Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques [1]

(92/C 49/03)

El 14 de agosto de 1991, de conformidad con el artículo 100 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 4 de diciembre de 1991 (ponente: Sr. Marvier).

En su 292º pleno (sesión del 18 de diciembre de 1991), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. Es necesaria una Directiva comunitaria sobre el tema de los pesos y dimensiones de los vehículos que no entran en la categoría M1 con objeto de lograr la homologación global CEE de dichos vehículos.

1.2. En efecto, la Directiva marco 70/156/CEE, en el Anexo II (ficha de homologación CEE) estipula en la rúbrica relativa a las masas y dimensiones (punto 2) la elaboración de una o más Directivas particulares sobre dicho tema (presencia del símbolo D.P.).

1.3. Por consiguiente, la homologación global CEE de los vehículos que no entran en la categoría M1 no puede prescindir en absoluto de la existencia de disposiciones más o menos detalladas sobre el tema específico, salvo si se modifica la Directiva marco eliminando las correspondientes referencias.

1.4. Tal como ya se ha hecho en relación con la Directiva 85/3/CEE y sus modificaciones sucesivas —y el Comité toma nota de ello con satisfacción—, sigue siendo necesario que el contenido de la presente Directiva sea reconocido y adoptado también en el futuro por los países no comunitarios miembros de la CEMT [2].

2. Observaciones generales

2.1. La presente propuesta de Directiva, si bien colma sólo parcialmente la laguna que se acaba de citar, supone un primer paso en dicho sentido, ya que no proporciona para la mayor parte de las dimensiones señaladas en el punto 2 del Anexo II de la Directiva marco 70/156/CEE valores numéricos que haya que respetar, sino que se limita a dar las definiciones. Cabe esperar en un futuro inmediato una segunda fase en la que se establezcan para dichas dimensiones valores numéricos y exista una unificación de las masas y dimensiones de los vehículos que no entran en la categoría M1 incluso para fines de homologación y no solo para el tráfico internacional.

2.2. Por otra parte, para otras dimensiones y masas se proporcionan valores numéricos muy precisos, como por ejemplo:

a) Relación entre la masa del vehículo de tracción y la masa del vehículo remolcado (apartado 7.1); dicho valor se podría deducir aunque por vía indirecta de la Directiva 85/3/CEE.

b) Relación entre la potencia del motor y la masa máxima (apartado 9): dicho valor ha sido fijado no tanto para impulsar simples incrementos de la potencia de los motores, sino también para hacer más seguro el transporte de mercancías y personas por carretera.

2.3. Lo anteriormente expuesto representa la clave general de lectura de la propuesta de Directiva, la cual, si se entra en detalles, presenta no obstante alguna imprecisión, alguno « intrusión » en campos que no son propiamente de la competencia de dicha Directiva, así como inútiles y peligrosas « redundancias », como la repetición de todas las disposiciones técnicas relativas a las suspensiones neumáticas o equivalentes que, con razón o sin ella, ya entran en la competencia de la futura Directiva por la que se modifique la Directiva 85/3/CEE.

3. Observaciones específicas

3.1. *Artículo 4*

Dicho artículo debe reformularse.

Se trata en efecto del ya clásico artículo que enajena poderes al Comité para la adecuación al progeso técnico transformándolo en Comité consultivo, en vez de Comité normativo.

3.2. *Artículo 6*

Primer guión: Es necesario suprimir la palabra « más ». Efectivamente, la Directiva que nos ocupa es la primera publicada sobre el tema de las « masas y dimensiones de vehículos que no entran en la categoría M1 »; cabe observar en ese contexto que la palabra « más » se utiliza cuando se trata de una Directiva que modifica a otra anterior.

[1] DO nº C 230 de 4. 9. 1991, p. 46.
[2] CEMT: Conferencia Europea de Ministros de Transportes.

3.3. *Anexo I*

3.3.1. El Comité reconoce la necesidad de que un vehículo dotado de suspensión neumática o equivalente a la neumática pueda ser homologado a petición del interesado de acuerdo con disposiciones armonizadas y por consiguiente pueda también obtener la homologación CEE por dichas características. Con todo, cabe reconocer también la necesidad de que las disposiciones técnicas relativas a la equivalencia de las suspensiones mecánicas a las neumáticas estén incluidas en una única Directiva .../.../CEE con el fin de evitar peligrosas divergencias en el texto.

3.3.2. Por el momento, la propuesta de Directiva principalmente implicada en este tema parece ser la que modifica la Directiva 85/3/CEE [doc. COM(90) 486 final] [1] y por dicho motivo se considera oportuno que la propuesta de Directiva que nos ocupa se refiera de forma explícita a dicha propuesta de Directiva; cabe recordar que el Comité ya hizo en su momento observaciones [2] sobre la misma que una vez más desea sean tenidas en consideración.

3.3.3. Apartado 10

Se sugiere que se modifique la redacción de dicho apartado del siguiente modo:

> « Condiciones para determinar, en relación con un eje motor, la equivalencia de un sistema de suspensión a un sistema de suspensión de tipo neumático. »

3.3.4. Apartado 10.1

Se sugiere que se modifique la redacción de dicho apartado del siguiente modo:

> « Cuando la aplicación de las normas de tráfico de un Estado miembro comportan la necesidad de determinar, en relación con un eje motor, la equivalencia de un sistema de suspensión a un sistema de suspensión de tipo neumático, para determinar dicha equivalencia se aplicarán los requisitos pertinentes que figuran en el Anexo III de la Directiva .../.../CEE. »

3.3.5. Apartado 10.2

3.3.5.1. El equipamiento del eje motor con neumáticos gemelos, aunque es hoy en día mayoritario, se hace obligatorio en virtud de este apartado.

3.3.5.2. Ello es lamentable para los usuarios puesto que condena *a priori* la solución de montaje simple, cada vez más extendida por otra parte para los ejes de carga. El montaje simple es fundamentalmente económico (menor consumo de carburante, facilidad de montaje y mantenimiento, ...) y una decisión de este tipo va a frenar las iniciativas de investigación para mejorar las prestaciones y su adaptación a este tipo de ejes.

3.3.5.3. Cabe observar finalmente que plantea a los fabricantes el problema de la rueda de repuesto que debe ser doble si únicamente el eje motor está equipado con neumáticos gemelos (por tanto dimensiones diferentes de los ejes de carga). Ello implica una pérdida de volumen/carga útil equivalente a la de la rueda suplementaria, complicando la tarea de los fabricantes de vehículos y remolques.

3.3.6. Apartado 5.2

3.3.6.1. Puesto que todas las disposiciones relativas al cálculo de los pesos de las personas, de los equipajes, etc. entran el ámbito de competencia de la futura Directiva .../.../CEE sobre vehículos para el transporte de personas, que está siendo discutida en la Comisión, es necesario suprimir la segunda y la tercera frase de dicho párrafo en su forma actual.

3.3.6.2. Cabe observar además que las disposiciones que figuran en dichas frases no son conformes al Reglamento (CEE) nº 36 que debe constituir la base de referencia.

3.3.7. Apartado 6.1.4

El Comité, habida cuenta de que:

— la presente propuesta de Directiva no trata de la circulación de vehículos en el ámbito internacional sino más bien de la homologación de los mismos en el ámbito nacional (Directiva de homologación y no de circulación),

— ninguna Directiva comunitaria hasta ahora publicada sobre la homologación de vehículos trata de las combinaciones de vehículos sino únicamente de vehículos por separado, es decir, de unidades motrices y remolques como unidades separadas,

— incluso si se quiere prescindir de lo dicho anteriormente, no hay más remedio que reconocer que el requisito que figura en dicho apartado constituye una traba inútil al diseño de los dispositivos de enganche entre unidad motriz y remolque, habida cuenta de los recientes requisitos en materia de distancia entre dichas unidades establecidos recientemente por la Directiva 91/60/CEE [3] (0,35 m),

considera indispensable la supresión de dicho apartado y desea que el mismo requisito se elimine también de la Directiva 85/3/CEE.

3.3.8. Apartado 7.2

3.3.8.1. Los requisitos que figuran en la última frase de dicho apartado están fuera de lugar porque entran en la competencia de la Directiva 71/320/CEE relativa a los dispositivos de freno en el cuyo ámbito se estudian dichos requisitos: por consiguiente, debe eliminarse dicha frase.

(1) DO nº C 292 de 22. 11. 1990.
(2) DO nº C 159 de 17. 6. 1991.
(3) DO nº L 37 de 9. 2. 1991.

3.3.8.2. Conviene recordar que el GRRF (Grupo de ponentes en materia de frenos) del grupo de trabajo WP29 de la UNECE de Ginebra se ocupa en estos momentos de este tema concreto.

Hecho en Bruselas, el 18 de diciembre de 1991.

El Presidente

del Comité Económico y Social

François STAEDELIN

Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/157/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor

(92/C 49/04)

El 7 de agosto de 1991 el Consejo, de conformidad con el artículo 100 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 4 de diciembre de 1991 (ponente: Sr. Pearson).

En su 292º pleno (sesión del 18 de diciembre de 1991), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. **Introducción**

1.1. El Comité suscribe plenamente la preocupación de la Comisión por reducir en mayor medida el nivel sonoro correspondiente al tráfico de los vehículos a motor cuyo volumen, constantemente en aumento, agrava aún más la situación. Por ello, respalda las propuestas con la salvedad de los siguientes observaciones.

2. **Observaciones generales**

2.1. La industria europea del automóvil ha alcanzado un punto en cuanto a capacidad técnica en el que otros factores, que no son el nivel sonoro del motor, de la caja de cambios, de eje de la transmisión y del sistema de escape poseen la misma prioridad para ser resueltos. El nivel sonoro del contacto de los neumáticos sobre el firme de la carretera es uno de ellos.

2.2. El Comité observa que, según el artículo 4, la Comisión piensa presentar propuestas relativas al nivel sonoro producido por los neumáticos en su contacto con ef firme de la carretera para el 31 de marzo de 1994 y lamenta que se trate de una fecha tan lejana. El Comité reconoce también la importancia del tipo de firme en relación con el nivel sonoro del vehículo y pide a la Comisión que se ocupe de este aspecto.

2.3. Las exigencias aplicables en materia de nivel sonoro permisible en los vehículos de motor debería también tenerse en cuenta para los vehículos de dos y tres ruedas.

2.4. Gracias a la previsión de la Comisión, y con la cooperación de la industria del automóvil, en los últimos años se han logrado reducciones de nivel sonoro bastante importantes. Las reducciones propuestas son posibles ya para los vehículos automóviles en una serie de modelos pero pueden resultar de difícil realización en toda la gama de modelos. Ante la prevista entrada en funcionamiento del Espacio Económico Europeo, es importante que su aplicación sea análoga en los países de la Asociación europea de libre comercio (AELC).