de cada tres vehículos se estima que va sobrecargado, lo que provoca un desgaste prematuro de las superficies de rodadura de las carreteras y que las ruedas del vehículo trabajen en condiciones no óptimas, lo que aumenta el riesgo de accidentes de carretera. También supone una distorsión de la competencia. Por tanto resulta necesario añadir requisitos en controles y sanciones a la Directiva 96/53/CE para restablecer el cumplimiento de las reglas de competencia leal entre transportistas y para asegurar un buen nivel de seguridad vial y durabilidad de la infraestructura.
- Ya existen soluciones que se instalan en la infraestructura para controlar el peso de los vehículos, sin necesidad de detenerlos (Weigth in Motion Systems). También existen equipos a bordo del vehículo que miden su condición de carga.

En concreto, la propuesta persigue los siguientes objetivos:

- La revisión de las masas con el fin de promover el uso de los vehículos híbridos y de propulsión eléctrica. Esto se persigue mediante el aumento de la masa máxima autorizada en una tonelada en autobuses de 2 ejes, y en vehículos que, no siendo autobuses, tengan 2 ejes y propulsión híbrida o eléctrica. En lo referente a las 44 toneladas de masa máxima autorizada, ya prevista por la actual Directiva para los vehículos con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte combinado, un contenedor ISO de 40 pies, se propone la misma cantidad (44 t) para los citados vehículos que lleven contenedores de 45 pies.
- La revisión de ciertos límites en dimensiones y el fomento de la intermodalidad, mediante la posibilidad de añadir 15 cm en la longitud de los camiones que transporten contenedores de 45 pies.

- La garantía de una mejor aplicación de la legislación vigente en la materia, mediante disposiciones que permiten a las autoridades de inspección detectar más fácilmente la posible comisión de infracciones, fundamentalmente a través de la generalización de sistemas que permitan el cálculo de la carga bien a pie de carretera, bien con mecanismos instalados a bordo de los vehículos.
- La mejor armonización de la legislación existente, mediante modificaciones en la clasificación que la Directiva vigente hace de las infracciones.

Un punto señalado por la Comisión como controvertido, que, según dicha Institución, se aclara definitivamente en esta revisión, tiene que ver con las distintas interpretaciones que se han dado al art.4 de la Directiva 96/53/CE, en particular, la legalidad de los llamados “Megacamiones”. En este sentido, el Vicepresidente de la Comisión Europea Sr. Kallas envió una carta el 13 de junio de 2012 al presidente del Comité de Transportes del Parlamento Europeo (Comité TRAN), en el que consideraba que no era ilegal el uso transfronterizo de vehículos más largos para recorridos que atraviesen una frontera, siempre que los dos Estados Miembros limítrofes contemplen disposiciones que así lo permitan, y se cumplan los artículos relativos a derogaciones de la Directiva. Considera la Comisión que este uso no debería tener un impacto significativo en la competencia internacional.

4. ESTADO DEL PROCEDIMIENTO

Alcanzado un enfoque general en el Consejo de Ministros de 5 de junio de 2014.

El Parlamento Europeo ha adoptado su primera lectura el 15 de abril de 2014. El ponente es Jörg LEICHTFRIED (S&D).

5. VALORACIÓN

España se muestra favorable a la interpretación común de las reglas de la vigente Directiva y a la regulación de esta materia de forma homogénea en toda la Unión, en particular, al enfoque dado en el Consejo a las derogaciones para Operaciones de Transporte Intermodal y la eliminación de la tipificación de las sanciones.

También se valora positivamente la libertad que se otorga al Estado Miembro para la preselección y control específico del peso de los vehículos o conjunto de vehículos en circulación. Parece complicada la promoción de equipamiento de vehículos y conjunto de vehículos con dispositivos de pesaje a bordo por su elevado coste para los transportistas y para las administraciones pues supone la dotación de los centros de control donde se recibe la información. Las tecnologías de comunicación no deberían limitarse a DSRC.

Por último, en la cuestión de los “Megacamiones”, se considera desproporcionado el gran debate que se ha producido tan sólo por intentar aclarar en el texto que su uso transfronterizo no es ilegal, toda vez que ello no obliga a los Estados miembros a permitirlos.