

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales»**

COM(2010) 395 final — 2010/0212 (COD)

(2011/C 54/13)

Ponente general: **Ludvik JÍROVEC**

El 7 de septiembre de 2010, de conformidad con el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Reglamento (UE) nº .../2010 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales»

COM(2010) 395 final – 2010/0212 (COD).

El 14 de septiembre de 2010, la Mesa del Comité encargó a la Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo la preparación de los trabajos en este asunto.

Dada la urgencia de los trabajos, en su 467º Pleno, celebrado los días 8 y 9 de diciembre de 2010 (sesión del 9 de diciembre de 2010), el Comité Económico y Social Europeo, de conformidad con el artículo 57 del Reglamento Interno, ha nombrado ponente general a Ludvik Jírovec y ha aprobado por 142 votos a favor, 2 en contra y 9 abstenciones el presente Dictamen.

## 1. Introducción y contenido de la propuesta

1.1 El objetivo de la propuesta es establecer normas armonizadas sobre la fabricación de vehículos agrícolas y forestales. La legislación vigente será sustituida con el fin de ajustarla a los principios de mejora de la legislación y de simplificación. La propuesta contribuye a la competitividad de la industria y al funcionamiento del mercado interior.

1.2 En consonancia con las recomendaciones del Informe del Grupo CARS 21, la propuesta simplifica significativamente la legislación en materia de homologación de tipo sustituyendo por un reglamento del Consejo y del Parlamento veinticuatro directivas básicas (y aproximadamente treinta y cinco directivas modificadoras) en el ámbito de los requisitos técnicos de los vehículos agrícolas y forestales.

1.3 El Comité considera que la codificación de todos los textos vigentes en un reglamento único resultaría muy útil. La codificación propuesta garantiza que no se introducirán cambios significativos y que servirá únicamente al propósito de presentar la legislación de la UE de manera clara y transparente. El Comité respalda plenamente este objetivo y, a la vista de esta garantía, acoge positivamente la propuesta.

## 2. Observaciones

2.1 El procedimiento de homologación de tipo es engorroso y al CESE le preocupa que pudiera retrasar la introducción de la nueva maquinaria, lo que tendría repercusiones nefastas para los fabricantes con un volumen de producción reducido. Por este

motivo, el nuevo Reglamento debe ser lo suficientemente flexible como para permitir el desarrollo continuo de la maquinaria existente y la introducción de nuevos tipos de máquinas.

2.2 Para algunos tipos de tractores concebidos únicamente para su uso fuera de la carretera, debería examinarse la posibilidad de introducir exenciones a las disposiciones relativas a la circulación por carretera. Este problema se plantea en particular en relación con los vehículos especializados.

2.3 Asimismo, el CESE considera que cualquier reglamentación debería incluir más clases de vehículos en función de la velocidad que las dos clases actuales. A medida que la tecnología vaya mejorando la estabilidad y el frenado de los tractores, la velocidad de los tractores de carretera rápidos irá aumentando. Deberían crearse oportunidades para los vehículos más lentos, que pasarán a la categoría de «vehículos agrícolas o forestales». El CESE considera que la propuesta de Reglamento dificultaría el desarrollo de tractores de menor tamaño al aumentar de manera innecesaria los costes de adecuación a la normativa, sin reconocer al mismo tiempo los cambios necesarios para los vehículos que pueden alcanzar hasta 65 km/h o incluso una velocidad mayor en el futuro.

2.4 El CESE desearía también que la Comisión abordase las cuestiones periféricas relativas a la circulación de vehículos agrícolas o forestales en carretera. Concretamente, el CESE respaldaría el establecimiento de normas europeas relativas a los permisos de conducir, la inspección de los vehículos y la circulación por carretera. Esto serviría para garantizar que las disposiciones y normativas que rigen la utilización de tractores serían comunes en toda Europa, en lugar de la disparidad actual de las normativas nacionales.

2.5 El CESE considera que los fabricantes deben poder cumplir los requisitos para la entrada en vigor del Reglamento, incluidos los requisitos técnicos. Cuando no sea así, deberían aplicarse las exenciones o disposiciones transitorias apropiadas.

2.6 El CESE considera que, en relación con el artículo 8, «Requisitos relativos a la seguridad vial», sería útil que la nueva reglamentación no se hiciese con una futura directiva de homologación de tipo, sino más bien a través de la Directiva 2006/42/CE relativa a las máquinas.

Bruselas, 9 de diciembre de 2010.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Staffan NILSSON

---