

**Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità»**

(2002/C 48/09)

Il Consiglio, in data 11 luglio 2001, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Colombo, in data 6 novembre 2001.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 28 novembre 2001, nel corso della 386ª sessione plenaria, con 113 voti favorevoli, 4 contrari e 2 astensioni, il seguente parere.

## 1. Sintesi della proposta della Commissione

La Direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità<sup>(1)</sup> prevede l'impiego di limitatori di velocità per i veicoli della categoria M3<sup>(2)</sup> aventi peso massimo superiore a 10 tonnellate e per i veicoli della categoria N3.

1.1. La proposta di modifica della Direttiva 92/6/CEE oggetto del presente parere mira a introdurre limitatori di velocità anche per i veicoli della categoria M2 aventi peso massimo inferiore a 5 tonnellate (autobus) e della categoria N2 (autocarri aventi peso massimo superiore alle 3,5 tonnellate).

1.2. Per una chiara visione della situazione attuale e della proposta della Commissione si rinvia alla seguente tabella.

(1) GUL 057 del 2.3.1992, pag. 27.

(2) Si ricorda che le categorie M e N sono costituite dai seguenti veicoli:

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| M = Veicoli per trasporto di persone | M1 = 8+1 Posti<br>M2 = > 8 + 1 e Peso totale a terra < T 5.<br>M3 = > 8 + 1 e Peso totale a terra > T 5            |
| N = Veicoli per trasporto di merci   | N1 = Peso totale a terra < = T 3,5<br>N2 = Peso totale a terra > T 3,5 < = T 12<br>N3 = Peso totale a terra > T 12 |

## Limitatori di velocità — Estensione

(Proposta di direttiva COM(2001) 318 def. del 14 giugno 2001)

| Categorie |       | Velocità max | Tempistiche           |                       |
|-----------|-------|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Oggi      | M3    | 100 kmh      | Nuovi                 | 1.1.94                |
|           | N3    | 90 kmh       | Immatr. 1.1.88—1.1.94 | 1.1.95 <sup>(1)</sup> |
|           |       |              | Immatr. da 1.1.88     | 1.1.94                |
| Proposta  | M2/M3 | 100 kmh      | Nuovi                 | 1.1.04                |
|           | N2/N3 | 90 kmh       | Immatr. 1.1.01—1.1.04 | 1.1.05                |
|           |       |              | Immatr. da 1.1.2001   | 1.1.06 <sup>(2)</sup> |

(1) Per trasporti internazionali.

(2) Solo trasporti nazionali.

## 2. Osservazioni di carattere generale

2.1. Il Comitato si compiace del fatto che la proposta della Commissione si muova nella direzione di garantire migliori standard di sicurezza della circolazione e quindi delle persone. La riduzione delle emissioni inquinanti, conseguente alla limitazione della velocità raggiungibile da tali veicoli, è considerata altresì con favore nell'ambito della politica di tutela ambientale sempre perseguita dal Comitato. La proposta risponde anche alla necessità di uniformare le regole di comportamento in settori nevralgici per l'economia dell'Unione europea quali i trasporti di merci e di persone. In linea di principio il Comitato accoglie quindi con favore, pur con le richieste di modifica riportate nel capitolo 3, la proposta della Commissione come aveva d'altronde già fatto<sup>(3)</sup> con un suo precedente parere sulla proposta che è poi diventata la Direttiva 92/6/CEE.

2.2. L'impatto economico diretto non sembra essere tale da incidere pesantemente nella gestione economica delle imprese di trasporto e degli utilizzatori dei veicoli in questione. Il costo medio del limitatore su retrofit è di circa 500 EUR; sui nuovi

(3) Parere CES GU C 40 del 17.2.91.

veicoli il costo è irrilevante per presenza elettronica. Esiste però il concreto timore di un aumento indiretto dei costi per la collettività come più diffusamente illustrato nel capitolo delle osservazioni specifiche.

2.3. Un aspetto di rilevanza estrema è costituito dalla necessità che la normativa in oggetto venga resa obbligatoria anche nei Paesi dell'Est ed in particolare in quelli in via di adesione e ciò senza la concessione di alcuna deroga. Una differente impostazione normativa comporterebbe ripercussioni su tutti gli aspetti sopra considerati ed inoltre costituirebbe un'ulteriore grave distorsione della concorrenza.

2.3.1. Non è difficile immaginare, infatti, il ricorso massiccio a veicoli immatricolati al di fuori dell'Unione europea, per sviluppare quei traffici fortemente condizionati da velocità più elevate anche se effettuati in situazione di piena sicurezza secondo le regole comunitarie in tema di sicurezza stradale attiva e passiva.

### 3. Osservazioni di carattere specifico

3.1. In base alla proposta della Commissione, il limitatore dovrebbe essere tarato ad una velocità identica per veicoli da T 4 e da T 40/44 di peso totale a terra. Si nutrono perplessità in ordine a tale scelta.

3.2. Tale assunto appare infatti insostenibile da un punto di vista squisitamente tecnico nonché in una visione più globale di politica dei trasporti.

a) Sotto l'aspetto tecnico la limitazione omogenea di velocità equiparerebbe veicoli di differente peso, i quali sono invece considerati distintamente in altre normative comunitarie, in virtù delle differenti caratteristiche tecniche. Si osserva ad esempio, che la Direttiva 98/12/CE<sup>(1)</sup> relativa all'omologazione dei veicoli per ciò che riguarda la frenatura, prevede per gli N2 (T 12) una velocità di prova di kmh 100 con uno spazio di frenata di m 112. Le sperimentazioni effettuate su strada dalle case costruttrici anche nelle procedure di pre-omologazione con veicoli di massa inferiore a T 7,5 danno a kmh 110 spazi di frenata nettamente inferiori a m 112. Per un veicolo da 4,5 T che viaggia a kmh 110 lo spazio di frenata è di circa 92 m. È opportuno rimarcare che i veicoli di peso massimo così basso sono dotati di propulsori, organi frenanti, catena cinematica idonei e rapportati a velocità di molto superiori a quelle in discussione.

b) Per ciò che attiene alla politica dei trasporti, è necessario prendere in considerazione il fatto che i veicoli in questione sono progettati ed utilizzati per la distribuzione, per il collegamento tra magazzini di stoccaggio ed esercizi commerciali, per il trasporto di merci deperibili e per i veloci rifornimenti dei grandi mercati (ad esempio ittici ed ortofrutticoli), tutti servizi per i quali non possono essere utilizzate, tra l'altro, modalità di trasporto differenti.

A ciò va aggiunto che il commercio elettronico (e-commerce) che sta trasformando letteralmente alcuni comparti economici, richiede risposte celeri ed agili in termini di trasporto altrimenti il sistema perde la sua validità e collassa, a meno che non si pensi all'utilizzo di un numero maggiore di veicoli.

Emerge dunque con sufficiente chiarezza che porre un veicolo di piccola taglia sullo stesso piano di un grande appare ingiustificato, favorirebbe il crearsi di code interminabili e sarebbe comunque fonte di manovre azzardate<sup>(2)</sup>. I sorpassi in particolare verrebbero presumibilmente effettuati nelle tratte a maggiore pendenza della rete viaria laddove i veicoli più pesanti rallentano ancora di più a motivo delle resistenze passive; con il che si produrrebbero ulteriori fenomeni di code, visto che il sistema viario è ad utilizzo misto (vetture, autobus e camion) e quindi di congestione con conseguente inquinamento da emissioni.

3.3. In definitiva il tutto si tradurrebbe in un aumento di costo notevole per la collettività e quindi per l'intera economia.

3.4. Analoghe considerazioni, valgono per il trasporto persone (Cat. M). Basti pensare ai piccoli bus di collegamento per gli aeroporti, a quelli in servizio per i grandi alberghi, gli executives ecc.

3.5. Il Comitato propone pertanto che la Commissione riveda la proposta prevedendo un limitatore tarato a velocità superiore per la categoria dei veicoli leggeri (M2 e N2).

3.5.1. Si ricorda ad esempio che la soglia di tonnellaggio di T 7,5, già adottata per la definizione delle velocità da molti Stati membri (UK/D/F/B), è la discriminante per l'utilizzazione

<sup>(1)</sup> GUL 81 del 18.3.1998, pag. 27.

<sup>(2)</sup> La stessa Commissione ammette questa eventualità e questo rischio (cfr. COM(2001) 318 def. Volume I pag. 4).

degli ecopunti per l'attraversamento dell'Austria ed è anche prevista dalla proposta di direttiva sull'uniformazione dei divieti di circolazione festiva <sup>(1)</sup>.

(1) COM(2000) 759 def. — GU C 120 E del 24.4.2001, pag. 2.

3.6. È ovviamente necessario inoltre modificare la Direttiva 92/24 per permettere l'omologazione CE del limitatore di velocità, modifica che la Commissione intende infatti proporre quanto prima.

Bruxelles, 28 novembre 2001.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale*

Göke FRERICH

### **Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di regolamento del Consiglio sugli aiuti di Stato all'industria carboniera»**

(2002/C 48/10)

Il Consiglio, in data 19 settembre 2001, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 del Trattato, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Gafó Fernandez, in data 6 novembre 2001.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 28 novembre 2001, nel corso della 386<sup>a</sup> sessione plenaria, con 107 voti favorevoli, 1 contrario e 8 astensioni, il seguente parere.

#### **1. Introduzione**

1.1. Il Comitato viene consultato per la prima volta su questa materia che tradizionalmente era di competenza del Comitato consultivo CECA. Tuttavia la scadenza del Trattato CECA nel luglio del 2002 rende necessaria la consultazione di entrambi gli organi comunitari. Pertanto il CES intende basarsi sul parere del Comitato consultivo CECA, il quale dispone, com'è ovvio, di una maggiore esperienza nel settore specifico, senza però rinunciare alla formulazione di alcune osservazioni che permettano di inquadrare questo parere nel contesto di altri suoi pareri precedenti in materia di politica energetica e delle diverse fonti di energia.

1.2. Ciò costituirebbe al tempo stesso il presupposto per cercare di sfruttare la preziosa esperienza del Comitato consultivo CECA nell'ambito delle future attività del CES. Questa integrazione è già in una fase avanzata di studio da parte di entrambi gli organi, prima che si proceda alla presentazione della proposta formale alla Commissione, al Parlamento europeo ed al Consiglio.

#### **2. Osservazioni**

2.1. Il Comitato economico e sociale approva la presentazione di questo regolamento che propone di estendere fino al 2010 le condizioni che rendono compatibili con il mercato interno gli aiuti concessi dagli Stati membri all'industria carboniera, previa autorizzazione della Commissione europea.

2.2. Il Comitato considera che la sicurezza dell'approvvigionamento di energia, così come gli avvenimenti attuali mettono in evidenza, rappresenta una preoccupazione di lungo periodo che deve essere tenuta presente, in modo adeguato e proporzionale, durante la formulazione di altre politiche quali quella relativa alla libera circolazione delle merci e quella della concorrenza.

2.3. Il Comitato approva l'esistenza di tre categorie separate di aiuti all'industria carboniera che comprendono in primo luogo gli aiuti per la copertura di oneri eccezionali collegati agli oneri residui del passato, in secondo luogo i cosiddetti aiuti per la salvaguardia delle risorse e, da ultimo, gli aiuti alla ordinata riduzione dell'attività.