

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/23/CEE del Consejo sobre los neumáticos de los vehículos de motor y de sus remolques así como de su montaje»⁽¹⁾

(98/C 235/05)

El 6 de enero de 1998, de conformidad con el artículo 100 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 6 de mayo de 1998 (Ponente: Sr. Bagliano).

En su 355º Pleno (sesión del 27 de mayo de 1998), el Comité Económico y Social ha aprobado por 101 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. La propuesta de Directiva presentada por la Comisión tiene por objeto colmar una laguna en las medidas adoptadas hasta la fecha para luchar contra el ruido del tráfico rodado.

1.2. La Directiva 70/157/CEE relativa al nivel sonoro admisible de los vehículos de motor se elaboró con el fin de determinar —y, por tanto, limitar— únicamente el ruido producido por el dispositivo de escape y las partes mecánicas de los vehículos. A la sazón, éstas eran las principales fuentes de ruido producido por los vehículos.

1.2.1. El reforzamiento de los requisitos técnicos impuestos por las sucesivas modificaciones de la Directiva ha tenido como consecuencia una fuerte reducción del ruido provocado por estas fuentes pero, paralelamente, ha puesto en evidencia el problema del ruido producido por el contacto de los neumáticos en movimiento con el firme de la calzada.

1.3. Esto es lo que se desprende del artículo 4 de la última modificación de la Directiva 70/157/CEE mencionada anteriormente (Directiva 92/97/CEE de 19 de diciembre de 1992), en la que el Consejo pide a la Comisión que elabore una propuesta encaminada a limitar el ruido producido por el contacto de los neumáticos con el firme de la calzada, conciliando esta disposición con los requisitos de seguridad. La actual propuesta de Directiva responde a esta solicitud.

1.3.1. Se trata, en realidad, de una modificación de la Directiva 92/93/CEE sobre los neumáticos de los vehículos de motor y de sus remolques, así como su montaje que, sin embargo, no tiene por objeto el ruido, sino que define tanto el método de medición para determinar el ruido de rodadura de los neumáticos como el nivel máximo admitido para los diferentes tipos de neumáticos.

2. Observaciones generales

2.1. El ámbito de aplicación de la propuesta de Directiva sometida a examen abarca todos los tipos de neumáticos montados tanto sobre turismos (vehículos M1) como sobre vehículos industriales ligeros y pesados (vehículos M2, M3, N1, N2 y N3) y sus

remolques. Sin embargo, quedan excluidos los vehículos destinados a fines distintos del transporte de personas o mercancías que, sin embargo, utilizan de vez en cuando la infraestructura de carreteras (por ejemplo, los tractores agrícolas).

2.1.1. Teniendo en cuenta, entre otros factores, el amplio ámbito de aplicación, la Comisión ha elaborado un método de medición común, proponiendo, sin embargo, unos niveles de ruido máximos admisibles diferentes según la categoría del vehículo. Dentro de cada categoría, los niveles se establecen del siguiente modo:

- para los turismos: en función de la anchura nominal del neumático (habida cuenta de las limitaciones impuestas por consideraciones relativas al comportamiento en marcha y a usos específicos);
- para los vehículos industriales: en función del uso específico del neumático (normal, carreteras nevadas, especial).

2.1.2. El objetivo era establecer requisitos para limitar el ruido de rodadura producido por el contacto de los neumáticos con el firme de la calzada, conciliando esta disposición con el cumplimiento de las condiciones de seguridad.

2.1.3. En cambio, los niveles de ruido correspondientes a los diferentes pavimentos (o las distintas condiciones meteorológicas), en igualdad de neumáticos, no están cubiertos por la presente Directiva. A este respecto, el Comité recuerda que en el duodécimo considerando de la Directiva 92/97/CEE de 19 de diciembre de 1992, se afirmaba expresamente que «es necesario proseguir los estudios e investigaciones destinados a definir valores numéricos concretos para determinar los criterios objetivos para la conformidad de las carreteras».

3. Calendario

3.1. La propuesta de Directiva prevé que sus disposiciones entrarán en vigor a partir del primero de octubre de 2001, tanto para los nuevos tipos de neumáticos comercializados como para los vehículos nuevos, en los que se deberán montar exclusivamente neumáticos que cumplan estos requisitos.

3.2. A partir del primero de octubre de 2005, los neumáticos comercializados deberán cumplir los requisitos establecidos en la presente propuesta de Directiva.

⁽¹⁾ DO C 30 de 28.1.1998, p. 8.

3.3. Estos requisitos no se aplicarán a:

- los neumáticos destinados a ser montados en vehículos matriculados por primera vez antes del primero de octubre de 1980;
- los neumáticos de repuesto de uso provisional, los neumáticos cuya categoría de velocidad sea inferior a 80 km/h y los neumáticos cuya llanta inferior tenga un diámetro inferior o igual a 254 mm.

4. Observaciones

4.1. El método de medición establece que el ruido de rodadura del neumático deberá medirse a una velocidad normal de 80 km/h, con la palanca de cambios en punto muerto y el motor apagado y sobre un firme normalizado.

4.1.1. De esta forma, las medidas que se adopten para garantizar el cumplimiento de estos requisitos tendrán efectos óptimos en la reducción del ruido producido por el tráfico de vehículos en las zonas extraurbanas y en condiciones de tráfico fluido.

4.1.2. En cambio, no se controla el ruido producido por un neumático cuando el vehículo acelera o frena, condiciones éstas más frecuentes en un entorno de tráfico urbano o denso. Por otra parte, el Comité reconoce que en la actualidad no existe ningún procedimiento de prueba consolidado que permita resolver este problema, que sigue teniendo importancia.

4.2. Las soluciones técnicas requeridas para garantizar las prestaciones de los neumáticos destinados a usos específicos, como la circulación sobre calzada nevada o camino de tierra, justifican los valores límites de ruido más elevados fijados por la propuesta de Directiva.

4.2.1. También se justifican los límites diferenciados para los neumáticos (de los turismos) cuyas características deben ser compatibles con las prestaciones de los turismos en los que están montados, al objeto de garantizar la máxima seguridad de conducción. El Comité aprueba este planteamiento.

4.3. Los niveles de ruido propuestos son equilibrados en la medida en que, si bien requieren un esfuerzo considerable por parte de la industria de los neumáticos, son realizables industrialmente en los plazos previstos.

4.3.1. Estos «niveles» responden, por otra parte, a las expectativas del público, que espera que se tomen medidas para reducir el ruido provocado por el tráfico

de vehículos, y contribuyen a reforzar las mejoras realizadas por la industria del automóvil en este ámbito.

4.4. Las fechas de entrada en vigor de los requisitos establecidos en esta propuesta de Directiva son coherentes con los plazos que necesita la industria de los neumáticos para adaptarse.

4.4.1. Sin embargo, el Consejo deberá determinar, junto con la industria, la disponibilidad de los tipos de neumáticos que ya cumplen dichos requisitos para todos los modelos de vehículos que se produzcan en 2001, fecha en que se deberán montar exclusivamente neumáticos que cumplan los requisitos fijados en la propuesta de Directiva.

4.4.2. El Comité considera realista retrasar esta fecha en dos años como mínimo (es decir, 2003) para los vehículos nuevamente matriculados (viejos modelos), manteniendo únicamente la fecha del 2001 como referencia para las nuevas homologaciones (nuevos modelos).

4.5. Por último, es importante la declaración de la Comisión de que estos requisitos representan un primer paso en la lucha contra el ruido producido por el contacto de los neumáticos en movimiento con el firme de la calzada, y que deberán reexaminarse ulteriormente, a la luz de sus repercusiones comerciales y ambientales.

4.5.1. No obstante, esta declaración, que recoge la «exposición de motivos» introductoria, también debería figurar en el texto de la propuesta de Directiva, como sexto considerando:

«Considerando que los requisitos fijados para reducir el ruido producido por el contacto de los neumáticos en movimiento con el firme de la calzada representan un primer paso en la lucha contra esta fuente de ruidos y que deberán reexaminarse ulteriormente, a la luz de sus repercusiones comerciales y ambientales, y teniendo en cuenta la creciente importancia que irá adquiriendo el tipo de firme de la calzada como fuente de ruido».

Este considerando propuesto está relacionado con el duodécimo considerando de la Directiva 92/97/CEE (mencionada anteriormente en el punto 2.1.3) al tiempo que lo integra.

5. Conclusiones

El Comité aprueba el objetivo de la Directiva y recomienda, en particular:

- que se tenga en cuenta la observación formulada en el punto 4.4 y
- que se dé mayor peso, en un considerando específico, a la necesidad de reexaminar ulteriormente la eficacia de las medidas adoptadas.

Bruselas, 27 de mayo de 1998.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Tom JENKINS