

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

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 internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Es preciso hacer hincapié en la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO₂), para mejorar la seguridad vial, adaptar la legislación en esta materia a los avances tecnológicos y a las necesidades cambiantes del mercado y facilitar las operaciones del transporte intermodal, al tiempo que se garantiza una competencia no distorsionada y la protección de la infraestructura de carreteras.
- (2) Los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos. Esta incorporación, sin embargo, supondría sobrepasar la longitud máxima permitida a los vehículos en virtud de la Directiva 96/53/CE del Consejo ⁽³⁾. Así pues, es necesario autorizar una excepción a dicha longitud máxima. El objeto de la presente Directiva es permitir la instalación de esos equipos tan pronto como se transpongan o se apliquen las modificaciones necesarias a los requisitos de homologación de los dispositivos aerodinámicos, y tras la adopción por la Comisión de los actos de ejecución por los que se establezcan las normas operativas para el uso de tales dispositivos.
- (3) La mejora de la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor comportaría un aumento apreciable de la eficiencia energética de los vehículos, posiblemente en conjunción con los dispositivos aerodinámicos retractables

⁽¹⁾ DO C 327 de 12.11.2013, p. 133.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 15 de abril de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Consejo en primera lectura de 16 de octubre de 2014 (DO C 40 de 5.2.2015, p. 1). Posición del Parlamento Europeo de 10 de marzo de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 20 de abril de 2015.

⁽³⁾ 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 (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

o plegables incorporados en la parte trasera de los vehículos. No obstante, con los límites actuales de longitud máxima fijados en la Directiva 96/53/CE, esa mejora es imposible sin reducir la capacidad de carga de los vehículos y sin poner en peligro el equilibrio económico del sector del transporte por carretera. También por esa razón es necesaria una excepción a dichas longitudes máximas. No debe utilizarse tal excepción para aumentar la capacidad de carga de los vehículos.

- (4) En virtud del marco de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, los dispositivos aerodinámicos que superen los 500 mm de longitud y los vehículos de motor equipados con cabinas que mejoren su rendimiento aerodinámico, en caso de superar los límites fijados en la Directiva 96/53/CE, deben ser homologados antes de su comercialización.
- (5) Permitir que los vehículos cuenten con un nuevo perfilado de las cabinas contribuiría a mejorar la seguridad vial, al reducir ángulos muertos de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, y debería contribuir a salvar la vida de numerosos usuarios de la carretera vulnerables, como los peatones o los ciclistas. Asimismo, el nuevo perfilado de las cabinas permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. Por otra parte, el aumento potencial del volumen de la cabina debe mejorar la seguridad y el confort del conductor. Una vez que se hayan desarrollado unos requisitos de seguridad mejorados para las cabinas más largas, se puede estudiar si conviene aplicarlos a los vehículos que no se benefician de la ampliación de la longitud.
- (6) Los sistemas de propulsión alternativos, que incluyen los sistemas de propulsión híbridos, son aquellos que, a efectos de la propulsión mecánica, extraen energía tanto de combustibles fungibles como de baterías u otros dispositivos de almacenamiento de potencia eléctrica o mecánica. Su utilización para los vehículos pesados o para los autobuses se traduce en un exceso de peso, pero reduce la contaminación. Tal exceso de peso no debe contabilizarse como parte de la carga útil del vehículo, dado que ello penalizaría desde el punto de vista económico al sector del transporte por carretera. Sin embargo, el peso adicional tampoco debe incrementar la capacidad de carga de los vehículos.
- (7) Los futuros vehículos de combustibles alternativos (con sistemas de propulsión más potentes que los empleados en los vehículos con combustibles tradicionales) también pueden beneficiarse de una tara de peso adicional. Por lo tanto, esos combustibles alternativos pueden incluirse en la lista de combustibles alternativos previstos en la presente Directiva, si su uso requiere una tara de peso adicional.
- (8) La presente Directiva establece excepciones con respecto a los pesos y dimensiones máximos autorizados de los vehículos y conjuntos de vehículos fijados en la Directiva 96/53/CE. Sin embargo, los Estados miembros deben poder restringir, por razones vinculadas a la seguridad vial o a las características de la infraestructura, la circulación de determinados vehículos en partes específicas de su red de carreteras.
- (9) En el caso del transporte en contenedores, es creciente la utilización de contenedores de una longitud de 45 pies. Dichos contenedores se transportan por todos los modos de transporte. No obstante, la parte correspondiente al transporte por carretera de operaciones de transporte intermodal solo puede efectuarse actualmente mediante procedimientos administrativos onerosos tanto para los Estados miembros como para los transportistas, o si esos contenedores tienen esquinas biseladas patentadas, cuyo coste es prohibitivo. Un aumento de 15 cm de la longitud autorizada de los vehículos que transportan tales contenedores puede evitar a los transportistas esos procedimientos administrativos y facilitar las operaciones de transporte intermodal, sin riesgo ni perjuicio para la infraestructura viaria ni para los demás usuarios de la carretera. La definición de operación de transporte intermodal de la presente Directiva se entiende sin perjuicio de los trabajos de la revisión de la Directiva 92/106/CEE del Consejo ⁽²⁾.
- (10) Con objeto de seguir promoviendo las operaciones de transporte intermodal y de tener en cuenta el peso en vacío de contenedores o cajas móviles de hasta 45 pies de longitud, la circulación de vehículos de motor con tres ejes con semirremolque de dos o tres ejes debe permitirse hasta un peso total autorizado de 44 toneladas. Los vehículos de motor con dos ejes con semirremolque de tres ejes que transporten contenedores o cajas móviles de hasta 45 pies de longitud deben permitirse en operaciones de transporte intermodal hasta un peso total autorizado de 42 toneladas.
- (11) Desde la adopción de la Directiva 96/53/CE, el peso medio de los pasajeros de los autocares, así como el de sus equipajes, ha aumentado de manera considerable. Debido a los límites de peso impuestos por dicha Directiva, esto se ha traducido en una reducción progresiva del número de pasajeros transportados. Además, el equipamiento necesario para cumplir con las exigencias técnicas en vigor, como la norma Euro VI, ha aumentado el peso de los vehículos así equipados. La necesidad de promover el transporte colectivo frente al transporte individual en aras de una mejor eficiencia energética requiere restablecer el número anterior de pasajeros por

⁽¹⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva Marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

autocar teniendo en cuenta el aumento de su peso y el de sus equipajes. Esto puede realizarse mediante un aumento del peso autorizado de los autocares de dos ejes, si bien en unos límites que garanticen que no se producen daños en las infraestructuras viarias como resultado de un desgaste más rápido.

- (12) Los Estados miembros han de tratar adecuadamente las infracciones relacionadas con los vehículos sobrecargados para evitar distorsiones de la competencia y garantizar la seguridad vial.
- (13) Con el fin de garantizar una competencia no distorsionada entre operadores y de mejorar la detección de infracciones, los Estados miembros deben, a más tardar el 27 de mayo de 2021, tomar medidas específicas para identificar vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que puedan haber superado los límites de peso autorizados y que, por ello, deban ser controlados. Dicha identificación puede hacerse bien mediante mecanismos de pesaje integrados en la calzada, bien mediante un captor a bordo de los vehículos que comunique los datos a distancia a las autoridades competentes. Dichos datos captados a bordo de los vehículos deben facilitarse también a los conductores. Cada Estado miembro debe realizar anualmente un número adecuado de controles de peso de vehículos. El número de controles de este tipo debe ser proporcional al número total de vehículos inspeccionados cada año en el Estado miembro de que se trate.
- (14) Con el fin de garantizar el cumplimiento de la presente Directiva, los Estados miembros deben fijar normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y garantizar la aplicación de las mismas. Esas sanciones deben ser efectivas, no discriminatorias, proporcionadas y disuasorias.
- (15) Con objeto de mejorar la eficacia de los controles del peso de vehículos o de conjuntos de vehículos a escala internacional y facilitar el buen funcionamiento de esos controles, es importante que las autoridades competentes de los Estados miembros intercambien información. El punto de contacto designado de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ debe utilizarse para esos intercambios de información.
- (16) Se ha de informar periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los controles del tráfico por carretera realizados por las autoridades competentes de los Estados miembros. Esta información facilitada por los Estados miembros permitirá a la Comisión asegurarse del cumplimiento de las normas establecidas por la presente Directiva por parte de los transportistas y examinar la conveniencia de establecer medidas coercitivas adicionales.
- (17) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (18) La Comisión no debe adoptar actos de ejecución con respecto a los requisitos operativos relativos al uso de los dispositivos aerodinámicos, ni especificaciones detalladas sobre el equipo de pesaje a bordo, cuando el comité creado con arreglo a la presente Directiva no emita ningún dictamen sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.
- (19) A fin de actualizar la lista de combustibles alternativos incluida en la presente Directiva a la luz de los últimos avances tecnológicos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos de los Estados miembros, antes de adoptar los actos delegados. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (20) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su alcance y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (21) Procede, por tanto, modificar la Directiva 96/53/CE en consecuencia.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 96/53/CE se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) las dimensiones de los vehículos de motor de las categorías M2 y M3 y sus remolques de categoría 0, y de los vehículos de motor de las categorías N2 y N3 y sus remolques de categoría 03 y 04, tal como se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*);

(*) Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva Marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).».

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el párrafo primero, se añaden las definiciones siguientes:

«— “combustibles alternativos”: los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Consistirán en:

- a) la electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,
- b) el hidrógeno,
- c) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido — GNC) y en forma licuada (gas natural licuado — GNL),
- d) el gas licuado del petróleo (GLP),
- e) la energía mecánica procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual;

— “vehículo de combustible alternativo”: un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido homologado con arreglo al marco de la Directiva 2007/46/CE;

— “operación de transporte intermodal”:

- a) las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo (*) destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o
- b) las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de:
 - i) vehículos que cumplan los criterios establecidos en el anexo I, punto 2.2.2, letras a) o b), o
 - ii) vehículos que cumplan los criterios establecidos en el anexo I, punto 2.2.2, letras c) o d), en caso de que dichas distancias estén permitidas en el Estado miembro de que se trate.

Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado;

— “expedidor”: persona física o jurídica o entidad jurídica designada en el conocimiento de embarque o documento de transporte equivalente, por ejemplo, un conocimiento de embarque directo, como expedidor, y/o en cuyo nombre o representación se haya celebrado un contrato de transporte con la empresa de transportes.

(*) Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).»;

b) en el párrafo segundo, la referencia a la «Directiva 70/156/CEE» se sustituye por la siguiente:

«Directiva 2007/46/CE».

- 3) El artículo 4 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 4, se suprimen los párrafos tercero y cuarto;
 - b) se suprime el apartado 6.
- 4) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Se considerará que los vehículos articulados puestos en circulación antes del 1 de enero de 1991 y que no cumplan los requisitos de los puntos 1.6 y 4.4 del anexo I cumplen dichos requisitos a efectos del artículo 3 si su longitud total no excede de 15,50 m.».

- 5) Se suprimen los artículos 8, 8 bis y 9.
- 6) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 8 ter

1. Con el fin de mejorar su eficiencia energética, los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con dispositivos aerodinámicos podrán rebasar las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, de la presente Directiva para poder instalar estos dispositivos en su parte trasera, siempre que cumplan los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3 y que sean conformes con la Directiva 2007/46/CE. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con tales dispositivos deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la longitud de carga de dichos vehículos o conjuntos de vehículos.

2. Con carácter previo a su comercialización, los dispositivos aerodinámicos a que se refiere el apartado 1 que rebasen los 500 mm de longitud deberán ser homologados de conformidad con las disposiciones sobre homologación en el marco de la Directiva 2007/46/CE.

A más tardar el 27 de mayo de 2017, la Comisión evaluará la necesidad de aprobar o modificar cualquier requisito técnico para la homologación de los dispositivos aerodinámicos establecido en dicho marco, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar la seguridad vial y la seguridad de las operaciones de transporte intermodal, y en particular:

- a) la fijación segura de los dispositivos, con el fin de limitar el riesgo de que se desprendan con el paso del tiempo, incluso en el curso de una operación de transporte intermodal;
- b) la seguridad de otros usuarios de la carretera, en particular los usuarios vulnerables, garantizando, entre otras cosas, la visibilidad de los marcados del gálibo cuando estén instalados dispositivos aerodinámicos, adaptando los requisitos de visión indirecta y sin disminuir la protección trasera contra el empotramiento, en caso de colisión con la parte trasera de un vehículo o de un conjunto de vehículos.

Para ello, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa para modificar las disposiciones pertinentes sobre homologación en el marco de la Directiva 2007/46/CE.

3. Los dispositivos aerodinámicos mencionados en el apartado 1 reunirán las siguientes condiciones operativas:
- a) cuando la seguridad de otros usuarios de la carretera o del conductor esté en peligro, el conductor los plegará, replegará o desmontará;
 - b) su uso en infraestructuras viarias urbanas e interurbanas tendrá en cuenta las características especiales de las zonas donde el límite de velocidad sea inferior o igual a 50 km/h y donde la probabilidad de que haya usuarios de la carretera vulnerables sea mayor, y
 - c) su uso será compatible con las operaciones de transporte intermodal y, en particular, cuando se replieguen o plieguen, no deberán aumentar la longitud máxima autorizada en más de 20 cm.
4. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer disposiciones detalladas que aseguren unas condiciones uniformes de ejecución del apartado 3. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 10 *decies*, apartado 2.

5. El apartado 1 se aplicará a partir de la fecha de transposición o de aplicación de las modificaciones necesarias de los instrumentos a que se refiere el apartado 2 y después de la adopción de los actos de ejecución mencionados en el apartado 4, según proceda.

Artículo 9 bis

1. Con el fin de mejorar la eficiencia energética, en particular mediante mejoras del rendimiento aerodinámico de las cabinas, y la seguridad vial, los vehículos o conjuntos de vehículos que cumplan los requisitos del apartado 2 y que sean conformes con la Directiva 2007/46/CE podrán rebasar las longitudes máximas previstas en el anexo I, punto 1.1, de la presente Directiva siempre que las características de sus cabinas mejoren el rendimiento aerodinámico y la eficiencia energética, así como el rendimiento en materia de seguridad. Los vehículos o conjuntos de vehículos equipados con esas cabinas deberán cumplir el punto 1.5 del anexo I de la presente Directiva y cualquier rebasamiento de las longitudes máximas no implicará un aumento de la capacidad de carga de dichos vehículos.

2. Con carácter previo a su comercialización, los vehículos a que se refiere el apartado 1 deberán tener una homologación de conformidad con las disposiciones sobre homologación en el marco de la Directiva 2007/46/CE. A más tardar el 27 de mayo de 2017, la Comisión evaluará la necesidad de desarrollar los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos equipados con esas cabinas tal como se establece en dicho marco, teniendo en cuenta lo siguiente:

- a) la mejora del rendimiento aerodinámico de los vehículos o conjuntos de vehículos;
- b) los usuarios vulnerables de la carretera y la necesidad de mejorar su visibilidad para el conductor, en particular reduciendo ángulos muertos de visión del conductor;
- c) la reducción de los daños o lesiones causados a otros usuarios de la vía pública en caso de choque;
- d) la seguridad y el confort de los conductores.

Para ello, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa para modificar las disposiciones pertinentes sobre homologación en el marco de la Directiva 2007/46/CE.

3. El apartado 1 se aplicará una vez transcurridos tres años desde la fecha de transposición o de aplicación de las modificaciones necesarias de los instrumentos a que se refiere el apartado 2, según proceda.».

7) Se suprime el artículo 10 bis.

8) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 10 ter

Los pesos máximos autorizados de los vehículos de combustible alternativo serán los indicados en el anexo I, puntos 2.3.1, 2.3.2 y 2.4.

Los vehículos de combustible alternativo también deberán respetar los límites de peso máximo autorizado por eje indicados en el anexo I, punto 3.

El peso adicional requerido por los vehículos de combustible alternativo se definirá sobre la base de la documentación proporcionada por el fabricante cuando el vehículo en cuestión esté homologado. Dicho peso adicional se indicará en la prueba de conformidad que exige el artículo 6.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *nonies*, a fin de actualizar, a efectos de la presente Directiva, la lista de combustibles alternativos mencionados en el artículo 2 que requieran peso adicional. Reviste especial importancia que la Comisión siga su práctica habitual y mantenga consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar esos actos delegados.

Artículo 10 quater

Las longitudes máximas fijadas en el anexo I, punto 1.1, a reserva, cuando sea aplicable, del artículo 9 bis, apartado 1, y la distancia máxima fijada en el anexo I, punto 1.6, podrán rebasarse en 15 cm en el caso de los vehículos o conjuntos de vehículos que transporten contenedores de 45 pies de longitud o cajas móviles de 45 pies de longitud, con o sin carga, siempre que el transporte por carretera del contenedor o de la caja móvil en cuestión forme parte de una operación de transporte intermodal.

Artículo 10 quinquies

1. A más tardar el 27 de mayo de 2021, los Estados miembros tomarán medidas específicas para identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación respecto de los que sea probable que hayan superado el peso máximo autorizado y que por ello deban ser controlados por las autoridades competentes para garantizar que se ajustan a los requisitos de la presente Directiva. Dichas medidas podrán efectuarse mediante sistemas automáticos situados en las infraestructuras viarias o mediante equipos de pesaje a bordo instalados en los vehículos de conformidad con el apartado 4.

Ningún Estado miembro impondrá la instalación de equipos de pesaje a bordo de vehículos o conjuntos de vehículos que estén registrados en otro Estado miembro.

Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional, cuando se usen sistemas automáticos para determinar la comisión de infracciones de la presente Directiva e imponer sanciones, dichos sistemas automáticos estarán certificados. Cuando se utilicen sistemas automáticos solo a efectos de identificación, estos no requerirán certificación.

2. Cada Estado miembro llevará a cabo en cada año civil un número adecuado de controles del peso de vehículos o conjuntos de vehículos en circulación, en proporción al número total de vehículos que se inspeccionen anualmente en su territorio.

3. Los Estados miembros velarán, de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾*, por que sus autoridades competentes intercambien informaciones sobre las infracciones y sanciones relacionadas con el presente artículo.

4. Los equipos de pesaje a bordo mencionados en el apartado 1 serán precisos y fiables, totalmente interoperables y compatibles con todo tipo de vehículos.

5. A más tardar el 27 de mayo de 2016, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones detalladas que aseguren unas condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones sobre interoperabilidad y compatibilidad establecidas en el apartado 4.

Con objeto de garantizar la interoperabilidad, dichas disposiciones detalladas permitirán que los datos de peso se comuniquen en todo momento, desde un vehículo en movimiento, a las autoridades competentes, así como a sus conductores. La comunicación se realizará a través de la interfaz definida por las normas CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. Además, dicha comunicación garantizará que las autoridades competentes de los Estados miembros puedan comunicar e intercambiar información de la misma manera con vehículos y conjuntos de vehículos matriculados en cualquier Estado miembro y que usen equipos de pesaje a bordo.

Para asegurar la compatibilidad con todos los tipos de vehículos, los sistemas de a bordo de los vehículos de motor dispondrán de capacidad para recibir y procesar cualquier dato que provenga de cualquier tipo de remolque o semirremolque fijado al vehículo de motor.

Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 10 *decies*, apartado 2.

Artículo 10 sexies

Los Estados miembros establecerán el régimen de las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Dichas sanciones serán efectivas, no discriminatorias, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dicho régimen a la Comisión.

Artículo 10 septies

1. En lo que respecta al transporte de contenedores y cajas móviles, los Estados miembros establecerán normas que exijan que:

- a) el expedidor entregue al transportista al que haya confiado el transporte de un contenedor o de una caja móvil una declaración en la que indique el peso del contenedor o de la caja móvil transportado, y
- b) el transportista proporcione acceso a toda la documentación pertinente facilitada por el expedidor.

2. Los Estados miembros establecerán normas sobre la responsabilidad tanto del expedidor como del transportista, según proceda, en los casos en que la información mencionada en el apartado 1 falte o sea inexacta y en los que el vehículo o conjunto de vehículos esté sobrecargado.

Artículo 10 octies

Cada dos años, y a más tardar el 30 de septiembre del año siguiente al término del período de dos años en cuestión, los Estados miembros enviarán a la Comisión la información necesaria sobre:

- a) el número de controles realizados durante los dos años civiles anteriores, y
- b) el número de vehículos o conjuntos de vehículos sobrecargados que se hayan detectado.

Esta información podrá formar parte de la información presentada en aplicación del artículo 17 del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾*.

La Comisión analizará la información recibida en virtud del presente artículo e incluirá dicho análisis en el informe que haya de transmitirse al Parlamento Europeo y al Consejo conforme al Reglamento (CE) n° 561/2006.

Artículo 10 nonies

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 10 *ter* se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 26 de mayo de 2015. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10 *ter* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10 *ter* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 10 decies

1. La Comisión estará asistida por el Comité del transporte por carretera contemplado en el artículo 42 del Reglamento (CE) n° 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾*. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.*
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 10 undecies

A más tardar el 8 de mayo de 2020, la Comisión presentará, si procede, al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de las enmiendas de la presente Directiva introducidas por la Directiva (EU) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾*, acompañado de la toma en consideración de las características específicas de determinados segmentos del mercado. Sobre la base de dicho informe, la Comisión presentará, si procede, una propuesta legislativa debidamente acompañada de una evaluación de impacto. El informe deberá estar disponible al menos seis meses antes de la presentación de cualquier propuesta legislativa.

⁽¹⁾* Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾* Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾* Reglamento (UE) n° 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁽⁴⁾* Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽⁵⁾* 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).».

- 9) El anexo I se modifica como sigue:
- a) el punto 1.2, letra a), se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) todos los vehículos, con excepción de los indicados en la letra b): 2,55 m;»;
 - b) el punto 1.2, letra b), se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) superestructuras de vehículos acondicionados o contenedores o cajas móviles acondicionados transportados por los vehículos: 2,60 m;»;
 - c) el punto 2.2.2, letra c), se sustituye por el texto siguiente:
 - «c) vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleva, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies: 42 toneladas;»;
 - d) en el punto 2.2.2 se añade la letra siguiente:
 - «d) vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 o 3 ejes, que lleva, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles, de hasta una longitud máxima total de 45 pies: 44 toneladas;»;
 - e) el punto 2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2.3.1. Vehículos de motor de 2 ejes, distintos de los autobuses: 18 toneladas.
Vehículos de motor de 2 ejes que utilicen combustibles alternativos, distintos de los autobuses: el peso máximo autorizado de 18 toneladas se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo hasta un máximo de 1 tonelada.
Autobuses de 2 ejes: 19,5 toneladas.»;
 - f) el punto 2.3.2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2.3.2. Vehículos de motor de 3 ejes: 25 toneladas o 26 toneladas cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere 9,5 toneladas.
Vehículos de motor de 3 ejes que utilicen combustibles alternativos: el peso máximo autorizado de 25 toneladas o 26 toneladas (cuando el eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Unión, según se define en el anexo II, o cuando cada eje motor esté dotado de neumáticos gemelos y el peso máximo de cada eje no supere 9,5 toneladas) se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo hasta un máximo de 1 tonelada.»;
 - g) el punto 2.4 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2.4. Autobuses articulados de 3 ejes: 28 toneladas.
Autobuses articulados de 3 ejes que utilicen combustibles alternativos: el peso máximo autorizado de 28 toneladas se incrementará en el peso adicional requerido por la tecnología de combustible alternativo hasta un máximo de 1 tonelada.»;

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 7 de mayo de 2017. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 29 de abril de 2015.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

La Presidenta

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
