

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos»

(COM(2003) 522 final — 2003/0205 (COD))

(2004/C 108/04)

El 22 de octubre de 2003, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el tema mencionado.

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 16 de diciembre de 2003 (ponente: Sr. RANOCCHIARI).

En su 405º Pleno de los días 28 y 29 de enero de 2004 (sesión del 28 de enero) el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 113 votos a favor y 1 voto en contra el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1 La Comisión Europea, con la propuesta de Directiva recogida en el COM(2003) 522 final, quiere refundir en un único texto la Directiva 88/77/CEE sobre la emisión de gases procedentes de motores de los vehículos industriales y todas las modificaciones sucesivas que han aprobado el Parlamento Europeo y el Consejo.

1.2 Asimismo, como se establece en los artículos 4 a 7 de la Directiva 1999/96/CE, la Comisión propone tres nuevos requisitos sobre el establecimiento de sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), las medidas para garantizar la durabilidad de los sistemas de control de emisiones y las medidas para verificar la conformidad en circulación de dichos sistemas, respectivamente.

1.3 La propuesta de la Comisión con estos tres nuevos requisitos difiere en su estructura de las Directivas vigentes sobre homologación de vehículos de motor. Se trata de un esfuerzo por mejorar la eficacia del proceso de adopción de decisiones y simplificar la legislación propuesta para que el Parlamento y el Consejo puedan centrarse en la dirección y el contenido políticos, dejando a la Comisión la tarea de adoptar las prescripciones adecuadas para la aplicación de los mismos.

1.4 La Comisión ha seguido un «planteamiento por niveles», donde la propuesta y la adopción de la legislación se realizarán por dos vías, distintas pero paralelas. De acuerdo con ello:

1.4.1 por un lado, el Parlamento Europeo y el Consejo establecerán las disposiciones fundamentales en una directiva basada en el artículo 251 del Tratado CE mediante el procedimiento de codecisión, en la que se recogerán los principios fundamentales de los nuevos requisitos («propuesta de codecisión»);

1.4.2 por otro lado, las especificaciones técnicas de aplicación de las disposiciones fundamentales figurarán en una directiva adoptada por la Comisión con la ayuda del Comité reglamentario de adaptación al progreso técnico («propuesta de comitología»).

1.5 Por lo tanto, el documento COM(2003) 522 final contiene la propuesta de Directiva de codecisión (véase el punto 1.4.1.), mientras que la propuesta de Directiva de comitología todavía no está disponible (véase el punto 1.4.2.).

2. Síntesis de la propuesta de la Comisión

2.1 A la hora de redactar la propuesta analizada, la Comisión ha detallado y separado de forma clara la parte referida al establecimiento de nuevos requisitos de la parte relativa a la consolidación del texto de la Directiva con las modificaciones que ya han aprobado el PE y el Consejo.

2.2 La Comisión propone imponer los nuevos requisitos referidos a los sistemas DAB, las medidas para garantizar la durabilidad de los sistemas de control de emisiones y las medidas para verificar la conformidad en circulación de dichos sistemas en unas fechas que corresponden con las previstas para la entrada en vigor de las normas denominadas «Euro 4» y «Euro 5».

2.3 Sistema de diagnóstico a bordo (DAB). La Comisión propone su aplicación en dos etapas sucesivas con las siguientes fechas de entrada en vigor:

- i. Primera etapa — Octubre de 2005 para las nuevas homologaciones y octubre de 2006 para todas las homologaciones.
- ii. Segunda etapa — Octubre de 2008 para las nuevas homologaciones y octubre de 2009 para todas las homologaciones.

2.3.1 Durante la primera etapa, el sistema DAB debe detectar la aparición de fallos dentro del sistema de control del motor, cuando dichos fallos provoquen un aumento de las emisiones hasta niveles superiores a los umbrales establecidos. Asimismo, el sistema debe detectar «fallos de funcionamiento importantes» que se produzcan en cualquier sistema de tratamiento posterior de los gases de escape, como filtros de partículas y catalizadores.

2.3.2 Durante la segunda etapa, el sistema DAB debe detectar no sólo la aparición de fallos dentro del sistema de control del motor sino también la posible pérdida de eficacia de los sistemas de tratamiento posterior de gases de escape que podrían provocar un aumento de las emisiones superiores a los umbrales establecidos.

2.4 Medidas para garantizar la durabilidad del sistema de control de emisiones

2.4.1 La Comisión propone las siguientes definiciones de la vida útil de los vehículos⁽¹⁾ en los que deberán instalarse los motores cubiertos por la Directiva de que se trata:

- | | |
|--|--------------------------|
| i. vehículos de la categoría N1 | 100 000 km o cinco años, |
| ii. vehículos de las categorías N2 y M2 | 200 000 km o seis años, |
| iii. vehículos de las categorías N3 y M3 | 500 000 km o siete años. |

2.4.2 A partir del octubre de 2005, el fabricante que solicite la homologación de un motor nuevo deberá demostrar que éste respeta los límites de emisiones durante un período equivalente a toda la vida útil de la categoría de vehículos en la que se quiere instalar.

2.4.3 A partir del mes de octubre de 2006, todos los motores instalados en vehículos nuevos deberán cumplir dicha disposición.

2.5 Verificación de la conformidad en circulación. Las definiciones de vida útil de los vehículos comerciales indicadas supra también se aplicarán para verificar la conformidad de los motores en circulación.

⁽¹⁾ M = vehículos para el transporte de personas: M1 (8 plazas + 1); M2 (>8 + 1 y masa máxima < 5 t); M3 (> 8 + 1 y masa máxima > 5 t).

3. Observaciones generales

3.1 La ampliación de la Unión Europea obliga a disponer de versiones consolidadas de las principales Directivas, en aras de una mayor claridad y transparencia. Por lo tanto, es necesario aprobar la versión consolidada de la Directiva 88/77/CE; el Comité se felicita del esfuerzo que ha realizado la Comisión para llevarla a cabo.

3.2 El Comité acepta que la parte referida a la consolidación de la Directiva no requiere un debate específico, dado que coincide con decisiones ya aprobadas por el propio Comité⁽²⁾, el Parlamento Europeo y el Consejo.

3.3 La propuesta de seguir un «planteamiento por niveles» supone que la propuesta y la adopción de las normas técnicas y legislativas se realice por dos vías, distintas pero paralelas.

3.3.1 La práctica de separar las disposiciones fundamentales, mediante las que se establecen las medidas propuestas, de los detalles técnicos necesarios para su aplicación puede servir para agilizar y reducir de manera determinante los plazos del proceso legislativo.

3.3.2 Por lo tanto, el Comité se muestra de acuerdo con el planteamiento de la Comisión para proponer los nuevos requisitos referidos al establecimiento de los sistemas DAB, las medidas para evaluar la durabilidad de los sistemas de control de emisiones y las medidas para verificar la conformidad en circulación.

3.3.3 De esta forma, las especificaciones técnicas de aplicación podrán ser debatidas y determinadas por los expertos que los Estados miembros pongan a disposición de la Comisión mediante el Comité reglamentario de adaptación al progreso técnico.

3.3.4 El Comité pide a la Comisión que tenga en cuenta las contribuciones que el sector y las demás partes interesadas quieran aportar para establecer dichas especificaciones técnicas.

3.4 No obstante, el Comité tiene la obligación de señalar que las propuestas de la Comisión sobre los sistemas DAB, la durabilidad de los sistemas y la conformidad en circulación se presentan con un retraso considerable respecto de los plazos que se fijan en los artículos 4 a 7 de la Directiva 1999/96/CE mencionados en el punto 1.2.

3.5 Asimismo, el Comité debe poner de relieve que la proximidad de las fechas de entrada en vigor de los nuevos requisitos es significativa y peligrosa.

⁽²⁾ N = vehículos para el transporte de mercancías: N1 (masa máxima <= 3,5 t); N2 (masa máxima > 3,5 t < = 12 t); N3 (masa máxima > 12 t).

3.5.1 Todo posible retraso en la aprobación de las dos directivas paralelas, la Directiva de codecisión y la Directiva de comitología correspondiente, hará que la industria se vea en la imposibilidad de obtener dentro de los plazos la homologación de los motores cuya comercialización se ha previsto para 2005.

4 Observaciones específicas

4.1 La instalación de los sistemas DAB en los motores de los vehículos industriales europeos se producirá con un considerable adelanto respecto de otros mercados, incluidos el estadounidense y el japonés. Por lo tanto, no se dispondrá de la experiencia previa con la que se contó en la fase anterior, cuando los sistemas DAB se instalaron en los turismos.

4.2 Para estar preparados en 2005, los fabricantes de motores europeos debieron iniciar hace años los programas de ingeniería y puesta a punto de los sistemas DAB, con arreglo a las propuestas que presentaron y los debates mantenidos dentro del MVEG ⁽³⁾, en el que participan junto con la Comisión y expertos de los Estados miembros.

4.2.1 Hace tiempo que se superó el punto de no retorno en el que las estrategias básicas de los sistemas ya no pueden ser modificadas y se ha pasado a determinar el calibrado de éstos.

4.2.2 Por consiguiente, todo retraso en conocer la versión definitiva de las dos directivas paralelas será crucial. La intro-

ducción de modificaciones no previstas no permitiría cumplir las fechas de entrada en vigor de las medidas.

4.3 La obligación de demostrar la eficacia de los sistemas de control de las emisiones requiere ensayos que necesitan márgenes adecuados de preaviso. Una vez más, todo retraso en conocer la versión definitiva de ambas directivas paralelas podría provocar situaciones críticas nada desdeñables.

5. Conclusiones

5.1 El Comité acoge muy favorablemente el nuevo planteamiento por niveles que la Comisión quiere experimentar con la propuesta de Directiva analizada. El hecho de separar las disposiciones fundamentales y los objetivos políticos de las especificaciones técnicas necesarias para su aplicación permite simplificar y reducir los plazos del proceso legislativo.

5.2. El Comité considera que el Parlamento Europeo y el Consejo deben aprobar la propuesta de la Comisión con la máxima urgencia.

5.3 Por lo tanto, el Comité solicita que el Consejo y el Parlamento Europeo se esfuercen todo lo posible por alcanzar una posición común en un plazo que permita aprobar la propuesta de Directiva analizada antes de abril de 2004. Todo retraso adicional pondría en peligro el cumplimiento de las fechas previstas para la entrada en vigor de las nuevas medidas sobre durabilidad y sistemas DAB.

Bruselas, 28 de enero de 2004.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Roger BRIESCH

⁽³⁾ DO C 41 de 18.2.1991; DO C 155 de 21.6.1995; DO C 407 de 28.12.1998.