Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE [1]

(93/C 201/05)

El 5 de febrero de 1993, 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 5 de mayo de 1993 (Ponente: Sr. Pearson).

En su 306º pleno (sesión del 26 de mayo de 1993), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. El Comité acoge con satisfacción los términos de esta Directiva de modificación que considera como una nueva mejora en las condiciones de la contaminación atmosférica producida por las emisiones de los vehículos de motor.

1.2. La Directiva básica relativa a los niveles de emisiones de gases de los vehículos de motor de menos de 6 plazas y de masa no superior a los 2 500 kg es la 70/22/CEE, de 20 de marzo de 1970 [2]. Desde entonces se han adoptado varias directivas en las que se reducía progresivamente el límite autorizado de emisión de CO, HC, NO_x y de partículas. La más reciente es la 91/441/CEE (de 26 de junio de 1991) [3].

1.3. En la mencionada Directiva 91/441/CEE figuraba la exigencia de que la Comisión propusiese antes del 31 de diciembre de 1992 una nueva reducción de los límites autorizados habida cuenta de la tecnología más avanzada de que se pueda disponer después de 1996. La presente propuesta responde a esta obligación y contiene un marco para una nueva reducción de emisiones aplicable para el año 2000.

2. Observaciones generales

2.1. La aplicación de los valores límite contenidos en la Directiva 91/441/CEE ha exigido cambios en la tecnología de los motores y la utilización de convertidores catalíticos de triple vía. Se prevé un grado mayor de complejidad de estas nuevas tecnologías, con una reducción calculada del 20 % del límite autorizado de CO y el 50 % de HC y de NO_x en 1996. Hasta el momento, los límites autorizados para los turismos se han fijado al mismo nivel para los automóviles con motores de gasolina o diésel. Las nuevas propuestas reconocen que esto no resulta ya posible y ha sido preciso distinguir entre los dos combustibles; también son necesarios dos niveles de emisión para los automóviles con motor diésel según tengan sistema de inyección directa o indirecta.

2.2. Conformidad de producción: en aras de un mejor cumplimiento de los niveles máximos autorizados de emisión a nivel de la producción, las nuevas propuestas introducen un procedimiento de muestreo estadístico. Las anteriores Directivas que trataban de los niveles de emisión permitían una tolerancia entre los modelos tipo aprobados y los subsiguientes vehículos producidos en serie. Esta tolerancia autorizada se había reducido del 25 % al 16 % y se suprime ahora. El Comité considera que este nuevo sistema puede ser eficaz, pero subraya la necesidad de un serio control de la operación para garantizar que dicho sistema es mejor que el actual.

2.3. Dado que un año es el período mínimo posible para la aplicación legal de las nuevas homologaciones y los nuevos límites autorizados para todos los tipos de vehículos, se coincide en que el 1 de enero de 1996 y el 1 de enero de 1997 son fechas operativas razonables para la puesta en vigor de la Directiva modificadora.

2.4. El «objetivo a medio plazo»: lograr nuevas reducciones para el año 2000, debe ser objeto de investigaciones urgentemente. Sólo se podrá conseguir un mayor beneficio medioambiental mediante un enfoque múltiple que combine acciones en las áreas de las tecnologías motor/vehículos, calidad de los combustibles, inspección y mantenimiento de los vehículos en uso, y emisiones por evaporación de los vehículos.

2.4.1. Debe disponerse de combustibles de gasolina y diésel con el índice correcto en todos los Estados miembros y resulta vital la coordinación con la industria petrolera si se quieren respetar los plazos fijados para la aplicación. Deberá fomentarse la utilización de combustibles que respeten el medio ambiente.

2.4.2. El Comité recomienda que se inicie un programa comunitario de investigación y desarrollo acerca

[1] DO nº C 56 de 26. 2. 1993, p. 34.
[2] DO nº C 112 de 20. 12. 1973, p. 1.
[3] DO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 1.

de la calidad y eficacia de los combustibles alternativos para los vehículos de motor.

2.4.3. Los Estados miembros deberían conceder mayor prioridad a la gestión del transporte y de las normas de circulación, especialmente en la zonas urbanas, con el propósito de reducir la contaminación producida por los gases de escape de los vehículos.

3. La Comisión observa que «...no será escaso» el coste del cumplimiento de la nueva propuesta. Es cierto. Pero resulta dudoso si la Comisión tiene razón al afirmar que se reducirán los costes como resultado del crecimiento del mercado interior. Sin embargo, el Comité, en aras de una mejora del medio ambiente estima que se trata de un coste que debe ser asumido.

4. Se anima a los Estados miembros para que consideren los parámetros de la Comisión respecto de incentivos fiscales para los vehículos de motor que cumplan los futuros valores límite de emisión tal como establece el artículo 3 de la Directiva. Los Estados miembros deberán considerar igualmente incentivos encaminados a la modernización del parque de vehículos.

5. Observaciones específicas

5.1. El Comité subraya nuevamente el laxismo de muchos Estados miembros en la vigilancia de los niveles mínimos exigidos de mantenimiento de los vehículos de motor, especialmente en lo que se refiere a los niveles de emisión. El Comité ha acogido favorablemente la Directiva 92/55/CEE sobre control técnico e insiste en que los términos de la misma sean aplicados sin más retraso en todos los Estados miembros.

5.2. El Comité estima urgente que se desarrollen nuevas fuentes de potencia con nivel de emisiones inferior. La confianza que se presta actualmente al convertidor catalítico de triple vía es aceptable sólo como solución intermedia, ya que su actual limitación de vida y elevado coste de substitución significan que es necesario un control mucho más estricto. La complejidad de la mayoría de los sistemas modernos de inyección exige también un control para mantener el grado necesario de puesta a punto mediante sistemas de diagnóstico incorporado.

5.3. El Comité estima necesario que los fabricantes faciliten de modo habitual detalles sobre el nivel de las emisiones del vehículo en cada nuevo vehículo. El comprador podrá de este modo hacerse una idea general sobre cuál de los vehículos es más respetuoso con el medio ambiente.

6. Conclusión

6.1. El Comité, en el bien entendido que la Directiva propuesta será aprobada sin demora en las fechas indicadas en el articulado, puede dar su conformidad a los niveles propuestos:

— motores de gasolina: CO, 2,2 g/km; HC y NO_x, 0,5 g/km,

— motores diésel de inyección indirecta: CO, 1,0 g/km; HC y NO_x, 0,70 g/km; partículas, 0,08 g/km,

— motores diésel de inyección directa: CO, 1,0 g/km; HC y NO_x, 0,90 g/km; partículas, 0,10 g/km.

Se espera, sin embargo, que el progreso de la investigación y desarrollo que se realizan permitirán una mejora en los valores de las partículas.

Hecho en Bruselas, el 26 de mayo de 1993.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Susanne TIEMANN