

**Parere sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente i dispositivi d'attacco meccanico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ed il loro agganciamento a detti veicoli<sup>(1)</sup>**

(92/C 313/04)

Il Consiglio, in data 22 aprile 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 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 2 settembre 1992.

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

## 1. Introduzione

1.1. Il Comitato ha seguito le varie proposte volte a porre in atto misure comuni per ridurre gli incidenti sulla strada ed a sopprimere gli ostacoli al commercio ed alla libera circolazione delle persone e delle merci. Il Comitato ha recentemente elaborato pareri su argomenti quali pneumatici, vetri di sicurezza, masse e dimensioni, dispositivi di limitazione della velocità e sporgenze esterne dei veicoli per il trasporto merci. Il Comitato esprime pertanto soddisfazione per l'attuale proposta della Commissione volta a colmare la lacuna rimasta nella direttiva quadro 70/156/CEE, Allegato II, Punto 11.

1.2. Dato che il completamento del mercato interno comporta la libera circolazione delle persone e delle merci, è estremamente importante che vi sia un'armonizzazione delle norme tecniche relative ai dispositivi di attacco meccanico. La compatibilità e l'intercambiabilità per i veicoli a motore ed i loro rimorchi sono molto importanti per un trasporto concorrenziale.

1.3. Il Comitato esprime pieno accordo sui motivi alla base della proposta, così come elencati nella nota introduttiva alla stessa, ma ritiene che il contenuto del testo non corrisponda a taluni degli obiettivi indicati.

## 2. Osservazioni di carattere specifico

2.1. Il Comitato concorda sul fatto che le prescrizioni si basino sul regolamento ECE n. 55 e sulle norme ISO. Diversi Stati della Comunità sono attualmente firmatari del regolamento 55, firmato altresì da vari paesi non comunitari, mentre le norme ISO sono ampiamente utilizzate dagli Stati membri.

2.2. Pur riconoscendo che un'accettazione generale ed armonizzata del regolamento ECE n. 55 e delle

norme ISO aumenterà la sicurezza, talune prescrizioni tecniche della proposta di direttiva che si asserisce siano nell'interesse d'una maggior sicurezza, sono divergenti ed oltrepassano quanto richiesto dal regolamento e dalle norme in questione. Tale divergenza potrebbe provocare un aumento dei costi sul breve periodo per il produttore, che verrebbe trasferito sull'utente. Ne potrebbe, inoltre, derivare confusione a livello di applicazione pratica degli attuali meccanismi di rimorchio con quelli prodotti in base ai nuovi requisiti, il che provocherebbe quindi inconvenienti per gli utenti.

## 3. Articoli

### 3.1. Articolo 1

La definizione fa riferimento alla «...omologazione per componenti ai sensi dell'articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE». Per chiarire la definizione andrebbe aggiunto il brano di frase « come modificata da ultimo. »

### 3.2. Articolo 2

Aggiungere quanto segue all'inizio dell'articolo: «A partire dal 1° luglio 1993 gli Stati membri non possono rifiutare ...».

### 3.3. Articolo 3

3.3.1. Ci sono discrepanze fra le varie versioni linguistiche dell'articolo, il che può provocare confusione. Il Comitato comprende chiaramente ed approva che per «immissione in circolazione», nel passaggio s'intende «la data di prima entrata in servizio».

3.3.2. Modificare la data portandola dal 1° ottobre 1995 al 1° gennaio 1996 nell'interesse della compatibilità con le altre direttive.

### 3.4. Articolo 5

La Commissione propone di essere assistita da un comitato consultivo; il Comitato economico e sociale ritiene

<sup>(1)</sup> GU n. C 134 del 25. 5. 1992, pag. 36.

che il « Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico » abbia funzionato bene — con le procedure di voto autorizzate — e dovrebbe continuare a sussistere.

### 3.5. *Articolo 6*

Il Comitato comprende l'urgenza di far applicare negli Stati membri queste disposizioni, ma fa notare che la scadenza sottoporrà i produttori a notevole pressione per conformarsi alle prescrizioni. Sarebbe invero sorprendente che il Consiglio riuscisse a decidere con la rapidità necessaria per consentire agli Stati membri di soddisfare i regolamenti entro il 1° gennaio 1993, in

concomitanza con la scadenza indicata nella direttiva quadro sull'omologazione (70/156/CEE).

### 3.6. *Allegato V (4.5)*

Nella tabella 5 i dati alla classe D50-C2 non sono conformi alle norme ISO ed al regolamento della Convenzione di Ginevra. Si raccomanda il mantenimento delle norme riconosciute.

### 3.7. *Allegato VII*

Il produttore può trovare arduo valutare il fattore « V » in questo contesto.

Fatto a Bruxelles, il 23 settembre 1992.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale*

Michael GEUENICH

**Parere sulla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore <sup>(1)</sup>**

(92/C 313/05)

Il Consiglio, in data 7 aprile 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 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 8 luglio 1992.

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

## 1. *Introduzione*

1.1. La direttiva 91/441/CEE <sup>(2)</sup>, ultima modifica alla direttiva di base 70/220/CEE, prevedeva livelli consentiti di emissioni molto più severi per le autovetture con un massimo di sei posti ed un peso non superiore ai 2 500 kg. Le proposte attuali intendono introdurre i medesimi limiti in materia di inquinamento per i veicoli con più di sei posti a sedere, i veicoli commerciali leggeri ed i veicoli « fuori-strada », con un peso massimo di 3 500 kg.

1.2. La proposta di direttiva in esame si colloca nella scia della direttiva 91/441/CEE in quanto taluni componenti utilizzati nella fabbricazione sono identici. In generale, la costruzione di veicoli commerciali leggeri risponde ad esigenze specifiche di trasporto di merci e di passeggeri per cui la produzione è limitata e la varietà di modelli è notevole: i componenti per autoveicoli utilizzati nella produzione dei veicoli commerciali subiscono generalmente modificazioni a causa del maggior carico da sostenere che pone problemi al controllo delle emissioni, alle sospensioni, alla scatola di trasmissione ed al disegno della carrozzeria (che richiede una maggiore resistenza aerodinamica).

<sup>(1)</sup> GU n. C 100 del 22. 4. 1992, pag. 7.

<sup>(2)</sup> GU n. L 242 del 30. 8. 1991, pag. 1.