

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican las Directivas del Consejo 70/156/CEE y 80/1268/CEE en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos N₁»

(COM(2001) 543 final — 2001/0255 (COD))

(2002/C 125/02)

El 27 de noviembre de 2001, 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 1 de marzo de 2002 (ponente: Sr. Colombo).

En su 389º Pleno de los días 20 y 21 de marzo de 2002 (sesión del 20 de marzo), el Comité Económico y Social ha aprobado por 55 votos a favor y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. Objetivo de la propuesta

1.1. El objetivo de la propuesta sometida a examen es la extensión de las normas armonizadas para medir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible, previstas para los vehículos M₁ (turismos) en la modificación 199/100/CE a la Directiva original 70/156/CEE y la Directiva 80/1268/CEE, a los vehículos N₁ (vehículos industriales ligeros).

1.2. Resulta evidente que el principal objetivo que se plantea esta propuesta es el de preparar medidas específicas orientadas a reducir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible en el sector de los transportes, en defensa del medio ambiente.

2. Destinatarios de la propuesta

2.1. Los destinatarios de esta propuesta son los vehículos industriales ligeros (N₁) con un peso máximo igual o inferior a las 3,5 toneladas: incluyen una amplia gama de vehículos (vehículos de transporte más pequeños derivados de turismos, vehículos de ocio todo terreno y vehículos polivalentes además de camionetas pequeñas y grandes) que a menudo tienen un gran número de configuraciones diversas a partir de un modelo básico.

2.2. La magnitud de esta franja de mercado tiene una importancia apreciable considerando que en el año 2000 se vendieron 1,8 millones de este tipo de vehículos frente a 14 millones de turismos, por lo que se calcula que el 10 % de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera se debe a los vehículos industriales ligeros. El cuadro sinóptico elaborado por la Comisión, que se incluye a continuación, nos da una idea exacta del fenómeno:

— emisiones totales de CO₂ (1995): 3 227 millones de toneladas equivalentes de CO₂.

— emisiones totales de CO₂ producidas por el sector de transporte por carretera (1995): 655,7 millones de toneladas equivalentes CO₂ (=20 % de las emisiones totales de CO₂).

— emisiones totales de CO₂ producidas por otros sectores (1995):

otros medios de transporte: 195,7 millones de toneladas equivalentes de CO₂; combustión (sector energético):

1 041 millones de toneladas equivalentes de CO₂;

combustión (no industrial): 654,9 millones de toneladas equivalentes de CO₂.

— las emisiones de CO₂ de los vehículos N₁ se estiman en aproximadamente el 10 % de las emisiones de CO₂ totales del transporte por carretera (+ 65 millones de toneladas equivalentes CO₂).

— los porcentajes de la flota correspondientes a las clases 1, 2 y 3 son, aproximadamente, los siguientes:

— clase 1: 25 %,

— clase 2: 50 %,

— clase 3: 25 %

— las emisiones de CO₂ de las diferentes clases son probablemente del mismo orden de magnitud, con un valor algo mayor de la clase 3 (más consumo energético, mayor kilometraje).

— el número total de versiones diferentes existentes en las clases 2 y 3 se estima en 3 000. Sin embargo, esto no implica que deban realizarse 3 000 homologaciones, por cuanto existe un grado de flexibilidad significativo que permite a los constructores agrupar diferentes versiones dentro de una misma homologación.

— la exención favorable a los fabricantes de pequeñas series tiene por objeto garantizar que los costes de homologación no alcancen un nivel excesivo en relación con el número de vehículos que cubre la homologación. La contribución de CO₂ de estos vehículos es insignificante.

2.3. Los datos reseñados más arriba van a incrementarse puesto que se registra un aumento progresivo de esta cuota de mercado. A pesar de la importancia del problema, no se ha emprendido hasta ahora ninguna iniciativa comunitaria para controlar y mejorar ni el consumo de combustibles ni las emisiones de CO₂ de esta categoría de vehículos.

3. Observaciones generales

3.1. El Comité tiene conocimiento de las futuras iniciativas de la Comisión para la adopción de medidas destinadas a reducir las emisiones de CO₂ y optimizar el consumo de combustible, y aprueba y apoya tales iniciativas importantes para el logro de los ambiciosos proyectos en el sector del transporte para la defensa del medio ambiente previstos en las deliberaciones comunitarias.

3.2. Lograr los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ definidos en Kioto tiene que ser considerado una prioridad estratégica para conseguir el «desarrollo duradero y sostenible». La participación del sector de transportes en la consecución de estos objetivos es fundamental; en anteriores dictámenes, el Comité ha compartido y apoyado este argumento en múltiples ocasiones.

3.3. No obstante y en opinión del Comité, aunque la propuesta de la Comisión apunta en la dirección adecuada, provoca una cierta perplejidad pensar qué pasaría si no se obtienen los resultados previstos, debido a los costes añadidos determinados, bien por la duplicación de las pruebas previstas o bien por la financiación necesaria de nuevas pruebas, factores que a fin de cuentas repercutirán inevitablemente en el precio del producto. Dichos costes se duplicarán siempre que la producción se realice en establecimientos y países distintos. Un primer análisis de costes confirma efectivamente esta suposición y ha inducido a la Comisión a prever la exención de este tipo de pruebas a las empresas que fabrican menos de 2 000 unidades por año.

3.4. Falta, efectivamente, una diferenciación en cuanto a la composición de la categoría N₁ que, basándose en la Directiva 98/69/CE se divide en tres subcategorías definidas en base a la masa de referencia (tara): subcategoría I hasta 1 305 Kg, la II, de 1 305 a 1 760 Kg y la III más de 1 760 Kg.

3.5. En cuanto al criterio de medida de los vehículos, efectuado únicamente en vacío, el Comité toma nota de las afirmaciones de la Comisión acerca de las dificultades ligadas al aumento de las pruebas y, por consiguiente, de los costes. No obstante, subraya e invita a la Comisión a tener en cuenta el hecho de que el consumo varía ostensiblemente en función de la capacidad útil de los vehículos y del tipo de equipamiento.

3.6. El Comité señala además la falta de referencia a un análisis coste-beneficio que parecería, no obstante, necesario para poder evaluar más detalladamente los resultados de la propuesta en cuestión. Si se consideran las dos subcategorías II y III en particular, los costes económicos de las estructuras y de la mano de obra necesaria parece que no se corresponden con los resultados esperados.

4. Observaciones específicas

4.1. En relación con el desglose de la categoría N₁ enunciado detalladamente en el punto 3.4, el Comité considera que no deberían plantearse problemas especiales para la primera subcategoría, puesto que estos vehículos proceden directamente de los turismos y como es sabido estos automóviles son sometidos a ese tipo de exámenes en el banco de pruebas. Ello significa precisamente que no se presentan problemas de aplicación.

4.2. Por el contrario, la situación es otra, en parte, para la subcategoría II y más especialmente para la subcategoría III, pues ambas presentan problemas importantes de aplicación.

4.3. Efectivamente, se trata de vehículos producidos en fábricas de vehículos pesados y cuyos motores están sometidos a pruebas diferentes (Directiva 88/77/CEE y modificaciones subsiguientes). La ampliación prevista en la propuesta de Directiva que nos ocupa de la norma que ahora se aplica a los turismos supondría, pues, un doble método de prueba.

4.4. La propuesta de directiva prevé la exclusión de la carga útil del método de prueba a pesar de que la propia propuesta, en el punto 2, pone de manifiesto que «la carga útil ejerce una influencia significativa en el consumo real de combustible y en las emisiones de CO₂». Esta exclusión está justificada por la existencia de «gran cantidad de versiones distintas, que darían lugar a numerosos ensayos adicionales y costes asociados» (véase el punto 3.4).

4.5. Además, está prevista la exención de los pequeños fabricantes (véase el punto 3.3). Se puede comprender que la Comisión se preocupe de los efectos para las PYME, y compartir esta preocupación. No obstante, es necesario evitar que esta exención se utilice para reducir la eficacia de la norma prevista en la propuesta sometida a examen.

4.6. El CES se muestra favorable a esta solución, que se enmarca en las orientaciones más amplias de apoyo a las pequeñas y medianas empresas europeas, y sugiere que las instituciones públicas encargadas de los controles de homologación pongan a disposición de las empresas que producen anualmente un número ligeramente superior a las 2 000 unidades los medios técnicos de homologación necesarios (banco dinamométrico) a un precio razonable.

Bruselas, 20 de marzo de 2002.

5. Conclusiones

5.1. Por todos los motivos expuestos más arriba, el Comité, al tiempo que juzga positivamente la aplicación de dicha norma a la subcategoría I, solicita a la Comisión que proporcione más información relativa a la aplicación de las normas previstas en la propuesta de Directiva sometida a examen a los vehículos de las subcategorías II y III, para las que parece más realista pedir la exclusión. Además, sería conveniente la ampliación de los plazos de aplicación también para las nuevas homologaciones, prolongándolo del 1 de julio de 2003 al 1 de octubre de 2005. Ello permitiría que la Directiva entrara en vigor al mismo tiempo que las nuevas normas más restrictivas sobre emisiones, conocidas como EURO 4.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Göke FRERICHS

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios»

(COM(2001) 335 final — 2001/0140 (COD))

(2002/C 125/03)

El 12 de julio de 2001, de conformidad con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen 26 de febrero de 2002 (ponente: Sr. Tosh).

En su 389º Pleno de los días 20 y 21 de marzo de 2002 (sesión del 20 de marzo), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. La propuesta tiene por objetivo reorientar la gestión de las franjas horarias y, al mismo tiempo, examinar la cuestión del control del tráfico aéreo, de las operaciones y la capacidad aeroportuaria, a la luz de los objetivos medioambientales actuales, para establecer unos procedimientos equitativos y transparentes encaminados a proteger tanto a la industria como a los usuarios y a arbitrar los problemas de congestión.

1.2. La propuesta aclara la definición de los derechos relativos a la asignación de franjas horarias, el estatuto de los aeropuertos, la gestión de los nuevos participantes, la coordinación, la conciliación y, por último, el cumplimiento de las normas.

1.3. La propuesta se propone contribuir a lograr y mantener un buen equilibrio entre los intereses de las compañías aéreas y la creación de una red competitiva dentro de la UE, y con relación a los terceros países.