

2.7. Finalmente, el Comité desea solicitar a la Comisión que le informe sobre las principales experiencias

recogidas durante la aplicación del Convenio.

Hecho en Bruselas, el 23 de septiembre de 1992.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Michael GEUENICH

Dictamen sobre:

- la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativa al frenado de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,
- la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativa a la velocidad máxima de fabricación, al par máximo y a la potencia máxima neta del motor de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽²⁾, y
- la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativo a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽³⁾

(92/C 313/03)

El 11 de marzo de 1992, 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 las propuestas mencionadas.

La Sección de industria, comercio, artesanía y servicios, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 8 de julio de 1992 (ponente: Sr. Bagliano).

En su 299º pleno (sesión del 23 de septiembre de 1992), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Observaciones generales

1.1. El Comité acoge favorablemente estos primeros Reglamentos de aplicación del «Reglamento marco» relativo al procedimiento de homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas.

1.2. En particular, el Comité desea subrayar que la finalidad primordial de estas normas es la seguridad de las personas y de la circulación, junto con la exigencia de armonización de los procedimientos y de los requisitos técnicos, indispensables para la realización efectiva de un mercado único.

1.3. Habida cuenta de que se está debatiendo cuál sea el instrumento jurídico más idóneo, el Comité considera que, precisamente por la prioridad de estas normas, el «Reglamento» es la forma jurídica más apropiada.

Como es bien sabido, el Reglamento es «obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro» (art. 189 del Tratado) y precisamente el elevado grado de detalles de los requisitos técnicos de estas normas de aplicación (del «Reglamento marco») justifica la validez de la elección de la Comisión, para evitar no sólo diferencias en los plazos de aplicación, sino distorsiones en las «formas y en los medios» empleados para obtener el resultado, que un instru-

⁽¹⁾ DO nº C 93 de 13. 4. 1992, p. 24.

⁽²⁾ DO nº C 93 de 13. 4. 1992, p. 116.

⁽³⁾ DO nº C 93 de 13. 4. 1992, p. 39.

mento como la Directiva permitiría a los distintos Estados miembros.

1.4. La institución de un «Comité para la adaptación al progreso técnico», de carácter meramente consultivo, suscita considerables preocupaciones en los medios afectados (no sólo de los constructores), que solicitan que se les brinde la posibilidad de participar de forma más eficaz y de presentar propuestas. En particular, este Comité debería incluir a todas aquellas asociaciones y organizaciones (de consumidores, usuarios, etc.) que tienen entre sus objetivos el de garantizar la seguridad por carretera a todos los niveles, con objeto de cualquier experiencia útil pudieran enriquecer a dicho Comité.

1.5. También la falta de sanciones provoca cierta perplejidad, aun sabiendo que se trata de reglamentos de contenido fundamentalmente técnico. Es necesario, en especial, lograr que las normas se apliquen uniformemente en todo el territorio comunitario y que las penalizaciones eventuales sean de un nivel comparable.

1.5.1. En este sentido, por ejemplo, el Comité considera favorablemente la intención de la Comisión de elaborar un Reglamento *ad hoc* que prevea medidas contra la manipulación no solo de ciclomotores, sino también —recomienda el Comité— de motocicletas, aunque ello no agota, obviamente, todas las hipótesis de incumplimientos posibles.

1.6. En cualquier caso, y teniendo en cuenta las indicaciones del dictamen anterior, el Comité recomienda sin embargo que, en principio, se prevea la posibilidad de excepciones a las disposiciones de estos reglamentos técnicos por lo que respecta a los ciclomotores de prestaciones reducidas, es decir, a los vehículos que tengan una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 25 km/h, un motor cuya potencia no supere los 1,5 KW y estén provistos de pedales. Evidentemente, todo ello sin detrimento alguno de la exigencia primordial de la seguridad.

2. Propuesta de Reglamento del Consejo relativa al frenado

2.1. El Comité comparte las indicaciones que figuran en este Reglamento y apoya a la Comisión en este compromiso de reglamentación técnica uniforme, que redundará en interés tanto de los usuarios como de una seguridad cada vez mayor en la circulación.

3. Propuesta de Reglamento del Consejo relativa a la velocidad máxima de fabricación, al par máximo y a la potencia máxima neta

3.1. El Comité es partidario de limitar la potencia neta de los motores a 74 KW para cualquier vehículo de dos o tres ruedas.

3.1.1. Es consciente, no obstante, de que dicha potencia corresponde a la de 100 CV, equivalentes a una velocidad máxima de 200/250 km/h, que en realidad está por encima de los límites razonables.

3.1.2. El Comité está de acuerdo con que dicha limitación es necesaria, por razones de seguridad, teniendo en cuenta también que en algunos Estados miembros sólo existen recomendaciones directas al sector productivo.

3.2. Por lo que respecta a los ciclomotores provistos de pedales, se deberían añadir disposiciones específicas, relativas en particular a la medición de la potencia sobre los pedales con el motor apagado.

4. Propuesta de Reglamento del Consejo relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa

4.1. Si bien reitera su recomendación de que se simplifiquen las disposiciones, el Comité acoge favorablemente este Reglamento, muy detallado, pero también muy claro y pertinente, teniendo siempre presente la exigencia irrenunciable de la seguridad.

4.2. Por lo que respecta a las luces indicadoras de dirección, el Comité se ha planteado la posibilidad de prever su instalación obligatoria también en los ciclomotores. El Comité, siempre preocupado por garantizar —a los usuarios, al público y a la circulación— la máxima seguridad posible, recomienda por consiguiente a la Comisión que considere esta posibilidad, teniendo en cuenta sin embargo las repercusiones sobre los costes, que han de ser muy moderados.

4.3. En cuanto al dispositivo de iluminación de la matrícula posterior —obligatoria para las motocicletas—, el Comité aboga por su obligatoriedad también para los ciclomotores, en los casos en que la matrícula sea obligatoria a nivel nacional, y ello para seguir garantizando la máxima seguridad.

Hecho en Bruselas, el 23 de septiembre de 1992.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Michael GEUENICH

ANEXO

Nota sobre la propuesta de Reglamento del Consejo relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa [COM(91) 498 final, de 26 de febrero de 1992]

— El texto del punto B 8 del Anexo I debería redactarse del siguiente modo:

« Salvo disposiciones particulares ninguna luz podrá ser intermitente a excepción de las luces indicadoras de dirección y de las de emergencia. »

— En el punto B 10

Puesto que algunas de las luces y de los dispositivos citados son facultativos para determinadas categorías de vehículos, la disposición debería aplicarse solo si están instalados las luces o los dispositivos citados.

— En el punto B 11

También en este caso las disposiciones sólo se aplican si están instaladas las luces mencionadas.

En base al Reglamento CEE⁽¹⁾ nº 3.02, cuya última actualización es de fecha 1 de julio de 1985, en los puntos 6.8.1 del Anexo II, 6.7.1 del Anexo III, 6.11.1 y 6.12.1 del Anexo IV, 6.11.1 y 6.12.1 del Anexo V y 6.12.1 del Anexo VI, deberían preverse catadióptricos de la clase 1A.

De hecho, la mayoría de los Estados miembros exige actualmente este tipo de catadióptricos, cuyo coeficiente de intensidad luminosa es superior al del catadióptrico de la clase 1, de acuerdo con la Directiva 76/757/CEE, que la Comisión tiene previsto en cualquier caso adecuar a los Reglamentos CEE.

— Anexos II y III

Para los ciclomotores de dos ruedas (Anexo II) y los de tres ruedas (Anexo III), no se especifica la clase de los catadióptricos posteriores; en base al Reglamento CEE nº 3.02, debería ser la clase 1A.

⁽¹⁾ Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.