

Dictamen sobre:

- la propuesta de Directiva del Consejo sobre dispositivos de limitación de velocidad de determinadas categorías de vehículos de motor ⁽¹⁾, y
- la propuesta de Directiva del Consejo relativa a la instalación y utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad

(92/C 40/17)

El 14 de agosto de 1991, de conformidad con los artículos 75 y 100 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre las propuestas mencionadas arriba.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 13 de noviembre de 1991 (ponente: Sr. Bleser).

En su 291º pleno (sesión del 27 de noviembre de 1991), el Comité Económico y Social ha aprobado por mayoría, 8 votos en contra y 11 abstenciones el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. La Comisión presenta dos propuestas basadas en dos Resoluciones del Parlamento Europeo de 1984 y 1986 en las que se insta al Consejo a adoptar las medidas necesarias para aumentar la seguridad vial.

1.2. En dos países comunitarios se utilizan ya dispositivos de limitación de velocidad. Basándose en su experiencia, la Comisión considera conveniente, incluso indispensable, extender la utilización de estos dispositivos a toda la Comunidad y establecer su obligatoriedad.

1.3. La Comisión aduce tres ventajas para el uso de un dispositivo normalizado de limitación de velocidad en los vehículos de las categorías M3 y N3:

- a) aumento de la seguridad en carretera;
- b) reducción de la contaminación atmosférica, y en consecuencia, mejora del medio ambiente;
- c) reducción del consumo de combustible.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité acoge favorablemente una medida que ofrece la ventaja de ser general dentro de la Comunidad Europea, después de haber fracasado la introducción de normas generales de limitación de velocidad a nivel comunitario.

2.2. Asimismo, el Comité acoge favorablemente las medidas cuyo objetivo sea la limitación de molestias en materia de medio ambiente y todo lo que suponga un ahorro de combustible.

2.3. El Comité acoge favorablemente una medida que, al basarse en un dispositivo (mecánico o electrónico) inviolable, permite evitar un aumento de los controles en carretera.

2.4. No obstante, el Comité manifiesta dudas acerca de la aplicación limitada del dispositivo a los vehículos de la categoría N3 (vehículos de más de 12 toneladas), dado que otras Directivas en materia de transporte por carretera se basan en un tonelaje limitado en otros niveles. El Comité estima conveniente que este ámbito también sea objeto de armonización.

2.5. Con respecto al dispositivo definido en la propuesta COM(91) 240, el Comité insiste especialmente en que no se modifiquen los apartados 7.1.2, 7.1.4 y 7.1.5 del Anexo I, ya que estos tres apartados unidos garantizan al conductor de carretera una seguridad de conducción que el dispositivo debe aumentar y no disminuir.

2.6. El Comité es consciente de que el coste del dispositivo debe fijarse a un nivel que permita que su introducción no sea incompatible con la gestión normal de las empresas de transporte; al contrario, la amortización de la inversión resultante del ahorro de combustible deberá contribuir a generalizar su uso con cierta rapidez para no provocar un funcionamiento dispar en carretera entre los nuevos vehículos y los antiguos.

3. Conclusión

3.1. De la introducción y de las propuestas de la Comisión se desprende que, si resulta aprobado por el

⁽¹⁾ DO nº C 229 de 4. 9. 1991, p. 5.

Consejo, el uso de estos dispositivos reforzará en buena medida la seguridad de los usuarios del transporte por carretera y constituirá una primicia en materia de armonización de la velocidad de los vehículos dentro de la Comunidad; reducirá la contaminación producida por la combustión de gasóleo, contribuyendo además a que no aumenten los gastos de suministro en este ámbito.

3.2. Por las razones arriba citadas, el Comité se pronuncia a favor de las dos Directivas [doc. COM(91) 240 y COM(91) 291], e insta a la Comisión a avanzar por este camino proponiendo un conjunto de mecanismos que conduzcan a mejorar la seguridad vial y el medio ambiente.

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 1991.

El Presidente
del Comité Económico y Social
François STAEDLIN

ANEXO

al dictamen del Comité Económico y Social

La siguiente enmienda, presentada conforme al Reglamento Interno, fue rechazada en el transcurso del debate.

Suprimanse los apartados 2.4, 2.6 y 3.2 y sustitúyanse por un nuevo apartado 2.4 redactado como sigue:

« No obstante, la Sección solicita que dicha obligación se imponga únicamente a los vehículos puestos por primera vez en circulación después del 1 de enero de 1990.

En efecto, la retroactividad al 1 de enero de 1985 propuesta por la Comisión ocasionaría unos costes de inversión e instalación demasiado elevados para los vehículos de motor de tres años y más en el momento de la entrada en vigor de la Directiva.

La Sección solicita, por otra parte, que el ajuste del dispositivo se fije en velocidades límites respectivas de 90 km/hora para los vehículos de la categoría N3 y de 110 km/hora para los vehículos de la categoría M3.

Los ajustes propuestos por la Comisión (respectivamente 80 y 100 km/hora) tendrían consecuencias negativas en su mayoría para la seguridad y la fluidez del tráfico en las autopistas, así como para las condiciones económicas del transporte. »

Resultado de la votación

Votos a favor: 33; votos en contra: 81; abstenciones: 10.
