

UE5333

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera»

(2001/C 260/01)

El 15 de enero 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 27 de junio de 2001 (ponente: Sr. Barros Vale).

En su 383º Pleno de los días 11 y 12 de julio de 2001 (sesión del 11 de julio); el Comité Económico y Social ha aprobado por 94 votos a favor, 1 en contra y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. El CES acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de modificar la Directiva 97/68/CE al objeto de «ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva vigente sobre las emisiones de los motores de encendido por compresión que se utilizan en máquinas móviles no de carretera, a fin de incluir también los pequeños motores de encendido por chispa. De este modo se pretende contribuir al cumplimiento de los objetivos de calidad del aire ambiente, especialmente en lo que respecta a la formación de ozono.»

1.2. La Directiva actual abarca únicamente los motores de compresión de potencias comprendidas entre 18 kw y 560 kw. Establece límites para las emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y partículas, y los diferentes valores límite se aplican en dos fases: la fase I entró en vigor en 1999 y la fase II entra en vigor entre 2000 y 2003, dependiendo de la potencia del motor. Habida cuenta de la mayor contribución de los motores de compresión a la contaminación del medio ambiente, debido a que su potencia y consumo de combustible son más elevados, la Directiva

97/68/CE ha ido evolucionando con la reglamentación relativa a estos motores, dejando para más adelante la reglamentación de los pequeños motores de gasolina de combustión interna (por chispa). En el considerando 5 de la Directiva se prevé que el ámbito de la misma se amplíe al objeto de que abarque también los motores de gasolina instalados en máquinas de potencia no superior a 19 kw.

1.3. La Comisión, con su propuesta, pretende promover la mejora de la calidad del aire, definiendo normas y métodos de ensayo para los límites máximos de las emisiones gaseosas de las máquinas de potencia no superior a 19 kw. La inclusión en el articulado de la Directiva de estos pequeños motores de gasolina constituye una respuesta al considerando 5 de la Directiva 97/68/CE. La razón de la inclusión de métodos de ensayo para la determinación de los límites máximos de las emisiones se debe al hecho de que todavía no se dispone de normas ISO para tal efecto y se considera que la reglamentación en anexo a la propuesta de modificación de la Directiva constituye un medio más rápido para poder contar con una reglamentación sobre los ensayos destinados a esta aplicación.

2. Observaciones generales

2.1. La Comisión, ante la ausencia de estudios relativos a la eficacia en función de los costes en el marco del programa Auto Oil II sobre los motores de combustión interna para máquinas móviles no de carretera, recurre a los datos recopilados en «extensos estudios sobre los beneficios medioambientales, los efectos de las emisiones y los costes de las normas adoptadas», disponibles sobre la situación en EEUU. Se considera que los datos sobre la eficacia en función del coste utilizados en el proceso reglamentario de EEUU son también aplicables para las condiciones europeas. La estimación americana se basa en la hipótesis de que la legislación se introduce únicamente en EEUU; se considera que los fabricantes europeos, que construyen motores para el mercado mundial, tienen que desarrollar y fabricar motores que satisfagan las normas americanas independientemente de la legislación de la UE; para los demás fabricantes europeos que no operan en función de un mercado mundial, se preconizan, por ejemplo, «plazos de aplicación más largos».

2.2. Preocupaciones en torno a las nuevas características administrativas opcionales

La propuesta de la Comisión incluye nuevas características para la certificación de motores en la fase II. El tipo de proceso de aprobación normal en la Unión Europea es el proceso estándar para la fase I, así como para la fase II. Sin embargo, se ofrecerá como alternativa a los fabricantes de motores un sistema usado con éxito en EEUU denominado «sistema voluntario de promediado y acumulación». Su aplicación podrá ser más complicada en la UE debido a que son quince los Estados miembros que la integran, pero, si se planea cuidadosamente, se podrán alcanzar razonablemente sus objetivos. Por ejemplo, el fabricante de motores tendrá que dirigirse a las autoridades de un solo Estado miembro cuando desee introducir sus productos en el mercado comunitario con arreglo al «sistema voluntario de promediado y acumulación».

Para compensar la ventaja que los fabricantes de motores más contaminantes puedan tener con este sistema, los fabricantes que trabajen de acuerdo con los procesos estándar de aprobación de sus motores podrán recurrir a la excepción creada para las pequeñas familias de motores («niche products»).

Se espera que los estudios que lleve a cabo la Comisión sobre esta materia, anunciados en una nota a pie de página en el anexo XII, aporten aclaraciones sobre la aplicabilidad del sistema en la UE.

2.3. Distinción tecnológica entre motores de dos tiempos y de cuatro tiempos

La Comisión parte del principio de que la separación de los motores de la clase S (pequeños motores de potencia no superior a 19 kw) en categorías de «motores portátiles» y «motores no portátiles» coincide de forma natural con la separación de los motores de dos tiempos y de cuatro tiempos, por lo que evita la referencia a la solución tecnológica dos tiempos/cuatro tiempos y opta únicamente por la subdivisión en clases por cilindrada para las dos categorías: motores para máquinas portátiles/motores para máquinas no portátiles.

3. Observaciones particulares

3.1. Considerando la variedad de situaciones en cuanto a la aplicabilidad de las soluciones tecnológicas en los motores de dos tiempos y de cuatro tiempos; considerando que es corriente que el fabricante de motores construya estas unidades para los fabricantes de las máquinas en que se instalan; y considerando que los fabricantes de estos pequeños motores son también, en general, fabricantes de motores para máquinas de carretera, se justifica la introducción de mecanismos de reevaluación en una fecha intermedia en relación con los plazos establecidos, al objeto de garantizar la existencia en el mercado de motores a disposición de los fabricantes de máquinas portátiles que cumplan la reglamentación ahora propuesta.

3.2. La preocupación del punto anterior se acentúa por el hecho de que la reglamentación propuesta conlleva métodos de ensayo definidos conjuntamente en la actual propuesta de modificación y en los artículos correspondientes de la propia Directiva.

3.3. Conviene reflexionar sobre la aplicabilidad del «sistema voluntario de promediado y acumulación», dada su previsible complejidad desde el punto de vista burocrático y administrativo.

4. Consideraciones finales

4.1. Si bien se aprueba el principio de preocupación medioambiental en que se basa la propuesta examinada, deben tenerse en cuenta las previsibles dificultades técnicas e industriales que se deriven de la misma, así como las dificultades que conllevará la aplicación y el control del cumplimiento de las normas correspondientes.

4.2. Toda vez que las máquinas portátiles y las no portátiles no están sometidas a ningún tipo de registro o matrícula, el sistema de control depende del proceso de homologación, por lo que es previsible la complejidad de los registros y el archivo correspondiente, en particular en los casos en que se aplica el sistema de créditos de emisiones y en aquellos casos en que el fabricante del motor no sea el mismo que el fabricante de la máquina que lo utiliza.

4.3. Otra dificultad en la aplicación del «sistema voluntario de promediado y acumulación» resulta del hecho de que un motor que cumple los requisitos de aprobación cuando se procede a la comprobación de su conformidad, solicitada por el fabricante de motores, puede dejar de cumplirlos cuando el fabricante de la máquina que utiliza ese motor proceda a modificaciones en la admisión del aire, la alimentación de combustible o el sistema de escape (para adaptarlo a la máquina en cuestión), modificando en consecuencia las condiciones de funcionamiento del motor y sus emisiones iniciales.

5. Conclusiones

5.1. El Comité acoge favorablemente la propuesta de la Comisión, cuyo objeto es reducir la contaminación causada por las máquinas móviles no de carretera instalando en las mismas motores de combustión interna.

5.2. El carácter razonable de los valores prescritos para las emisiones de los motores, así como las fechas previstas para

su aplicación y la calidad técnica observada en la formulación de los nuevos métodos de ensayo enunciados en los anexos a la propuesta de Directiva merecen el respaldo del Comité.

5.3. Habida cuenta de las consideraciones relativas al «sistema voluntario de promediado y acumulación», dicha solución debería utilizarse durante un período no superior a 10 años, a partir del cual todas las máquinas deberían estar sujetas a limitaciones claras y cuantificadas de sus emisiones.

Bruselas, 11 de julio de 2001.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Göke FREERICHS