

Bruselas, 23 de mayo de 2018
(OR. en)

9144/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0130 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 810**

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	17 de mayo de 2018
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2018) 275 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en cuanto al plazo de aplicación de las normas especiales sobre la longitud máxima de cabinas que mejoran el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y el rendimiento en materia de seguridad

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 275 final.

Adj.: COM(2018) 275 final



Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en cuanto al plazo de aplicación de las normas especiales sobre la longitud máxima de cabinas que mejoran el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y el rendimiento en materia de seguridad

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos 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, se modificó por última vez mediante la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, 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 internacional².

Uno de los objetivos de la Directiva (UE) 2015/719 era mejorar la aerodinámica de los vehículos de motor que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva, permitiendo excepciones a las restricciones de longitud máxima, aun respetando determinadas condiciones. Otro objetivo era adaptar la legislación a los avances tecnológicos y a las necesidades cambiantes del mercado y facilitar el transporte intermodal.

Se autorizó rebasar las longitudes máximas instalando dispositivos aerodinámicos en la parte trasera de los vehículos³ y dando a las cabinas de los camiones una forma más redondeada y aerodinámica en la parte delantera de los vehículos⁴.

La presente Decisión se refiere a la parte delantera de los vehículos, es decir, a las cabinas tal como se contemplan en el artículo 9 *bis* de la Directiva 96/53/CE, modificada por la Directiva (UE) 2015/719. Esta disposición establece varias condiciones, entre ellas la conformidad del vehículo con los requisitos sobre los radios de la corona circular establecidos en el punto 1.5 del anexo I.

En la evaluación de impacto⁵ que acompaña a la propuesta de modificación de la Directiva 96/53/CE⁶, la Comisión señaló las ventajas de conceder excepciones a la longitud, que ahora se contemplan en la modificación de la Directiva (UE) 2015/719. Además de las importantes mejoras aerodinámicas que se consiguen con los dispositivos aerodinámicos de la parte trasera y gracias a las cabinas alargadas, estas cabinas también mejorarían la visibilidad, la seguridad y el confort de los conductores, así como la seguridad de los demás usuarios de la vía pública.

Si bien en la evaluación de impacto de la Comisión no se consideró necesaria una moratoria de la entrada en vigor de la excepción sobre las cabinas alargadas, en el compromiso final entre los legisladores, plasmado en el artículo 9 *bis*, apartado 3, de la Directiva (UE) 2015/719, constaba una moratoria tres años.

Dada la situación actual, y teniendo en cuenta que una cuarta parte de todas las emisiones de CO₂ en la Unión corresponde a las procedentes del transporte por carretera, que se prevé que crezcan un 6 % entre 2015 y 2030, la Comisión considera que las ventajas de las cabinas alargadas deben explotarse lo antes posible. Confirma la importancia de esta cuestión la propuesta de la Comisión relativa a las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de

¹ DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

² DO L 115 de 6.5.2015, p. 1.

³ Artículo 8 *ter*

⁴ Artículo 9 *bis*

⁵ SWD (2013)108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

transporte de mercancías, que figura en el paquete de movilidad III y subraya específicamente la importancia de las cabinas aerodinámicas⁷. De hecho, para que los vehículos pesados de transporte de mercancías cumplan las futuras normas sobre emisiones de CO₂ será preciso aplicar diversas tecnologías para mejorar la eficiencia energética; de ellas, la introducción de las cabinas aerodinámicas es la medida más eficaz para reducir la resistencia del aire.

Sin embargo, la moratoria contempladas en la legislación disuade a los fabricantes de mejorar la aerodinámica de las cabinas como medio para que los vehículos pesados de transporte de mercancías cumplan las futuras normas sobre emisiones de CO₂. Esta moratoria también va en contra de los principios de innovación y de legislar mejor, ya que obstaculiza el desarrollo de nuevos conceptos y tecnologías.

Por todo ello, la Comisión propone reducir el plazo de transposición del artículo 9 *bis*, apartado 1, de la Directiva 95/53/CE. El nuevo texto que se propone del artículo 9 *bis*, apartado 3, aún dejaría tiempo suficiente a los Estados miembros para adoptar las medidas necesarias.

En este contexto, se ha tenido en cuenta el tiempo necesario para la adopción de la presente Decisión.

También debe mencionarse que, en primer lugar, la modificación del marco para la homologación de tipo contemplada en el artículo 9 *bis*, apartado 2, puede derivarse de una modificación del Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión⁸, como se desprende de un análisis detenido de la cuestión. La modificación del Reglamento (UE) n.º 1230/2012, que probablemente se concluya a final de 2018, se llevará a cabo mediante una medida de aplicación del Reglamento de seguridad general⁹. El nuevo plazo que establece la presente propuesta tiene en cuenta este hecho, y debe garantizar que las medidas nacionales de transposición del artículo 9 *bis*, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE entren en vigor aproximadamente al mismo tiempo que la modificación del Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión.

En segundo lugar, no es necesario mantener la secuencia precisa de los cambios tal como ahora se contempla en el artículo 9 *bis*, apartado 3, de la Directiva 96/53/CE. La circulación vial de estos vehículos exige, de forma acumulada, cambios del marco de la homologación de tipo y el cambio establecido en el artículo 9 *bis*, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE. La transposición de esta última modificación no exige, en sí misma, modificar previamente el marco de la homologación de tipo. Basta con que las normas nacionales establezcan la homologación de tipo como condición, tal como contempla el artículo 9 *bis*, apartado 1, de la Directiva 96/53/CE.

La modificación propuesta está plenamente en consonancia con la evaluación de impacto¹⁰ realizada por la Comisión, que, como ya se ha indicado, no contemplaba la moratoria adoptada por los colegisladores. Por esa razón, no sería necesario realizar una evaluación de impacto de la presente propuesta.

⁷ COM(2018) 284.

⁸ Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 353 de 21.12.2012, p. 31).

⁹ Reglamento (UE) n.º 661/2009.

¹⁰ SWD(2013)108 final.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta está en consonancia con las actuales políticas relativas a las normas sobre emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados de transporte de mercancías, y las refuerza. También está en consonancia con las actuales políticas destinadas a reducir los accidentes y las muertes en el transporte por carretera.

La presente propuesta simplemente adelanta la fecha a partir de la cual podrán utilizarse cabinas más aerodinámicas o más seguras, tal como ya se contempla desde la Directiva 2015/719, por lo que no afecta al transporte intermodal ni al objetivo general de fomentar alternativas al transporte por carretera.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta contribuye directamente a la primera prioridad política de la Comisión Juncker, empleo, crecimiento e inversión, fomentando que los fabricantes y los proveedores de equipos de camiones sean innovadores y produzcan nuevos modelos de vehículos pesados de transporte de mercancías. La presente propuesta también aspira a contribuir a las prioridades de Unión de la Energía y Clima, al reducir las emisiones de los vehículos pesados de transporte de mercancías.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la modificación propuesta es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad**

La propuesta se limita a adaptar el plazo establecido en el artículo 9 *bis*, apartado 3, de la Directiva 96/53/CE. Solo la propia Unión puede llevar a cabo una adaptación de este tipo.

Por otra parte, solo pueden evitarse distorsiones del mercado interior mediante una única fecha de aplicación de la nueva normativa. .

- **Proporcionalidad**

La propuesta es proporcionada respecto a los problemas que se han señalado y no va más allá de lo que es necesario para resolverlos. Concretamente, la medida se limita a adaptar el plazo establecido en el artículo 9 *bis*, apartado 3, de la Directiva 96/53/CE, y deja tiempo suficiente a los Estados miembros para adoptar las medidas necesarias.

- **Elección del instrumento**

Las modificaciones de las Directivas deben hacerse normalmente en la misma forma, es decir, Directivas de modificación.

En este caso particular, sin embargo, se trata únicamente del cambio de un plazo impuesto a los Estados miembros. El cambio, como tal, no es susceptible de transposición por los Estados miembros. Por consiguiente, debe adoptar la forma de una Decisión.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Teniendo en cuenta que no es necesaria otra evaluación de impacto de la presente propuesta, se hace referencia a la ya realizada por la Comisión: SWD (2013) 108 final.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La modificación propuesta no tiene incidencia alguna en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Los principales elementos de la propuesta son los siguientes:

Directiva 96/53/CE

Artículo 9 bis

El actual artículo 9 *bis*, apartado 3, contempla para la introducción de las cabinas aerodinámicas una moratoria de tres años desde la fecha de transposición o de aplicación de las modificaciones necesarias de los requisitos técnicos de la homologación de tipo.

Se propone modificar el artículo 9 *bis*, apartado 3, sustituyendo la moratoria de tres años por un plazo más corto, aunque proporcionado.

Propuesta de

DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo en cuanto al plazo de aplicación de las normas especiales sobre la longitud máxima de cabinas que mejoran el rendimiento aerodinámico, la eficiencia energética y el rendimiento en materia de seguridad

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, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- 1) 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 internacional¹³, fue modificada mediante la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴, con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero, de adaptar la legislación a los avances tecnológicos y a las necesidades cambiantes del mercado y de facilitar el transporte intermodal.
- 2) Mejorar la aerodinámica de las cabinas aumentaría de manera significativa la eficiencia energética de los vehículos. No obstante, con las restricciones de longitud máxima establecidas en la Directiva 96/53/CE, esta mejora es imposible de alcanzar sin reducir la capacidad de carga de los vehículos. Por esa razón, la Directiva (UE) 2015/719 introdujo una excepción a las restricciones de longitud máxima.
- 3) La Directiva (UE) 2015/719 también contemplaba para la introducción de las cabinas aerodinámicas una moratoria de tres años desde la fecha de transposición o de aplicación de las modificaciones necesarias de los requisitos técnicos de la homologación de tipo.

¹¹ DO C [...] de [...], p. [...].

¹² DO C [...] de [...], p. [...].

¹³ DO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

¹⁴ Directiva (EU) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, 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 (DO L 115 de 6.5.2015, p. 1).

4) Con el fin de que se hagan realidad lo antes posible las ventajas de las cabinas aerodinámicas en cuanto a la eficiencia energética de los vehículos pesados de transporte de mercancías, así como en cuanto a la mejora de la visibilidad, la seguridad y el confort de los conductores y la seguridad de los demás usuarios de la vía pública, conviene poder introducir estas cabinas aerodinámicas sin retrasos innecesarios, tan pronto como se disponga de los requisitos de homologación de tipo necesarios.

5) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE del Consejo en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el artículo 9 *bis* de la Directiva 96/53/CE del Consejo, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El apartado 1 se aplicará a partir del [XXX], *[OP: please insert date: 4 months from the entry into force of the present decision]*».

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente