



28.9.2012

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 0243/2012, presentada por Walter Worsch, de nacionalidad alemana, sobre formas de evitar y reducir el ruido de las motocicletas

1. Resumen de la petición

El peticionario aboga por una normativa europea para reducir el ruido de las motocicletas. Es partidario, entre otras cosas, de aplicar sanciones duras en caso de violación de las normas acústicas, de endurecer gradualmente estas normas en Europa y de prohibir que las motocicletas circulen en ciertas carreteras durante los fines de semana.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 21 de junio de 2012. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 28 de septiembre de 2012

«La reducción del ruido de las motocicletas ha sido uno de los objetivos de la UE desde los años 70, cuando se adoptó la primera normativa de homologación¹ de la UE sobre el nivel sonoro de los turismos y de los vehículos comerciales.

De acuerdo con la Directiva 97/24/CE², toda motocicleta que entre en el mercado de la UE deberá respetar los valores límite del nivel sonoro. Por consiguiente, las nuevas motocicletas

¹ Directiva 70/157/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, 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 (DO L 42 de 23.2.1970, p.16).

² Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 1997 relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO L 226 de 18.8.1997, p. 1).

no excederán el límite sonoro establecido y su nivel de ruido será comparable al de otros medios de transporte por carretera. Sin embargo, el problema del nivel sonoro surge cuando las motocicletas son manipuladas posteriormente, o cuando se instalan silenciosos de recambio de mala calidad o piezas que no cumplen los requisitos establecidos en la Directiva.

Por ello, la Directiva 97/24/CE incluye también unas obligaciones para evitar la manipulación de vehículos y garantizar que los dispositivos de escape de recambio no aumenten el nivel sonoro de la motocicleta a su salida de fábrica. La Comisión revisa la efectividad de dicha normativa de manera regular y se está planteando introducir en el futuro un nuevo método de medición internacional que representará las emisiones sonoras reales de manera más certera y que debería facilitar la lucha contra la manipulación de dispositivos de escape.

Asimismo, la Comisión ha propuesto¹ recientemente someter las motocicletas a una inspección técnica en carretera, como es el caso de los turismos y los vehículos comerciales. De este modo, se conseguiría un mejor mantenimiento de las motocicletas y se reduciría la manipulación de las mismas. El Consejo y el Parlamento deberán estudiar la propuesta.

Por último, tal y como proponía el peticionario, una de las medidas más eficientes para abordar el problema del nivel sonoro de las motocicletas es la aplicación de la normativa sobre tráfico. Gran parte del ruido es el resultado de la manipulación de la motocicleta o de diferentes conductas por parte del conductor, como por ejemplo, la aceleración dentro de las ciudades, etc. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, todas estas medidas son de responsabilidad de los Estados miembros y no de la Unión Europea.

Conclusión

Las motocicletas existentes en el mercado de la UE no exceden el límite sonoro. En la mayoría de los casos, el ruido es el resultado de la manipulación del vehículo o de la conducta del conductor. Por ello, la mayoría de las propuestas presentadas por el peticionario están relacionadas con la aplicación de la normativa sobre tráfico, que incluye: multas, sanciones, controles de carreteras, restricciones de tráfico, etc. En virtud del principio de subsidiariedad, estos asuntos son de responsabilidad de los Estados europeos. En lo que respecta a la legislación de la UE, la Comisión ha propuesto recientemente someter las motocicletas a inspecciones técnicas de carretera. Asimismo, la Comisión debería proponer medidas adicionales en un futuro próximo para mejorar los ensayos de homologación y limitar las emisiones sonoras fuera de ciclo.»

¹ COM(2012)0380 final. Véase: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-555_es.htm.