

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas»

(2001/C 123/03)

El 20 de julio de 2000, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 8 de diciembre de 2000 (ponente: Sr. P. Barros Vale).

En su 378º Pleno de los días 24 y 25 de enero de 2001 (sesión del 25 de enero de 2001), el Comité Económico y Social ha aprobado por mayoría, con 48 votos a favor, 15 en contra y 4 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. El presente Dictamen del CES se refiere a una propuesta de modificación de la Directiva relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos y tres ruedas.

1.2. El origen de la propuesta de la Comisión se halla en el artículo 5 de la Directiva 97/24/CE, por el que se establece la obligatoriedad de la Comisión de presentar propuestas encaminadas a fijar un nuevo límite de las emisiones de las motocicletas, dos años después de la adopción de dicha Directiva. A este fin deben haberse elaborado estudios relativos al potencial que ofrece la tecnología para la reducción de emisiones y a la valoración de los gastos y beneficios derivados de la aplicación de valores límite más estrictos.

1.3. Con esta propuesta, la Comisión pretende en primer término fomentar la mejora de la calidad de la atmósfera, por medio de la definición de normas de límites máximos de emisiones gaseosas de este tipo de vehículos.

1.4. El objetivo puede alcanzarse gracias a la incorporación de tecnologías como el catalizador de oxidación (con o sin inyección secundaria de aire), el catalizador de tres vías de ciclo cerrado, o los sistemas de inyección directa de gasolina.

2. Observaciones generales

2.1. La Comisión reconoce que la inyección electrónica de combustible y los sistemas de gestión del motor acaban de empezar a comercializarse, y precisa que estas tecnologías ya son viables en los motores de cuatro tiempos, y asimismo distingue la situación de los motores de dos tiempos en que varios fabricantes de motores de dos tiempos están desarrollando actualmente esta tecnología o tienen ya un modelo en el mercado. El Comité estima que estamos ante una

situación en la que la obligatoriedad de la incorporación de nuevas tecnologías favorables al medio ambiente ha de condicionarse a su comercialización efectiva en el mercado, y a que los productores tengan un acceso generalizado a ellas. El Comité espera que dicho acceso pueda concretarse en el plazo más breve posible.

2.2. En cuanto a los costes, y por motivos derivados del volumen reducido y de los precios de las series de los vehículos de dos o tres ruedas, que ocasionan grandes diferencias en la capacidad de amortización de las inversiones en investigación y desarrollo, son mayores en el caso de modificaciones que en razón de la entrada en vigor de una medida legislativa determinada hayan de introducirse en un breve lapso de tiempo, que en el caso de un cambio de modelo ya planificado.

2.3. Tras enumerar las soluciones tecnológicas de posible aplicación así como los diferentes resultados de las emisiones respectivas en motores de cuatro y dos tiempos, la Comisión concluye que las soluciones técnicas propuestas para la primera fase permiten establecer unos valores límite únicos para todas las motocicletas independientemente del tipo de motor que tengan.

3. Observaciones específicas

3.1. Habida cuenta del desfase entre las tecnologías (punta) conocidas y la viabilidad industrial y el grado de divulgación de las soluciones tecnológicas mencionadas en los motores de dos y cuatro tiempos, parece defendible la introducción de medidas de precaución relativas a las fechas en que los valores de emisión preconizados adquirieran obligatoriedad, en particular en la aplicación de las soluciones tecnológicas que aún no cuentan con versiones reconocidas industrialmente viables.

3.2. Esta preocupación se deriva sobre todo del hecho de que, en años precedentes, algunas tentativas de aplicación, por ejemplo, de inyección directa, en motores de pequeña cilindrada y número elevado de rotaciones, contaban con una disponibilidad en el mercado de las piezas de fabricación especializada, sea por dificultades técnicas o por tratarse de una producción que numéricamente no resultaba interesante para los fabricantes especializados, en razón de la relación entre los costes de producción y las dimensiones del mercado potencial.

3.3. En las categorías de vehículos equipados con motores de dos y cuatro tiempos, la diferencia de la incidencia en el coste final debe ser valorada en función de las consecuencias derivadas en términos de la competencia de los precios de mercado.

3.4. Parece necesario introducir mecanismos que permitan corregir o modificar el objetivo propuesto, tanto en valores como en fechas, para los casos en que no sea posible encontrar versiones industrialmente viables.

3.5. Al objeto de proteger los principios de competencia entre Estados, entre los diferentes tipos de vehículos y entre las empresas del sector, debe clarificarse también la problemática de la introducción de incentivos fiscales. En particular, el Comité destaca que parece difícil que los fabricantes pequeños y medios puedan conseguir los valores límite facultativos previstos en el artículo 3.1.b, ya que no disponen de recursos adecuados de investigación y desarrollo. Además, estos fabricantes pueden enfrentarse a un aumento de dificultades en el mercado, debido a que no tendrán acceso a los incentivos fiscales de los que las empresas en competencia de mayores dimensiones y capacidad técnica o financiera sí podrán beneficiarse.

4. Consideraciones finales

4.1. A pesar de lo positivo de que la propuesta examinada se apoye en el principio de preocupación medio ambiental, se deben tener en cuenta las dificultades previsibles de orden técnico e industrial, para evitar que la Directiva sea inoperante

para cierta clase de vehículos o incluso desde un principio excluya del mercado determinados segmentos de gran tradición en este tipo de vehículos (en especial, los que utilizan la tecnología de dos tiempos de baja cilindrada).

4.2. La propuesta debe tener en cuenta lo siguiente:

4.2.1. Las tecnologías industrialmente viables y disponibles en el mercado proveedor de las piezas, accesibles para todos los fabricantes de motores y vehículos, como, por ejemplo, el catalizador de oxidación (OC), el catalizador de tres vías de ciclo cerrado (TWC) de los motores de dos y cuatro tiempos, así como la inyección secundaria de aire (ISA) de los motores de cuatro tiempos, hacen posible que los límites de las emisiones y las fechas estipuladas en la propuesta tengan un carácter vinculante.

4.2.2. Los límites de las emisiones y las fechas que dependen de tecnologías que se hallan todavía en fase de investigación y desarrollo, así como las decisiones derivadas de pruebas cuya formulación y fiabilidad aún no son disponibles deben contar con un plazo transitorio para poder comprobar su viabilidad, ya que después de 2003 se reglamentarán en función de la tecnología más avanzada en esa fecha.

4.2.3. A este respecto, el CES llama la atención de la Comisión sobre los trabajos en curso del GRPE (grupo sobre contaminación y energía) de Ginebra, que tratan de establecer un nuevo ciclo de pruebas específicas para motocicletas, por lo que no parece razonable definir en el momento presente los valores límites facultativos válidos para la fijación de cualesquiera incentivos fiscales.

4.2.4. El Comité estima que el plazo estipulado en el artículo 2.3 de la propuesta de Directiva relativo a la validez de los certificados de conformidad adjuntos a los vehículos nuevos que hayan sido emitidos con arreglo a la Directiva 92/61/CEE debe pasar a ser el 1 de enero de 2005.

4.2.5. En cuanto a la aplicación de esta Directiva a las motocicletas de trial, se hace igualmente necesario fijar una excepción de un año con relación a la propuesta de la Comisión, para que los productores puedan analizar las soluciones para este tipo de vehículos específicos y adaptarse adecuadamente a las nuevas exigencias.

Bruselas, 25 de enero de 2001.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Göke FRERICHS

ANEXO

al dictamen del Comité Económico y Social

La siguiente propuesta de enmienda, que obtuvo más de un cuarto de los votos emitidos, fue rechazada en el transcurso de los debates:

Punto 2.1

Suprimáanse las dos últimas frases y sustitúyanse por el texto siguiente:

«La fijación de normas técnicas estrictas (por ejemplo, los valores límite para las emisiones) forma parte de los instrumentos probados de la política medioambiental. En este sentido se debe obviamente seguir atendiendo también a la viabilidad técnica y la futura disponibilidad en el mercado. Asimismo, se debe aspirar a que estas normas puedan ser observadas por el mayor número posible de fabricantes de tecnologías.

Teniendo en cuenta todas las posibles reservas respecto de la viabilidad técnica de las normas en casos particulares, el Comité se pronuncia a favor del principio de que la política medioambiental aspire a normas técnicas estrictas con el fin de impulsar el desarrollo de la tecnología medioambiental.»

Resultado de la votación

Votos a favor: 28, votos en contra: 32, abstenciones: 6.

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los seguros de vida (versión refundida)»

(2001/C 123/04)

El 26 de julio de 2000, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 8 de diciembre de 2000 (ponente: Sr. Pelletier).

En su 378º Pleno de los días 24 y 25 de enero de 2001 (sesión del 24 de enero de 2001), el Comité Económico y Social ha aprobado por 81 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. Los textos fundadores del mercado único de los seguros de vida, que se basa en el principio de la licencia única y el reconocimiento mutuo de la equivalencia de los controles, son la primera Directiva de 5 de marzo de 1979⁽¹⁾, la segunda Directiva de 8 de noviembre de 1990⁽²⁾ y la tercera Directiva

de 10 de noviembre de 1992⁽³⁾. Esta última modifica las directivas anteriores y las completa; sin embargo, no las sustituye por completo y numerosas disposiciones de la primera y la segunda Directivas continúan en vigor. Dichas Directivas también fueron modificadas por la Directiva de 29 de junio de 1995⁽⁴⁾ con el objetivo de reforzar la supervisión prudencial.

⁽¹⁾ Directiva 79/267/CEE del Consejo de 5.3.1979, DO L 63 de 13.3.1979, p. 1.

⁽²⁾ Directiva 90/619/CEE del Consejo de 8.11.1990, DO L 330 de 29.11.1990, p. 50.

⁽³⁾ Directiva 92/96/CEE del Consejo de 10.11.1992, DO L 360 de 9.12.1992, p. 1.

⁽⁴⁾ Directiva 95/26/CEE del Parlamento Europeo y el Consejo de 29.6.1995, DO L 168 de 18.7.1995, p. 7.