

2.7. Il Comitato chiede infine alla Commissione di tenerlo informato sugli elementi salienti

dell'esperienza acquisita nell'applicazione della Convenzione.

Fatto a Bruxelles, il 23 settembre 1992.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Michael GEUENICH

Parere in merito:

- alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote⁽¹⁾,
- alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o a tre ruote⁽²⁾, ed
- alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o tre ruote⁽³⁾

(92/C 313/03)

Il Consiglio, in data 11 marzo 1992, 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 alle proposte 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 Bagliano, in data 8 luglio 1992.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 23 settembre 1992, nel corso della 299^a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Osservazioni generali

1.1. Il Comitato accoglie con favore questi primi regolamenti di applicazione del « regolamento quadro » riguardante la procedura di omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote.

1.2. In particolare il Comitato desidera sottolineare che la finalità primaria di queste norme è la sicurezza delle persone e del traffico, accanto all'esigenza di armonizzazione delle procedure e degli standard tecnici, indispensabile per realizzare un effettivo mercato unico.

1.3. Tenendo conto di un dibattito in corso, circa lo strumento giuridico più idoneo, il Comitato ritiene che, proprio considerando le priorità di queste norme, il « regolamento » sia la forma giuridica più appropriata.

Come è noto, il regolamento è « direttamente applicabile in tutti gli Stati membri » ed è « obbligatorio in tutti i suoi elementi » (articolo 189 del Trattato) e proprio l'elevato grado di dettaglio delle prescrizioni tecniche di queste norme applicative (del regolamento « quadro ») giustifica la validità della scelta della Commissione, per evitare non soltanto diversità nei tempi di attuazione ma anche difformità nelle « forme e nei mezzi », per

⁽¹⁾ GU n. C 93 del 13. 4. 1992, pag. 24.

⁽²⁾ GU n. C 93 del 13. 4. 1992, pag. 116.

⁽³⁾ GU n. C 93 del 13. 4. 1992, pag. 39.

raggiungere il risultato, che lo strumento della « direttiva » consentirebbe invece ai singoli Stati membri.

1.4. L'istituzione di un « Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico », a carattere meramente consultivo, suscita notevoli preoccupazioni negli ambienti interessati (non soltanto dei costruttori) che chiedono di avere la possibilità di una più efficace e propositiva partecipazione. In particolare il Comitato dovrebbe comprendere tutte quelle associazioni e organizzazioni (consumatori, utenti), che tra le proprie finalità hanno l'impegno di garantire la sicurezza stradale a tutti i livelli, in modo da arricchire il Comitato di ogni utile esperienza.

1.5. Anche la mancanza di sanzioni suscita qualche perplessità, pur nella consapevolezza che trattasi di regolamenti con contenuto essenzialmente tecnico. È necessario, in particolare, far sì che le norme siano applicate uniformemente in tutto il territorio comunitario, e che eventuali penalità siano di livello comparabile.

1.5.1. A questo riguardo, per esempio, il Comitato considera con favore l'intenzione della Commissione di emanare un regolamento « ad hoc » che prevederà misure contro la manipolazione non soltanto di ciclomotori ma, raccomanda il Comitato, anche dei motocicli; pur se ciò non esaurisce ovviamente tutte le ipotesi di possibili inadempimenti.

1.6. In ogni caso, anche tenendo conto delle indicazioni del precedente « parere », il Comitato raccomanda comunque, in linea di principio, di prevedere la possibilità di deroghe alle prescrizioni di questi regolamenti tecnici, per quanto riguarda i ciclomotori a prestazioni ridotte, cioè veicoli aventi una velocità massima di costruzione inferiore o uguale a 25 km/h, e un motore con potenza non superiore a 1,5 KW, provvisti di pedali. Ciò, ovviamente, senza in alcun modo pregiudicare la primaria esigenza della sicurezza.

2. Proposta di regolamento del Consiglio concernente la frenatura

2.1. Il Comitato condivide le indicazioni contenute in questo regolamento e appoggia la Commissione in questo impegno di uniforme regolamentazione tecnica, nell'interesse sia degli utenti sia di una sempre maggiore sicurezza del traffico.

3. Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla velocità massima nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta

3.1. Il Comitato è favorevole alla limitazione della potenza netta dei motori a 74 KW per qualsiasi veicolo a due o tre ruote.

3.1.1. Ciò pur nella consapevolezza che tale potenza corrisponde a quella di 100 CV, pari ad una velocità massima di 200/250 km/h, in verità al di sopra di limiti ragionevoli.

3.1.2. Il Comitato concorda sulla considerazione che tale limitazione è necessaria, per ragioni di sicurezza, anche tenendo conto che in alcuni Stati membri esistono solo raccomandazioni dirette al settore produttivo.

3.2. Per quanto riguarda i ciclomotori provvisti di pedali, si dovrebbero aggiungere prescrizioni specifiche, riguardanti appunto la misurazione della potenza sui pedali (a motore disinnescato).

4. Proposta di regolamento del Consiglio relativo all'installazione dei dispositivi d'illuminazione e di segnalazione luminosa

4.1. Pur confermando la propria raccomandazione di semplificare le prescrizioni, il Comitato considera con favore tale regolamento, molto dettagliato ma anche molto chiaro e pertinente, sempre tenendo conto dell'esigenza irrinunciabile della sicurezza.

4.2. Per quanto riguarda gli indicatori di direzione, il Comitato ha riflettuto sulla opportunità di prevederne l'obbligo di installazione anche sui ciclomotori. Il Comitato, sempre preoccupato di garantire — agli utenti, al pubblico, e al traffico — la maggiore sicurezza possibile, raccomanda pertanto alla Commissione di considerare questa opportunità, tenendo tuttavia conto delle conseguenze sui costi che devono essere molto contenuti.

4.3. Per quanto concerne il dispositivo di illuminazione della targa posteriore — obbligatoria per i motocicli — il Comitato auspica la sua obbligatorietà anche per i ciclomotori, nei casi in cui la targa sia obbligatoria a livello nazionale, ciò sempre per garantire la maggiore sicurezza.

Fatto a Bruxelles, il 23 settembre 1992.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Michael GEUENICH

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale

Nota in merito alla proposta di regolamento del Consiglio relativo all'installazione dei dispositivi d'illuminazione e di segnalazione luminosa [COM(91) 498 def. del 26 febbraio 1992]

— Il resto del punto B 8 dell'Allegato I andrebbe letto come segue:

« Salvo istruzioni particolari, nessuna luce dev'essere lampeggiante, tranne gli indicatori di direzione e la segnalazione d'emergenza. »

— Al punto B 10: Dato che alcune delle luci e dei dispositivi citati sono facoltativi per talune categorie di veicoli, in particolare i ciclomotori, la disposizione dovrebbe applicarsi solo se le luci o i dispositivi citati sono installati.

— Al punto B 11: Anche qui, le disposizioni si applicano solo se le luci citate sono installate.

— In base al regolamento ECE: ⁽¹⁾ n. 3.02., di cui l'ultimo aggiornamento è del 1. 7. 1985, ai punti 6.8.1 dell'Allegato II, 6.7.1 dell'Allegato III, 6.11.1 e 6.12.1 dell'Allegato IV, 6.11.1 e 6.12.1 dell'Allegato V e 6.12.1 dell'Allegato VI dovrebbero essere previsti catadiottri della classe IA.

Infatti, la maggior parte degli Stati membri esige attualmente questo tipo di catadiottri, il cui coefficiente d'intensità luminosa è superiore al catadiottro della classe 1, secondo la direttiva 76/757/CEE, che la Commissione ha comunque in programma di adeguare ai regolamenti ECE.

— Allegati II e III: Per i ciclomotori a due ruote (Allegato II) e quelli a tre ruote (Allegato III), la classe dei catadiottri posteriori non è specificata; in base al regolamento ECE n. 3.02. dovrebbe essere la classe I A.

⁽¹⁾ Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite.