

Asunto: **NOVEDADES SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA EN LA UE.**

Fecha: **ALICANTE, 11 DE JULIO DE 2013**

1. Puente Danubio: Actualización de los peajes desde el 01.07.2013:

Los aranceles (IVA incluido) para el puente sobre el río Danubio, entre las ciudades de Vidin (Bulgaria) y Calafat (Rumanía) son los siguientes:

Tipo de vehículo: Por un cruce	
PMP de 3,5 o menos, incluyendo el remolque	€ 6
PMP > 3,5 y < 7,5 t	€ 12
PMP > 3,5 y < 12t	€ 18
PMP ≥ 12t max. 3 ejes	€ 25
PMP ≥ 12t 4 ejes o más (min. 4 ejes)	€ 37

El ferry entre Vidin y Calafat se ha cerrado.

2. Nota mandato negociador inspecciones técnicas de vehículos:

El día 9 de julio, la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo ha aprobado por 37 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones otorgar un mandato negociador a los ponentes Olga Sehnaiová (S&D), Werner Kühn (PPE) y Vilja Savisaar-Toomast (ALDE) frente al Consejo de la UE para sacar adelante el paquete sobre Inspecciones técnicas de vehículos de motor y documentación de vehículos matriculados.

Según las últimas informaciones recabadas en la oficina de Bruselas, este asunto corre el riesgo de retrasarse *sine die* o directamente anularse, debido a que en el Consejo de la UE sigue existiendo un fuerte rechazo a que la propuesta legislativa sobre Inspecciones técnicas de vehículos de motor y la iniciativa legislativa acerca de las inspecciones en carretera de vehículos comerciales sea un Reglamento en vez de una Directiva, extremo sobre el que el Parlamento Europeo parece inflexible hasta ahora.

3. Nota nueva resolución Parlamento Europeo sobre Seguridad Vial:

Esta semana se han debatido en el Pleno del Europarlamento una serie de propuestas en materia de seguridad vial. Dicho debate ha finalizado con una serie de recomendaciones añadidas a la "Resolución sobre Seguridad Vial 2011-2020: primeras bases para una estrategia sobre heridos": recomendaciones que vienen a complementar esta resolución, que emitió el Parlamento en

Septiembre de 2011, desarrollando algunos nuevos aspectos, en concreto:

- Reducir los accidentes graves de circulación en la UE sin demora: fortaleciendo el sistema de controles de alcoholemia y técnicos en carretera, así como mejorando el diseño de los vehículos.
- Proteger a los usuarios más vulnerables: peatones y ciclistas.
- Mejorar los servicios de emergencia y primeros auxilios: desarrollo del Número de Emergencia Europeo 112 e implementación de un sistema e-Health basado en la instalación de un sistema TIC de emergencia.
- Rehabilitación y cuidados intensivos tras un accidente de circulación: fortaleciendo la capacidad hospitalaria para el cuidado de los accidentes de larga recuperación y el sistema de rehabilitación sanitario, incluyendo la atención psicológica a las víctimas y familiares de accidentes.

El Consejo Europeo de Seguridad Vial (ETSC) ha manifestado su satisfacción por las medidas y los ambiciosos objetivos marcados para 2020, recordando que más de la mitad de las víctimas de accidentes de tráfico son peatones, por lo que hay que sumar esfuerzos para mejorar la seguridad vial urbana. En este sentido, una de las medidas estrella debatidas es la recomendación de limitar la velocidad máxima a 30km/h en áreas urbanas.

Estos actos jurídicos no son vinculantes aunque son una declaración de intenciones formal por parte de los órganos de la UE.

4. Solicitud de retirada propuesta de la tarjeta de conductor:

El 9 de julio, durante la sesión de la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo, la Eurodiputada rumana Silvia Adriana Ticau (S&D), ponente de fondo para la propuesta legislativa de unificación de la tarjeta de conductor y el permiso de conducir en la UE, ha expuesto las razones por las cuales propone que el Parlamento Europeo solicite al Consejo de la UE no pronunciarse al respecto, mientras que pide a la Comisión Europea que retire su propuesta.

Esta postura, que ha sido compartida por los grupos políticos S&D, PPE, ALDE, Verdes y ECR, es coincidente con la que la CETM trasladó en 2012 a través de su oficina de Bruselas a los eurodiputados de esta comisión parlamentaria.

Ticau considera que la propuesta " no tiene en cuenta todas las implicaciones de la integración de las tarjetas de conductor con los permisos de conducción y que, por tanto, no tendría las repercusiones positivas necesarias en el cumplimiento de las normas sociales en el transporte por carretera". Entre sus argumentos destacamos los siguientes:

- Se ha olvidado integrar en este documento el certificado para la formación inicial y continua de los conductores profesionales, que también se expide por cinco años.

- La Comisión Europea no ha tomado plenamente en consideración los costes y las implicaciones para los Estados miembro de la integración y el uso compartido de dos sistemas independientes que actualmente son responsabilidad de distintos organismos en varios Estados miembro. La obtención de dicha integración requeriría un marco temporal más largo.
- Existen dudas acerca de los datos que deben compartirse y con quién.
- No se ha tenido en cuenta que las normas de retirada de una tarjeta de conductor y de un permiso de conducción son diferentes.

La resolución será votada por el Parlamento Europeo en septiembre de 2012. Podemos anticipar que el Consejo de la UE se cuadrará ante la petición del Parlamento Europeo

5. Transporte material radiactivo:

El lunes 8 de julio tuvo lugar, durante la sesión de la Comisión de Industria, Energía e Investigación, un debate de las enmiendas presentadas al informe de Bela Kovács (NI) al proyecto de reglamento europeo por el que se establece un sistema comunitario para el registro de transportistas de material radiactivo.

En este asunto, el Parlamento Europeo sólo tiene poder consultivo, por lo que el informe de fondo contiene sólo recomendaciones.

En el informe que está elaborando el Parlamento Europeo a manos del húngaro Bela Kovács, sólo destacamos una enmienda, la 5, en la que el ponente de fondo recomienda que las autoridades competentes conserven un registro histórico de todos los solicitantes para asegurar la trazabilidad y el seguimiento de las autorizaciones.

En relación con las enmiendas presentadas por los eurodiputados de la Comisión de Industria, Energía e Investigación del Parlamento Europeo, en su mayoría se concentran en exigir un cambio de base legal para que el Parlamento Europeo tenga poder de co-decisión en este asunto, o subrayar que la Directiva Europea sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas se aplique también al transporte de material radiactivo. Asimismo, exigen que la legislación propuesta, en todo caso, también se aplique al transporte aéreo y marítimo de material radiactivo. Además, Marian-Jean Marinescu (PPE) ha solicitado que el registro de estos transportistas sea de acceso público. Desde el grupo de los Verdes, se propone que los transportistas que soliciten autorización en este campo demuestren capacidad financiera suficiente para hacer frente a las eventuales indemnizaciones en caso de siniestro. Los Verdes insisten también en que en el caso del transporte por tren, se le da muy poca importancia a la seguridad de los vagones estacionados en las estaciones, junto a viajeros u operarios.

En general, durante el debate desarrollado el lunes 8 de julio, las posturas de todas las fuerzas políticas son muy coincidentes y no darán lugar a controversias entre sí.

Las enmiendas y el informe serán finalmente sometidas a votación en comisión parlamentaria la primera semana de septiembre de 2013, correspondiendo el voto en plenario a la sesión del 7 al 10 de octubre de 2013.

6. Nota pregunta parlamentaria y respuesta de la Comisión acerca de la altura de los parachoques:

El pasado 6 de mayo, la Eurodiputada belga Marianne Thyssen (PPE) dirigió a la Comisión Europea una pregunta con solicitud de respuesta escrita en la que inquiría sobre el margen de la UE para reducir la altura a la que se sitúan los parachoques traseros de los camiones para evitar el empotramiento eventual de los coches que colisionan por detrás.

En su respuesta del 2 de julio, el Comisario Europeo de Industria y Empresa, Antonio Tajani le ha contestado lo siguiente: "el grupo de trabajo de la UNECE sobre Seguridad General de los Vehículos, en el que la Comisión Europea y los Estados miembro participan de manera activa, se encuentra debatiendo en la actualidad una enmienda al Reglamento Nº 58 para incrementar los niveles de seguridad de los dispositivos de protección contra el empotramiento. Concretamente, la propuesta consiste en disminuir la altura de dichos dispositivos e incrementar la capacidad de absorción de fuerza de dichos dispositivos. Dicho esto, la reducción de la altura supone problemas prácticos en el caso de algunos vehículos pesados de transporte de mercancías (como por ejemplo de maniobrabilidad e grandes pistas o en relación con vehículos todo-terreno) y la postura de los expertos se encuentra dividida."

7. El Parlamento Europeo aprueba la revisión de documentos de matriculación:

El 2 de julio, el pleno del Parlamento Europeo ha aprobado en primera lectura su propuesta para la revisión de la Directiva Europea 1999/37 de documentos de matriculación de vehículos de motor.

Tal y como queda el resultado, lo más relevante de esta reforma es lo siguiente:

- No se ha aprobado una reducción del tamaño del documento de registro de vehículos
- La información sobre los vehículos debe conservarse en registros electrónicos de modo que se facilite el intercambio de información entre los Estados miembro.
- El registro de los documentos de matriculación incluirá en adelante una referencia a las inspecciones técnicas a las que se ha sometido el vehículo en cuestión.
- Los Estados miembro deberán reconocerse mutuamente la validez de sus respectivas inspecciones técnicas de vehículos en caso de nueva matriculación en un Estado miembro.
- Se habilita a los dueños de los vehículos a operar por ellos mismos la retirada de un vehículo del registro, de modo que quede exento de ulteriores responsabilidades.
- Si el vehículo se vuelve a matricular en otro Estado miembro –o si la propiedad del vehículo cambia- y la prueba de la última inspección técnica junto con la fecha de la siguiente inspección aparecen en el permiso de circulación, el Estado miembro en el que se vaya a matricular el

vehículo reconocerá, al emitir el nuevo permiso de circulación, la validez del certificado de inspección técnica y, siempre que el certificado sea válido en vista de los intervalos de inspección requeridos en el nuevo Estado miembro de matriculación, incluirá una declaración a tal efecto en el nuevo permiso de circulación.

- Los Estados miembro se prestarán ayuda mutua en la aplicación de la directiva. Podrán intercambiar información, de manera bilateral o multilateral, en particular con el fin de verificar, antes de cualquier matriculación de un vehículo, la situación legal del mismo, en su caso, en el Estado miembro en el que estuviera matriculado previamente.

El siguiente paso le corresponde al Consejo de la UE, quien tendrá que determinar su "posición común" en septiembre de 2013.

8. Matriculaciones durante mayo de 2013 en España:

En mayo de 2013 de nuevo, regresaron las caídas de matriculaciones de vehículos comerciales nuevos en Europa. En concreto un 7,4%, siendo la cifra de ventas de 135.587. Cabe destacar la excepción española, con su +0,4% de matriculaciones, mientras bajaron el Reino Unido (-4,0%), Alemania (-9,6%), Francia (-11,2%) e Italia (-16,2%) en comparación con mayo de 2012. En el acumulado de 2013, los británicos son los únicos que han visto expandirse su mercado (+8,0%), frente a la contracción de Francia (-9,4%), España (-10,2%), Alemania (-10,9%), e Italia (-21.3%).

Vehículos comerciales ligeros (hasta 3,5 toneladas de PMA): La caída ha sido del 7,2% en mayo. Salvo la subida de 2,4% en España, los principales mercados nacionales acumulan descensos: -2,4% en Polonia, -3,8% en el Reino Unido, -8,2% en Alemania, -11,1% en Francia y -18,6% en Italia.

Vehículos comerciales entre 3,5 y 16 toneladas de PMA: la caída en la UE es del 8% en mayo de 2013. Sólo en Italia y Polonia crecieron entre los mayores mercados nacionales: un 2,6% y un 4,7% respectivamente. Reino Unido (-2,8%), España (-8,5%), Francia (-12,5%) y Alemania (-13,3%), bascularon del lado de los descensos.

Vehículos comerciales de más de 16 toneladas de PMA: En mayo de 2013 se matricularon un 6,9% menos que un año antes. De nuevo, Italia y Polonia aumentan su entrada: 3,4% y un 2,4% respectivamente. Y de nuevo las matriculaciones bajaron en el Reino Unido (-0,8%) España (-7,4%), Alemania (-11,6%) y Francia (-12,1%).