

La normativa cap a una estratègia de transports sostenible

Ignasi Doñate i Sanglas
Advocat expert en qüestions
mediambientals

1. L'autòmobil compatible amb el medi ambient

L'any 1992 van ser formulades les bases de l'actual política del transport de la Unió Europea. El dia 19 de febrer d'aquest any la Comissió va fer pública la comunicació titulada *Llibre Verd sobre l'impacte ambiental dels transports, una estratègia comunitària per un transport sostenible*. Amb aquest document i d'acord amb una avaluació dels danys causats al medi ambient pel sector del transport, de la seva evolució, com també de la previsió del mercat fins l'any 2010, la Comissió va establir el marc en el qual desenvoluparia la política futura de transport: fer compatible la mobilitat amb la protecció ambiental.

En aquesta mateixa línia, el V Programa Ambiental—del 1992 al 2000— va seleccionar el transport com un dels àmbits prioritaris de la Unió Europea, atesa la seva importància per a la distribució de béns i serveis, per al comerç i el desenvolupament regional. Les tendències que s'observen al sector del transport apunten cada cop més a una situació de rendiments progressius menors i d'un augment de la congestió, de la contaminació, de les pèrdues de temps i de valor, de danys per a la salut, riscos per a la vida i pèrdues econòmiques generals. Sobre aquestes bases la Comissió va formular una estratègia de transport sostenible en la qual es combinessin els següents aspectes:

- Una planificació econòmica i dels usos del sòl més adient en els àmbits local, regional, nacional i internacional.
- Planificació, gestió i utilització més adequada dels serveis i infraestructures de transport. Inclusió dels costos reals de les infraestructures i del medi ambient en les polítiques i decisions d'inversió, i en els costos que recauen sobre l'usuari.
- Desenvolupament del transport públic i millora de la seva situació competitiva.
- Perfeccionament tècnic continu de vehicles i combustibles, i promoció de l'ús de combustibles menys contaminants.
- Ús dels vehicles demostradament més racionals des del punt de vista ecològic, fomentant, per exemple, la introducció de canvis en les normes i els hàbits de la conducció.

Aquesta estratègia s'ha fonamentat bàsicament en dos grans instruments: l'aprovació d'una normativa tècnica adreçada a la limitació de les emissions per disminuir la contaminació i la implantació de l'ecotaxa com a mesura fiscal amb efectes generals dissuasoris sobre el consum de combustibles fòssils.

2. La modificació de les pautes de mobilitat

Del 1992 fins ara aquestes estratègies han estat insuficients. S'ha parlat, entretant, de la necessitat de modificar les actuals pautes de mobilitat, atès l'imparable augment del trànsit als països desenvolupats. Com a referència, l'actual estratègia nord-americana de reducció de la contaminació atmosfèrica (una vegada superada la fase normativa equivalent a l'actual situació europea) està enfocada al canvi dels hàbits de transport públic, optimitzar la gestió del tràfic, flexibilitzar els horaris laborals, etc., a més de fomentar el desenvolupament tecnològic i comercial de vehicles molt poc contaminants.

Les estratègies de futur no estan marcades només pel paradigma de protecció del medi ambient i per evitar l'augment d'escalfament de la terra. Per un costat, es dedica cada dia més atenció al cost real que suposa l'ús de l'automòbil. Als costos pròpiament interns (fabricació, manteniment, combustible, reciclatge i eliminació) cal afegir-hi els costos externs derivats de:

- les despeses públiques en infraestructures;
- els costos socials i sanitaris derivats dels accidents de tràfic;
- l'emissió de gasos residuals d'efecte hivernacle;
- la degradació mediambiental derivada del soroll i de la contaminació;
- els costos ambientals, socials i sanitaris derivats d'aquesta contaminació;
- els danys per l'ocupació territorial de l'asfalt;
- la destrucció de comunitats i de l'entorn a causa de la xarxa viària;

Aquesta consideració dels costos reals derivats del transport, afegida a la consciència cada cop més gran dels límits del creixement i a la impossibilitat d'imaginar-nos una progressió fiscal que intenti recaptar els fons necessaris per afrontar aquests costos externs, fa que cada cop més la propietat d'un automòbil sigui considerada una despesa molt poc eficient dels recursos naturals, més que no pas un índex de riquesa.

L'augment de la riquesa i de la qualitat de vida passa, no per l'augment de vehicles, sinó per l'ús amb mesura dels recursos naturals no renovables, per la millora del paisatge mitjançant la reducció del trànsit, la reducció del perill, la defensa de la salut i la reducció dels costos financers. Les noves estratègies es fonamenten, doncs, en la necessitat de reduir la mobilitat, fomentant una nova cultura del transport basada en l'estalvi dels recursos, l'eficiència i la implantació de noves tecnologies basades en la logística i en la telemàtica. El repte d'aquesta disminució de la mobilitat rau en la repercussió que tingui aquest descens en les activitats comercials o en el mateix sector turístic.

La reducció de la mobilitat, com a estratègia ineludible d'una visió global, ha de tenir el suport d'una nova cultura social del transport. Una cultura basada en la desmitificació social de l'automòbil privat –article de luxe?–, la creació d'una nova generació de vehicles més eficients i menys contaminants i, finalment, la recerca d'altres sistemes de transport més compatibles amb les exigències ambientals.

3. Les diferents estratègies territorials

Les actuals normatives de vehicles estan en gran manera predeterminades pels grups de treball de la Comissió Econòmica per a Europa de les Nacions Unides, per tal d'aconseguir així un certa homogeneïtzació del mercat mundial automobilístic. És per aquest motiu que la normativa europea és, en certs aspectes, subsidiària de la política marcada per les exigències dels grans productors: Japó i els EUA.

La normativa europea sobre l'automòbil determina un conjunt de detalls tècnics que han de tenir els nous vehicles, a fi de reduir les emissions contaminants, el seu reciclatge i aconseguir la unificació del mercat europeu. Aquestes normatives no exigeixen a l'Estat el seu compliment directe o la seva transposició mitjançant una normativa interna. Molt sovint, l'efecte immediat d'aquestes normatives és regular l'homologació tècnica dels vehicles o buscar l'harmonització dels permisos de circulació dels vehicles.

Pel que fa a l'Estat espanyol és encara difícil preveure l'efecte d'aquestes normes. El creixement, superior a la mitjana europea, del parc de vehicles i els problemes d'infraestructura contribueixen a augmentar la contaminació en l'àmbit estatal sense que hi hagi una voluntat política d'assolir la reducció immediata de les emissions de CO₂.

L'objectiu de reduir la mobilitat és encara absent de les polítiques públiques de les autoritats espanyoles. Amb l'actual política estatal es continuarà l'ocupació territorial per les grans infraestructures i l'augment dels costos del sector, amb el conseqüent augment de la imposició indirecta sobre la població.

4. Les diferents normatives sectorials sobre l'automòbil

Existeix una nombrosa i variada normativa europea sobre l'automòbil; és per aquest motiu que s'ha agrupat en diferents grups, segons els seus objectius específics. Tot així, aquests grups no es poden considerar tancats; la regulació de les homologacions, per exemple, té una estreta relació amb la d'emissió de gasos contaminants, de sorolls, etc.

4.1. La contaminació

Les normatives comunitàries més antigues de la Unió Europea són precisament les relacionades amb la regulació de les emissions de vehicles de motor. L'any 1970, abans de les Declaracions de París de 1972, ja es va aprovar la Directriu base 70/220. Així doncs, l'actual normativa europea la trobem a:

4.1.1. La directriu CEE 70/220 del Consell, de 20 de març de 1970, relativa a l'harmonització de les legislacions dels Estats membres, pel que fa a les mesures que s'han d'adoptar contra la contaminació de l'aire causada pels gasos procedents dels **motors d'explosió** amb què estan equipats els vehicles a motor (DOCE L 76, 6/4/70).

Aquesta directriu ha estat posteriorment modificada per les directrius 74/290 (DOCE L 159, 15/6/74), 77/102 (DOCE L 32, 3/2/77), 78/665 (DOCE L 197, 20/7/83), 83/351 (DOCE L 197, 20/7/83), 88/76 (DOCE L 36, 9/2/88), 88/436 (DOCE L 214, 6/8/88), 89/458 (L 226, 3/8/89), 89/491 (DOCE L 238, 15/8/89), 91/441 (DOCE L 242, 30/8/91), 93/59 (DOCE L 186, 28/7/93) i 94/12 (DOCE L 100, 19/3/94).

Les directrius enumerades fixen els valors límits de les emissions de monòxid de carboni, les d'hidrocarburs no cremats procedents dels motors d'aquests vehicles i les d'òxids de nitrògen. La funció de les modificacions posteriors és la de rebaixar successivament els valors límit per a aquests tres tipus de contaminants. La Directriu 88/436 establí límits per a les emissions de partícules contaminants procedents dels motors diesel i la Directriu 89/458 va introduir normes més estrictes per als vehicles de cilindrada inferiors a 1.400 cm³.

4.1.2. Directriu CEE 72/306 del Consell de 2 d'agost de 1972, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats membres sobre les mesures que han d'adoptar-se contra les emissions contaminants procedents dels vehicles equipats amb **motors diesel** 8 (DOCE L 190, 20/8/72). Aquesta normativa va ser modificada per les Directrius CEE 88/77 (DOCE L 36, 9/2/88), 89/491 (DOCE L 238, 15/8/89), 91/542 (DOCE L 295, 25/10/91) i 96/1 (DOCE L, 40 17/2/96).

4.1.3. L'annex de la Directriu 88/77 CEE ha estat recentment modificada per la Directriu 96/1. El valor límit d'emissió de partícules establert a la Directriu 91/542 CEE per als anys 1995-1996 era molt estricte, cosa que feia que difícilment pogués ser complert per la majoria dels motors diesel de potència inferior o igual a 85 Kw. Amb la darrera directriu s'ha donat un termini suplementari —1/1/97— que permetrà a la indústria efectuar els canvis necessaris per garantir el valor límit establert.

4.1.4. Finalment la Directriu CEE 77/537 del Consell, de 28 de juny de 1977, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats membres sobre les mesures que han d'adoptar-se contra les emissions de contaminants procedents dels **motors diesel destinats a la propulsió dels tractors agrícoles o forestals de rodes** (DOCE L 220, 29/8/77).

4.1.5. Les tècniques de control d'aquestes directrius es basen en els següents criteris:

- La fixació de nivells diferents per a tres categories de vehicles: més de 2.000 cm³, entre 1.400 i 2.000 cm³ i menys de 1.400 cm³.
- La consideració de tres tipus de substàncies: CO, HC i No_x.
- La incidència en els tràmits d'homologació de nous tipus i de posada en marxa dels vehicles.
- El caràcter indirecte o iniciador de la regulació, en tant que aquests mecanismes tenen com a objectiu, no la prohibició de la conducta en si, sinó excloure la capacitat de l'Estat per desestimar l'homologació del vehicle o denegar l'autorització de la posada en marxa. Són normatives *opcionals* o *d'harmonització parcial*.
- La determinació de terminis diferents per a l'entrada en vigor de les estipulacions corresponents als nous tipus de vehicles i a les autoritzacions de posada en marxa.
- La determinació de regulacions específiques per als vehicles amb motor diesel.

4.1.6. En general cada dia creix la pressió social que demana a la UE que imposi límits més severos a les emissions contaminants dels cotxes i elimini la gasolina amb plom del mercat. En una carta recent enviada als eurocomissaris per cinc ONG europees, aquestes recorden la responsabilitat principal que el trànsic rodat té en la contaminació de l'atmosfera, especialment en les grans ciutats. En aquests sentit les ONG proposen que la Comissió fixi nous límits en les emissions dels vehicles nous, adopti mesures dràstiques per reduir la contaminació dels automòbils vells i la implantació de combustibles menys contaminants. Per complir els límits més estrictes, es demana retirar del mercat la gasolina amb plom —el 50% de les vendes— i que es redueixi el sofre en el gasoil dels motors diesel.

La reunió dels quinze membres del passat mes de desembre, a Brussel·les, va acordar la implantació de mesures més restrictives per controlar les emissions contaminants dels vehicles, així com un calendari perquè els Estats Membres ofereixin exempcions fiscals als fabricants que compleixin ja des d'ara els límits d'emissions establerts per a l'any 2000. Segons la modificació aprovada, aquests incentius hauran de ser vàlids per a tots els vehicles nous posats a la venda en cada país, i l'import de l'exempció haurà de ser inferior al cost addicional de la tecnologia aplicada per reduir aquestes emissions.

Els ministres de medi ambient han acordat també harmonitzar les respectives legislacions nacionals sobre les emissions contaminants. En aquest sentit el Consell aprovà la modificació de la legislació comunitària actual per introduir-hi noves mesures de control i de reducció de les emissions. L'objectiu és reduir d'un 35% i en un termini màxim de quatre anys els actuals nivells de contaminació.

4.1.7. A l'Estat espanyol la normativa específica és, bàsicament, una transposició de les directrius europees abans citades, o dels principals convenis internacionals. Recentment va ser publicat al BOE núm. 50, de 27 de febrer de 1996, el text revisat de l'Annex Tècnic del Protocol al Conveni sobre Contaminació Atmosfèrica Transfronterera a Gran Distància de 1979, relatiu a la lluita contra les emissions d'òxids de nitrogen o els seus fluxos transfronterers, fet a Sofia el 31/10/88 (publicat al BOE 13/3/91).

Aquest annex té un epígraf II sobre tècniques de lluita contra les emissions de No_x provinents de fonts mòbils, bàsicament centrades en el transport per carretera, com una de les principals fonts d'emissions antropogèniques de No_x. En molts països els actuals vehicles de gasolina provoquen el 66% del total de les emissions nacionals de No_x.

4.1.8. A Catalunya, la normativa específica sobre la contaminació és també de caràcter general i està continguda a la Llei 22/1983, de 9 de novembre, de protecció de l'ambient

atmosfèric (DOGC 385, 30/11/83). Modificada parcialment per la Llei 7/1989, de 5 de juny (DOGC 1153, 9/6/89). Més recentment i mitjançant el Decret 199/1995, de 16 de maig, es van aprovar els mapes de vulnerabilitat i capacitat del territori (DOGC 2077, 19/7/95) que estan dipositats al Departament de Medi Ambient.

4.2. Els combustibles i el consum

4.2.1. Els nous combustibles. Les últimes investigacions remarquen els límits de les existències de combustibles fòssils i la conseqüent necessitat d'aplicar fonts alternatives d'energia. Amb aquestes dades s'ha accelerat la investigació científica i tecnològica. Actualment totes les companyies, per exemple, (General Motors, Volkswagen, etc.) treballen en la fabricació de prototipus elèctrics.

Altres opcions són els vehicles híbrids com, per exemple, els que poden funcionar amb gas natural i gasolina. Es tracta de vehicles amb dos motors, un elèctric i un altre de explosió, més petit, amb la funció de recarregar les bateries. Aquesta opció estalvia la disposició de recarregadors a canvi d'una petita quota de contaminació.

També s'està investigant sobre els biocombustibles, que es poden obtenir del bleda-rave i del blat (etanol), o d'oleaginoses com la colza (dièster). A Suècia han posat en marxa autobusos propulsats amb l'alcohol procedent dels excedents de vi espanyol.

4.2.2. Entretant les directrius comunitàries s'han centrat en la regulació del plom a la gasolina i del sofre dels gasoils.

El plom a la gasolina va ser regulat per la Directriu 85/210, de 20 de març, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats membres (DOCE L 96, d'1/2/85). Aquesta norma ha estat modificada per les directrius 85/581 (DOCE L 372, 31/12/85), 87/416 (DOCE L 225, 13/8/87), que substitueixen la Directriu 78/611 (DOCE L 197, 27/7/78).

Tot i l'augment del consum de la gasolina sense plom, encara té, actualment, poca implantació a l'Estat espanyol si ho comparem amb els altres països europeus, no sols per la poca producció, sinó per la lenta adaptació del parc de vehicles. La normativa europea obliga que tots els automòbils superiors a 2.000 centímetres cúbics hagin d'anar proveïts de catalitzador, deixant llibertat per a les cilindrades més petites.

El límit de sofre en els gasoils està regulat per la Directriu 93/12 CEE del Consell de 23 de març, (DOCE L 74, 27/3/93), que modifica la Directriu 75/716, de 24 de novembre (DOCE L 307, 27/11/75) i la 87/2/19 (DOCE L 91, 1/2/91). En virtut d'aquesta normativa i des de l'1 d'octubre de 1994, el sofre en el combustible diesel no pot superar el 0,2% del seu pes.

Altres normatives comunitàries són: per un costat, la Directriu 80/1268 CEE del Consell, del 16 de desembre, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats Membres sobre el consum de carburants dels vehicles a motor. (DOCE L 375, 31/12/80), modificada per les Directrius 89/491 i 93/116 (DOCE L 329, 30/12/93). I per l'altra, la Directriu 85/536 CEE del Consell, de 5 de desembre, relativa a l'estalvi de petroli cru, que pot realitzar-se mitjançant la utilització de components de carburants substitutius (DOCE L 334, 12/12/85).

4.2.3. A l'Estat espanyol la normativa sobre combustibles d'automoció es limita a adaptar-se a les mínimes exigències comunitàries, el que s'ha fet mitjançant:

- El Reial Decret 284/85 de 20 de febrer, que modifica especificacions per a les gasolines d'automoció. (BOE 60, 11/3/85).
- El Reial Decret 1485/1987, de 4 de desembre, pel qual es modifica el Reial Decret 2482/1986, de 25 de setembre i el Decret 2.204/1975, de 23 d'agost, i es fixen especificacions de gasolines, gasoils i fuels en concordança amb les de la CEE. (BOE 291, 5/12/87).

- L'ordre de 29 de juny de 1990, per la qual s'aproven els additius i agents que s'incorporaran a les distintes classes de gasolines i gasoils. (BOE 456, 30/6/90).

4.3. L'homologació de vehicles

4.3.1. La intervenció dels Estats en la regulació del mercat internacional de vehicles s'ha dut a terme mitjançant la tècnica de l'homologació, amb la qual òrgans competents d'una Administració estatal fan constatar que un tipus de vehicles reuneix les característiques exigides en les fitxes tècniques corresponents.

També la Unió Europea, tant de cara a la construcció del mercat únic com al control de l'aplicació de la normativa comunitària, ha desenvolupat l'homologació CEE, que acredita que un determinat vehicle s'ajusta a les prescripcions tècniques establertes en les directrius específiques i ha passat els controls i comprovacions previstes en els corresponents certificats d'homologació.

4.3.2. La tècnica de l'homologació de prototipus de vehicles destinats a la seva producció en sèrie, s'utilitza internacionalment per part de tots els països signataris del Conveni de Ginebra, de 20 de març de 1958. Aquesta normativa ordena l'adopció i l'acompliment de condicions uniformes d'homologació i el reconeixement recíproc d'homologació d'equips i de peces de vehicles de motor (BOE 3/1/69). Com a conseqüència d'aquest conveni, a l'Estat espanyol s'han rectificat els següents tractats internacionals:

- a) El Reglament núm. 15, annex a l'acord de Ginebra (BOE 29/7/70), sobre prescripcions uniformes relatives a l'homologació de vehicles equipats amb motor de gasolina pel que fa a l'emissió de gasos contaminats i al mètode de mesura del consum de combustible dels vehicles.
- b) El Reglament núm. 24, annex a l'Acord de Ginebra (BOE 23/4/91), sobre prescripcions uniformes relatives a l'homologació dels vehicles equipats amb motor diesel pel que fa a les emissions de gasos contaminants.
- c) El Reglament núm. 83, annex a l'Acord de Ginebra de 20 de març de 1958 (BOE 11/9/91), sobre regles uniformes d'homologació de vehicles pel que fa a l'emissió de contaminants gasosos pel motor i a les condicions de combustible del motor.

4.3.3. A l'Estat espanyol aquests reglaments han promogut un seguit de disposicions. El Decret 912/71, de 22 d'abril, sobre homologació de vehicles d'encesa per guspira pel que fa a emissions de gasos (BOE 106, 4/5/71). El Decret 524/74, de 7 de febrer, d'homologació de vehicles amb motor diesel, pel que fa a emissions contaminants (BOE 27/2/74). El Reial Decret 2616/85, de 9 d'octubre, d'homologació de vehicles automòbils de motor, pel que fa a l'emissió de gasos contaminants.

En el complex àmbit de les homologacions, el Reial Decret 2.140/85, de 9 d'octubre, ha regulat l'homologació de tipus de vehicles, remolcs, semiremolcs i les seves parts i peces (BOE 227, 19/11/85). Aquest decret va ser complementat pel Reial Decret 2.028/1986, de 6 de juny sobre aplicació de les directrius comunitàries relatives a homologació de tipus de vehicles, remolcs, semiremolcs i les seves parts i peces (BOE 236, 2/1/86). En aquest últim decret es van definir els tres tipus d'homologacions: 1) L'homologació CEE, prevista a les Directrius 70/156 i 74/150; 2) L'homologació de tipus, prevista i definida al Reial Decret 2. 140/85; i 3) Les homologacions parcials, si s'acompleixen les prescripcions tècniques establertes en l'Acord de Ginebra.

Tota aquesta normativa ha estat posteriorment posada al dia pel Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme a fi d'acomplir les diferents exigències derivades de les directrius comunitàries o del mateix Acord de Ginebra. En aquest sentit trobem les ordres de 4 de febrer de 1988 (BOE 40, 16/2/88), 24 de novembre de 1989 (BOE 301, 16/12/89), de 24 de gener de 1992 (BOE 36, 11/2/92), de 24 de juliol de 1992 (BOE 187, 5/8/92), de 10

de juny de 1993 (BOE 153, 28/6/93) i de 22 de febrer de 1994 (BOE 63, 15/3/94).

4.3.4. En l'àmbit comunitari, en un intent de frenar la complexitat d'homologacions sorgida dels diferents sectors de problemes a harmonitzar, a partir de l'any 1991 es va treballar en l'aprovació d'una directriu que establís el sistema d'homologació única dels vehicles de motor a escala europea, com a element essencial de la lliure circulació en el sector. Aquest procés generà la Directriu 92/53, de 18 de juny de 1992, publicada en el DOCE L 225/1 de 10 d'agost.

4.4. El trànsit i la circulació viària

4.4.1. Aquesta normativa, en tant que reguladora de les condicions específiques del trànsit i de la circulació, és de caràcter estatal o autonòmic. Tot i que les tendències actuals van encaminades a l'adopció de mesures per a la *tranquil·lització* del trànsit i a posar en qüestió una política indiscriminada d'ocupació del sòl mitjançant infraestructures viàries, la regulació actual del trànsit a l'Estat espanyol no ha fet encara una reflexió sobre les exigències ambientals aplicades a la circulació de vehicles.

La normativa bàsica està donada pel Reial Decret 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el text articulat de la Llei sobre el Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Viària. Les exigències que contempla aquest text es limiten a la prohibició d'emissió de gasos per sobre dels límits reglamentaris, i a diversos articles adreçats a la millora de la seguretat viària.

4.4.2. La normativa de carreteres. Caldria iniciar una revisió ecològica de la normativa que regula l'ús i la construcció de les carreteres, normativa adreçada exclusivament a facilitar la construcció d'infraestructures viàries per als vehicles de motor, sense tenir en compte els costos externs, l'evolució mundial en el consum d'hidrocarburs derivats de combustibles fòssils, ni els límits dels recursos naturals. En aquest sentit, l'adopció de la tecnologia de l'impacte ambiental al Reglament estatal de Carreteres, aprovat pel Reial Decret 1.812/94, de 2 de setembre, (BOE núm. 228, de 23/9/94, de 2 de setembre, (BOE núm. 228, de 23/9/94), s'ha mostrat clarament insuficient, tant per les limitacions del mateix text, com per les limitacions de concepte que fàcilment s'introdueixen en els estudis encaminats bàsicament a l'execució incondicional d'un projecte. La mateixa limitació conceptual afecta la normativa catalana de carreteres, aprovada per la Llei 7/1993, de 30 de setembre (DOGC 1.807, 11/10/93).

4.4.3. A Catalunya, mereix un comentari a part la Llei 9/1995, de 27 de juliol, de regulació de l'accés motoritzat al medi natural (DOGC 2.083, 2/8/95). Aquesta normativa, pendent encara de desenvolupar mitjançant el corresponent reglament, respon a la necessitat de frenar els abusos i de mitigar els impactes de la circulació motoritzada. La llei afronta una problemàtica que no té definició i, en conseqüència, té una fàcil aplicació. Els problemes que pugui generar l'aplicació d'aquesta normativa hauran de ser tractats amb els col·lectius directament interessats, a partir del consens de la necessitat socioecològica d'aquest tipus de disposicions.

4.5. La contaminació acústica

4.5.1. Els nivells de soroll i les pertorbacions acústiques derivades de l'ús de vehicles de motor constitueixen un dels signes de pèrdua de la qualitat de vida i ambiental.

La normativa comunitària tracta les manifestacions més sensibles i divulgades de la contaminació sonora, encapçalades per les derivades dels automòbils. Des de l'any 1970 hi ha regulacions que tendeixen a homogeneïtzar la normativa dels Estats pel que fa a la

determinació dels màxims nivells sonors d'emissió admissibles, la regulació dels tubs d'escapament, les condicions i els mètodes de mesurament. Posteriorment, prescripcions semblants s'han aplicat als tractors agrícoles i forestals, les motocicletes i a les màquines especialment sorolloses.

Si bé existeix una normativa comunitària i estatal sobre la contaminació acústica, els àmbits que més motivats estan per regular el soroll són precisament els locals i autonòmics. És per això que una més gran sensibilització pel problema exigeix una regulació municipal —via ordenances—, degudament promoguda per una regulació autonòmica.

4.5.2. A la Unió Europea, la normativa que afecta els nivells sonors derivats de vehicles de motor es concentra en dues directrius:

4.5.2.1. La Directriu CEE 70/157 del Consell, de 6 de febrer, relativa a l'harmonització de les legislacions dels Estats membres sobre el nivell sonor admissible i el dispositiu d'escapament dels vehicles de motor. (DOCE L 42, 23/2/70). Aquesta normativa ha estat posteriorment modificada per les Directrius 73/350 (DOCE L 321, 22/11/73), 77/212 (DOCE L 66, 12/3/77), 81/334 (DOCE L 131, 18/5/81), 84/372 (DOCE L 96, 26/7/84), 84/424 (DOCE L 238, 6/9/84), 87/354 (DOCE L 192, 11/7/87), 89/491 (DOCE L 238, 15/08/89), (DOCE L 173, 19/12/92).

4.5.2.2. La Directriu CEE 78/1015 del Consell, de 18 de desembre, sobre el nivell sonor admissible i el dispositiu d'escapament de les motocicletes (DOCE L 349, 13/12/78), que també va ser modificada per les Directrius 87/56 (DOCE L 24, 27/1/87), 89/253 (DOCE L 98, 11/4/89).

4.5.3. En l'àmbit territorial de Catalunya cal destacar la resolució de 30 d'octubre de 1995, per la qual s'aprova una ordenança municipal tipus, reguladora del soroll i de les vibracions (DOGC 2126, 10/11/96). Tot i que aquesta normativa s'adreça a totes les fonts possibles de sorolls, alguns punts fan propostes específiques per a la regulació del soroll derivat dels vehicles. Així l'art. 10 proposa els valors límits d'emissió de soroll dels vehicles a motor en moviment i la secció 1a. del capítol 4 està dedicada als vehicles a motor —arts. 29 a 32—, especificant prohibicions com les de forçar la marxa dels vehicles, o circular amb silenciadors no eficaços, l'ús de botzines, etc.

4.5.4. A l'Estat espanyol la normativa d'aplicació es deriva del ja citat Conveni de Ginebra, del qual es deriven un seguit de textos que concreten les normes d'homologació dels vehicles pel que fa a les emissions de soroll. Entre aquesta normativa destaquen:

- 1.- El Decret 1439/72 de 25 de maig, sobre homologació de vehicles pel que fa al soroll (BOE 9/6/72).
- 2.- El Reglament núm. 9, sobre prescripcions uniformes relatives a l'homologació dels vehicles pel que fa al soroll (BOE 23/11/74).
- 3.- El Reglament núm. 28, sobre prescripcions uniformes relatives a l'homologació dels avisadors acústics i dels automòbils, pel que fa a la seva senyalització acústica (BOE 7/8/73).
- 4.- El Reglament núm. 41 sobre prescripcions uniformes relatives a l'homologació de les motocicletes pel que fa al soroll (BOE 19/5/982).
- 5.- El Reglament núm. 51, sobre prescripcions uniformes relatives a l'homologació, pel que fa al soroll, dels automòbils que tenen almenys quatre rodes (BOE 22/6/83).

4.6. El reciclatge de vehicles

4.6.1. Un dels problemes més greus, que actualment es planteja a la societat i als industrials del sector de l'automòbil, és el reciclatge i tractament dels residus i ferralles. Davant la problemàtica mundial que representen els deu milions de vehicles que es donen de baixa cada any, les diferents marques automobilístiques han anat creant centres especials per al reciclatge dels materials utilitzats o s'han associat per constituir empreses específiques que es dediquen a desenvolupar estudis d'aprofitament de material.

L'Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils i Camions (ANFAC) estimava l'any 1994 que anualment es posaven fora de circulació a l'Estat espanyol de 600.000 a 700.000 vehicles, la qual cosa suposava la producció d'uns 450 milions de quilos de ferralles. Actualment es considera que un 75% dels materials que componen el vehicle es poden recuperar, la resta, el 25%, es considera impossible.

4.6.2. Tot i la importància del reciclatge dels vehicles usats, no existeix encara una normativa de caràcter obligatori que reguli el reciclatge dels vehicles de motor. Fruit dels estudis europeus, existeixen unes recomanacions de cara a incrementar progressivament la recuperació de materials. Els objectius que proposa actualment la Unió Europea són els de limitar el pes dels residus finals al 15% del pes total del vehicle per a l'any 2.000. Aquest percentatge s'hauria de reduir progressivament fins a assolir un màxim del 5% per a l'any 2.015.

La normativa aplicable al reciclatge, tant a la Unió Europea, com a l'Estat espanyol, és la general de residus, tot i que pot ser també d'aplicació parcial la normativa de residus especials. Resta pendent doncs la generació d'una normativa que estableixi l'obligatorietat legal d'un determinat percentatge de reciclatge dels vehicles.

4.7. Les taxes i els impostos sobre els vehicles

4.7.1. D'acord amb els darrers estudis, el país de la Unió Europea haurien d'augmentar els impostos sobre els combustibles d'automoció com un mitjà per frenar l'excés de trànsit rodant i la contaminació. Es planteja que, entre els anys 1980 i 1995, els preus del transport públic s'han triplicat, afavorint el desenvolupament del trànsit i l'augment de les emissions contaminants. En canvi, els preus de la gasolina i el diesel no han seguit la mateixa tendència.

Tot i així, entenent que cada cop és més inevitable el consens mundial que ha de desencallar un sistema impositiu sobre el consum d'hidrocarburs, en l'àmbit comunitari existeix tan sols una Proposta de Directriu del Consell per a la creació d'un impost sobre les emissions de diòxid de carboni i sobre el consum d'energia (92/C 196/01), COM (92) 226 final. Aquesta proposta va ser presentada per la Comissió de 2 de juny de 1992.

4.7.2. Actualment, la imposició sobre els hidrocarburs i sobre determinats tipus de transport està regulada per la Llei 38/1992, de 28 de desembre, reguladora dels anomenats impostos especials i pel Reial Decret 258/1993, de 19 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament provisional dels impostos especials de fabricació (BOE de 6/3/93).

Aquesta normativa ha suposat l'adaptació de l'impost a la Directriu 92/81 CEE del Consell —relativa a l'harmonització de les estructures de l'impost especial d'hidrocarburs— i a la Directriu 92/82 CEE, del Consell, relativa a l'harmonització dels tipus d'impostos especials sobre hidrocarburs. Tot i que l'aplicació d'aquestes directrius va provocar una ampliació de l'àmbit objectiu de l'impost, en cap cas s'arriba a gravar el consum de productes que avui no ho estan.

Finalment, la mateixa normativa recull el sistema impositiu de determinats mitjans de transport. Aquest sistema deriva inicialment de la matriculació de certs tipus de vehicles.

4.7.3. Finalment, cal tenir en compte que no existeix cap impost autonòmic ecològic sobre la circulació de vehicles. En aquest sentit, la disposició addicional cinquena de la Llei d'Hisendes Locals, aplicant l'art. 6.3 de la LOFCA, permet que les comunitats autònomes aprovin un impost sobre la matèria imposable, gravada per l'Impost Municipal sobre Vehicles de Tracció Mecànica. En aquest cas, aquest últim resultaria suprimit, però és evident que les autonomies tenen l'oportunitat de redissenyar aquest impost, introduint una autèntica finalitat ecològica. Així la quota podria variar en funció de les característiques ambientals del motor (emissions, soroll, consum, potència, etc.).

5. Epíleg

Al llarg d'aquest passeig sobre la normativa que incideix, d'una manera o altra, en la vida de l'automòbil, esdevé patent la complexitat dels reptes que planteja el tema, com a punt paradigmàtic de trobada dels més diversos aspectes —econòmics, polítics, socials, tècnics i ambientals. Aquesta complexitat topa, a més a més, amb la consciència de la insostenibilitat de l'expansió dels actuals nivells de consum, dels països rics als països pobres.

Fins avui la problemàtica ambiental tractada per la normativa s'ha concentrat bàsicament en dues externalitats: fums i sorolls. S'està treballant seriosament en tot el que implica millorar la seguretat viària, però el conjunt de factors que juguen en el tema —flux de vehicles, velocitat, pautes de conducta, potència del vehicle, etc.— fan difícil, si no impossible, uns resultats satisfactoris.

La normativa d'homologacions de vehicles és realment un producte de la complexa negociació comercial entre els grans productors mundials per repartir-se quotes de mercat, amb la mediació i sanció dels poders polítics. Uns i altres, per assolir aquestes quotes introdueixen millores evidents en qüestions de seguretat i estalvi de primeres matèries o treballen per disminuir impactes negatius a l'entorn. És apassionant l'estímul positiu que suposa la competència industrial, alhora marcada pels límits dels propis interessos.

Encara queda un llarg camí per recórrer en la investigació dels costos de les externalitats; un llarg diàleg democràtic fins a determinar l'atribució social d'aquests costos. La tècnica jurídica espera un manament clar dels responsables polítics per aplicar les figures financeres i tributàries que permetin un finançament suficient d'aquests costos, alhora que un incentiu per reduir-los. La limitada normativa tributària no és més que un reflex de la forta resistència dels grans fabricants a admetre aquestes externalitats i la quota de responsabilitat que comporten.

Els impactes puntuals de l'automòbil, conjuntament amb les evidències de l'impacte global sobre el clima i l'exhauriment dels combustibles fòssils apunten cap a un nou desenvolupament de la normativa del sector, que comportarà una aplicació no sols dels grans fabricants sinó de tots els sectors socials compromesos en un nou model de desenvolupament ●