Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio concernente la masse e le dimensioni di alcune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi [1]

(92/C 49/03)

Il Consiglio, in data 14 luglio 1991, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 A del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione « Industria, commercio, artigianato e servizi », incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Marvier, in data 4 dicembre 1991.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità, il 18 dicembre 1991, nel corso della 292ª sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. Una direttiva comunitaria sull'argomento pesi e dimensioni dei veicoli diversi da M_1 è da considerarsi necessaria ai fini dell'omologazione globale CEE dei veicoli in questione.

1.2. Infatti la Direttiva quadro 70/156/CEE nell'allegato II (scheda di omologazione CEE) prescrive alle voci relative alle masse e dimensioni (punto 2) la preparazione di una o più direttive particolari su tale argomento (presenza del simbolo D.P.).

1.3. Quindi l'omologazione globale CEE dei veicoli diversi da M_1 non può prescindere assolutamente dall'esistenza di prescrizioni più o meno dettegliate sullo specifico argomento a meno di modificare la direttiva quadro eliminando i relativi riferimenti.

1.4. Si conferma la necessità che il contenuto della direttiva in discussione sia in futuro riconosciuto e adottato anche dai paesi extra CEE aderenti al CEMT [2] così come, e il Comitato ne prende atto con soddisfazione, è stato fatto a proposito della Direttiva 85/3/CEE e successive modifiche.

2. Osservazioni generali

2.1. La proposta di direttiva in questione, pur colmando in qualche modo la lacuna di cui sopra, rappresenta solo un primo passo in tale direzione in quanto non fornisce, per la maggior parte delle grandezze richiamate al punto 2 dell'allegato II alla Direttiva quadro 70/156/CEE, valori numerici da rispettare, ma si limita a fornire le definizioni. È facile aspettarsi un secondo step nell'immediato futuro in cui a tali grandezze saranno abbinati valori numerici e si avrà unificazione delle masse e dimensioni dei veicoli diversi da M_1 anche ai fini omologativi e non solo per il traffico internazionale.

2.2. D'altra parte per altre grandezze vengono anche forniti dei valori numerici ben precisi. Esempio ne sono:

2.2.1. Rapporto tra la massa del veicolo trattore e quella del veicolo rimorchiato (paragrafo 7.1); tale valore si potrebbe già dedurre, anche se in via indiretta, dalla Direttiva 85/3/CEE.

2.2.2. Rapporto potenza motore/massa (paragrafo 9): tale valore è stato fissato non tanto per spingere a semplici aumenti della potenza dei motori, quanto invece per rendere più sicuro il trasporto delle merci e persone su strada.

2.3. Quanto precede rappresenta la chiave generale di lettura della proposta di direttiva la quale, se si scende nel dettaglio, presenta però qualche imprecisione, qualche « sconfinamento » in campi non propriamente di pertinenza di tale direttiva nonché delle inutili e pericolose « ridondanze » come la ripetizione di tutte le prescrizioni tecniche relative alle sospensioni pneumatiche o equivalenti ormai diventate di competenza, a ragione o a torto, della futura direttiva di emendamento alla Direttiva 85/3/CEE.

3. Osservazioni particolari

3.1. *Articolo 4*

Tale articolo è da riformulare.

Si tratta infatti dell'ormai consueto articolo che toglie poteri al Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico trasformandolo da Comitato normativo a Comitato consultivo.

3.2. *Articolo 6, primo capoverso*

È necessario cancellare la parola « più ». Infatti la proposta di direttiva in esame è la prima che uscirà sull'argomento « masse e dimensioni dei veicoli diversi da M_1 »; si osserva a tale scopo che la parola « più » viene usata quando trattasi di direttiva di emendamento ad una precedente direttiva.

[1] GU n. C 230 del 4. 9. 1991, pag. 46.
[2] CEMT = Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti.

3.3. *Allegato I*

3.3.1. Si riconosce la necessità che un veicolo dotato di sospensioni pneumatiche o equivalenti a quelle pneumatiche possa essere a richiesta certificato secondo prescrizioni armonizzate e quindi possa essere omologato CEE anche per tali caratteristiche. Si riconosce però anche la necessità che le prescrizioni tecniche relative all'equivalenza delle sospensioni meccaniche a quelle pneumatiche siano contenute in un'unica direttiva CEE allo scopo di evitare pericolosi disallineamenti dei testi.

3.3.2. Al momento la proposta di direttiva principalmente coinvolta in tale argomento sembra essere quella di emendamento alla Direttiva 85/3/CEE [doc. COM(90) 486 def.] [1], per questo motivo si ritiene opportuno che la proposta di direttiva in discussione faccia esplicito riferimento a quella proposta di direttiva sulla quale si ricorda che il Comitato aveva fatto a suo tempo osservazioni [2] che auspica, ancora una volta vengano recepite.

3.3.3. Paragrafo 10

Si suggerisce di modificare la redazione di tale paragrafo come segue:

« Condizioni per la determinazione, in relazione ad un asse motore, dell'equivalenza di un sistema di sospensione ad un sistema di sospensione di tipo pneumatico. »

3.3.4. Paragrafo 10.1

Si suggerisce di modificare la redazione di tale paragrafo come segue:

« Quando l'applicazione delle norme di circolazione stradale di uno Stato membro comporta la necessità di determinare, in relazione ad un asse motore, l'equivalenza di un sistema di sospensione ad un sistema di sospensione di tipo pneumatico, per la determinazione di tale equivalenza si applicano i requisiti pertinenti di cui all'allegato III della Direttiva CEE ... »

3.3.5. Paragrafo 10.2

3.3.5.1. Il paragrafo rende obbligatorio montare pneumatici doppi sull'asse motore, soluzione oggi tradizionalmente maggioritaria.

3.3.5.2. Si tratta d'una scelta particolarmente spiacevole per gli utenti, poiché condamna a priori la soluzione del pneumatico unico che peraltro si va sempre più diffondendo sugli assi portanti. Il sistema del pneumatico unico è per definizione più economico (minor consumo di carburante, facilità di montaggio e manutenzione...) e la decisione in esame rallenterà le iniziative di ricerca per migliorarne le prestazioni e le possibilità d'adattamento a questo tipo d'assi.

3.3.5.3. Va notato infine che tale scelta pone ai fabbricanti il problema della ruota di scorta, che dovrà essere duplice se soltanto l'asse motore avrà pneumatici doppi (e quindi differiranno le dimensioni degli assi portanti). Ciò comporta una perdita di volume/carico utile equivalente alle dimensioni della ruota supplementare, e complica il compito dei fabbricanti di veicoli e di rimorchi.

3.3.6. Paragrafo 5.2

3.3.6.1. Poiché tutte le prescrizioni che riguardano il computo dei pesi delle persone, dei bagagli, ecc. sono di pertinenza della futura direttiva CEE sui veicoli per trasporto persone, attualmente in fase di discussione presso la Commissione, è necessario cancellare la seconda e la terza frase di tale paragrafo nella loro attuale stesura.

3.3.6.2. Si fa osservare tra l'altro che le prescrizioni contenute in tali frasi non sono in linea con il Regolamento (CEE) n. 36 che deve costituire base di riferimento.

3.3.7. Paragrafo 6.1.4

In considerazione di quanto segue:

— che la proposta di direttiva in esame non riguarda la circolazione dei veicoli in ambito internazionale ma piuttosto l'omologazione degli stessi in ambito nazionale (direttiva di omologazione e non di circolazione),

— che nessuna direttiva comunitaria finora emanata sull'omologazione dei veicoli riguarda la combinazione di veicoli ma piuttosto solo i veicoli singoli e cioè motrici e remorchi come unità a sé stanti,

— che anche volendo prescindere da quanto sopra non si può evitare di riconoscere che la prescrizione contenuta in tale paragrafo è un inutile vincolo alla progettazione degli organi di agganciamento tra motrice e rimorchio, tenuto conto delle recenti prescrizioni in fatto di distanza fra tali unità dettate recentemente dalla Direttiva 91/60/CEE (0,35 m) [3],

il Comitato ritiene indispensabile l'eliminazione di tale paragrafo e auspica che la stessa prescrizione sia eliminata anche dalla Direttiva 85/3/CEE.

3.3.8. Paragrafo 7.2

3.3.8.1. I requisiti contenuti nell'ultima frase di tale paragrafo sono qui mal collocati in quanto di pertinenza della Direttiva 71/320/CEE relativa ai dispositivi di frenatura nel cui ambito tali prescrizioni vanno studiate: tale frase è petanto da eliminare.

[1] GU n. C 292 del 22. 11. 1990.
[2] GU n. C 159 del 17. 6. 1991.
[3] GU n. L 37 del 9. 2. 1991.

3.3.8.2. È bene far presente che il Gruppo Rapporteurs di frenatura (GRRF) del WP 29 di Ginevra si sta occupando proprio ora di questo specifico argomento.

Fatto a Bruxelles, il 18 dicembre 1991.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
François STAEDELIN

Parere sulla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/157/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore

(92/C 49/04)

Il Consiglio, in data 7 agosto, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 A del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Pearson, in data 4 dicembre 1991.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 18 dicembre 1991, nel corso della 292ª sessione plenaria, il seguente parere.

1. **Introduzione**

1.1. Il Comitato condivide pienamente la preoccupazione della Commissione di ridurre ulteriormente il livello sonoro collegato al traffico dei veicoli a motore, il cui volume sempre crescente non fa che peggiorare la situazione e appoggia quindi le proposte, fatte salve le osservazioni che seguono.

2. **Osservazioni di carattere generale**

2.1. L'industria automobilistica europea è giunta ad un livello di capacità tecnica tale che occorre risolvere altri fattori altrettanto prioritari, oltre al livello sonoro del motore, del cambio, della trasmissione e del dispositivo di scappamento. Uno di questi fattori è il rumore provocate dal contatto dei pneumatici con il manto stradale.

2.2. Il Comitato nota all'articolo 4 che la Commissione intende preparare proposte riguardanti il livello sonoro prodotto dal contatto dei pneumatici con il manto stradale entro il 31 marzo 1994, e si rammarica che tale termine sia troppo lontano. Il Comitato riconosce inoltre l'importanza del tipo di manto stradale in relazione al livello sonoro del veicolo ed invita la Commissione ad affrontare tale argomento.

2.3. I vincoli applicabili al livello sonoro consentito dei veicoli a motore dovrebbero riguardare altresì i veicoli a due ed a tre ruote.

2.4. Grazie alla previdenza della Commissione, ed alla collaborazione dell'industria automobilistica, negli ultimi anni sono state ottenute considerevoli riduzioni del livello sonoro: le riduzioni proposte sono già possibili su diversi modelli di autovetture, ma può risultare difficile ottenerle su una gamma completa di modelli. In vista della prevista realizzazione dello spazio economico europeo, è importante che vengano applicate disposizioni analoghe nei paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).