



Bruselas, 13 de abril de 2015
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2013/0105 (COD)**

**7513/15
ADD 1**

**CODEC 414
TRANS 109**

NOTA PUNTO "I/A"

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE 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 (segunda lectura) - Aprobación de las enmiendas del Parlamento Europeo (AL + D)

Declaraciones de la Comisión

1. "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 Estados miembros en que 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."
2. "La excepción de la longitud máxima para las cabinas aerodinámicas y los dispositivos aerodinámicos situados en la parte trasera de los vehículos pesados, tal y como se prevé en la nueva Directiva sobre pesos y dimensiones máximas de los vehículos pesados de transporte de mercancías (modificación de la Directiva 96/53/CE), exige la modificación del marco legal para la homologación (es decir, de los Reglamentos (CE) n.º 661/2009 y (UE) n.º 1230/2012).

La Comisión está revisando el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo para mejorar la seguridad de los vehículos en general. Tal y como se establece en el artículo 17 de dicho Reglamento (CE) n.º 661/2009, la Comisión presentará en 2015 al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acompañado, si procede, de propuestas de modificación de ese Reglamento o de otros actos legislativos de la Unión pertinentes relacionados con la inclusión de nuevas funciones de seguridad, en particular para los camiones. La Comisión pretende proponer las modificaciones necesarias a más tardar en 2016, tras consultar a las partes interesadas y realizar las evaluaciones de impacto pertinentes."

3. "La Comisión subraya que es contrario a la letra y al espíritu del Reglamento (CE) n.º 182/2011 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13) invocar de manera sistemática el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b). El recurso a esa disposición debe responder a una necesidad concreta de no aplicar la norma general, a saber que la Comisión puede adoptar el proyecto de acto de ejecución en caso de que no se haya emitido un dictamen. Por constituir una excepción a la norma general establecida en el artículo 5, apartado 4, el recurso al párrafo segundo, letra b), no puede verse simplemente como una "competencia discrecional" del legislador, sino que debe interpretarse de forma restrictiva y debe, por ello, justificarse.

La Comisión, pese a tomar nota del acuerdo obtenido por el Parlamento Europeo y el Consejo, sobre el recurso a esta disposición, lamenta que esa justificación no se refleje en un considerando."

Declaración conjunta de Suecia y Finlandia

De conformidad con la Directiva 96/53/CE, los Estados miembros podrán autorizar en sus respectivos territorios vehículos o combinaciones de vehículos con pesos o dimensiones que difieran de los enumerados en el anexo I de la Directiva. Estos vehículos o combinaciones de vehículos deben estar autorizados además a circular en operaciones transfronterizas entre Estados miembros. De los objetivos económicos y de mercado interior se desprende que las operaciones de transporte de este tipo entre fronteras no deben estar prohibidas entre dos Estados miembros cuando ambos las autoricen.

La situación actual en relación con las operaciones transfronterizas debe salvaguardarse también en el futuro. Sin seguridad jurídica a este respecto, el resultado podría ser la creación de obstáculos desproporcionados en el mercado interior para los vehículos que circulan entre Estados miembros.