

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los retrovisores y sistemas suplementarios de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE»

(COM(2001) 811 final — 2001/0317 (COD))

(2002/C 149/02)

El 21 de marzo de 2002, 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 abril de 2002 (ponente: Sr. Colombo).

En su 390º Pleno de los días 24 y 25 de abril de 2002 (sesión del 24 de abril), el Comité Económico y Social ha aprobado por 94 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Contenido de la propuesta

1.1. La propuesta de directiva sometida a examen tiene por objeto la introducción de normas armonizadas para la homologación de retrovisores y sistemas suplementarios de visión indirecta de los vehículos de motor de las categorías M (vehículos de transporte de pasajeros) y N (vehículos de transporte de mercancías) en la UE.

1.2. Por otra parte, modifica y sustituye la Directiva 71/127/CEE de 1 de marzo de 1971⁽¹⁾, una de las Directivas separadas del procedimiento de homologación comunitario establecido mediante la Directiva 70/156/CEE⁽²⁾ relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques.

1.3. El fundamento jurídico de la propuesta reside en el artículo 95 del Tratado CEE y, aunque mantiene en parte la estructura original de la Directiva 71/127/CEE, modifica sustancialmente su contenido.

1.4. La actual propuesta tiene como objetivo reducir los riesgos que supone una visión incompleta en el costado y en la parte posterior del vehículo mediante la ampliación del campo de visión con ayuda de sistemas innovadores en los componentes del vehículo o con la introducción de nuevas tecnologías. El objetivo es mejorar la seguridad vial de los usuarios.

1.5. El aspecto más relevante lo constituye el paso de la base voluntaria en el sistema de homologación previsto por la Directiva 71/127/CEE al carácter obligatorio de dicho procedimiento para todos los vehículos ligeros y pesados afectados por la modificación propuesta.

2. Objetivos de la propuesta

2.1. Resulta evidente que esta propuesta tiende a la armonización de las diversas soluciones existentes en los distintos Estados miembros y al establecimiento de normas únicas válidas para toda la Unión Europea. Por consiguiente, esta propuesta prevé la derogación de la Directiva 71/127/CEE dos años después de la entrada en vigor de la propuesta sometida a examen.

2.2. Los principales aspectos modificados, además de la introducción de la norma obligatoria, se refieren al montaje de espejos suplementarios y a la modificación de algunas características de los mismos para ampliar el campo de visión indirecta, además de la posibilidad de sustituir los espejos previstos actualmente por sistemas de cámara-monitor.

3. Observaciones generales

3.1. Al valorar el texto propuesto por la Comisión, el Comité ha partido de la consideración de que la seguridad es un elemento que debe prevalecer sobre los posibles problemas que puedan surgir en la aplicación de las nuevas normas previstas.

3.1.1. El Comité apoya, en líneas generales, la propuesta sometida a examen puesto que siempre ha considerado positivamente las intervenciones legislativas dirigidas a mejorar los niveles de seguridad y que tengan como consecuencia, además de la protección del propio vehículo, una atención específica a la seguridad de los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas, etc.)

3.1.2. Asimismo, considera que el paso de la situación «voluntaria» prevista en la Directiva 71/127/CEE a la «obligatoria» prevista en la propuesta sometida a examen constituye, pese a ciertos problemas técnicos mencionados en las observaciones generales y específicas, una condición importante para la armonización progresiva de las normas que regulan los sistemas de homologación.

⁽¹⁾ DO L 68 de 1.3.1971.

⁽²⁾ DO L 42 de 23.2.1970.

3.1.3. Su aplicación completa introducirá en la Unión Europea prescripciones obligatorias y niveles cualitativos de los sistemas de visión indirecta destinados a los vehículos de motor de las categorías M y N. Todo ello a la espera de la directiva marco sobre todo lo concerniente a los vehículos de transporte de mercancías que se está debatiendo actualmente en la Comisión y que supondrá la superación de la situación actual en la que los Estados miembros ejercen su derecho a conservar su propia normativa.

3.1.4. El Comité lamenta que la propuesta de Directiva esté incompleta desde el punto de vista de la valoración económica pues falta cualquier referencia al análisis de las consecuencias de la aplicación de los espejos suplementarios.

4. Observaciones específicas

4.1. Plazos de aplicación

4.1.1. Vistas las consideraciones enumeradas supra, el Comité se pregunta si las fechas previstas para la aplicación de la propuesta no están demasiado cercanas y, por tanto, no se tienen en cuenta las dificultades técnicas que son muy diversificadas en función de la complejidad de los aparatos que hay que montar.

4.1.2. Más concretamente, si bien los plazos previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 2 parecen adecuados, el plazo de doce meses para la aplicación de la Directiva a los vehículos de nueva matriculación (primera matriculación) previsto en el apartado 3 del mismo artículo podría ser demasiado corto.

5. Anexo II — Retrovisores esféricos

5.1. En los puntos 3.1 y 3.3.3 del anexo II se impone la obligación de instalar en los vehículos de las categorías M₁ y N₁ un espejo esférico suplementario del lado del conductor y del del pasajero con objeto de eliminar el llamado «ángulo muerto».

5.2. El Comité, aunque es consciente de que el propósito de eliminar dicho factor negativo puede presentar algunos problemas técnicos ligados, por ejemplo, a la distorsión de la visión, valora positivamente la difusión de todos aquellos dispositivos que puedan suponer un incremento de la seguridad.

5.3. Asimismo, considera que la dificultad en la utilización de los espejos esféricos depende, en gran medida, de la necesidad de adaptación del usuario y que, por otra parte, esta adaptación será más fácil mediante un proceso de uniformización obligatoria y generalizada de dichos dispositivos.

5.4. El Comité solicita que los vehículos que no estén sujetos a las normas comunitarias, pero que circulen en el territorio de la Unión, estén equipados también con los sistemas de seguridad previstos en la directiva.

6. Anexo III — Campo de aplicación para los vehículos de categoría M₁

6.1. En el anexo III, en los nuevos campos previstos para los retrovisores principales de la categoría III, en el punto 5.3 del documento se impone una visibilidad al suelo de 4 metros desde los puntos oculares, tanto para el espejo del lado del conductor como el del lado del pasajero.

6.2. Aunque reconoce que para obtener tal campo de visión, se deberán aumentar las dimensiones de los espejos con alguna incidencia negativa en la aerodinámica, el Comité es favorable a la aplicación de tales dispositivos por considerar que constituyen un factor importante para el incremento de la seguridad de los usuarios más vulnerables de las carreteras.

7. Conclusiones

7.1. El Comité, con la excepción de las observaciones formuladas supra, sostiene y aprueba las líneas generales de la propuesta y espera, además, que la directiva marco prevista para la homologación europea de los vehículos de transporte de mercancías vea pronto la luz y constituya un punto fundamental a escala comunitaria para la homologación del sector.

Bruselas, 24 de abril de 2002.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Göke FRERICHS