

Gazzetta ufficiale

delle Comunità europee

ISSN 0378-7028

L 375

23° anno

31 dicembre 1980

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I *Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità*

.....

II *Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità*

Consiglio

80/1263/CEE:

- ★ **Prima direttiva del Consiglio, del 4 dicembre 1980, relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria** 1

80/1264/CEE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 15 dicembre 1980, che modifica la decisione 71/143/CEE che istituisce un meccanismo di concorso finanziario a medio termine** 16

80/1265/CEE:

- ★ **Decisione del Consiglio, del 15 dicembre 1980, che adotta la relazione annuale sulla situazione economica nella Comunità (1980) e fissa gli orientamenti di politica economica per il 1981** 17

80/1266/CEE:

- ★ **Direttiva del Consiglio, del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei** 32

80/1267/CEE:

- ★ **Direttiva del Consiglio, del 16 dicembre 1980, che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi** 34

80/1268/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore . . .	36
80/1269/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori degli autoveicoli	46
80/1270/CEE:	
★ Decisione del Consiglio, del 22 dicembre 1980, relativa ad un'azione complementare nel campo della lotta contro la povertà	68
80/1271/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 22 dicembre 1980, recante l'adeguamento della direttiva 73/173/CEE concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura dei preparati pericolosi (solventi), a seguito dell'adesione della Repubblica ellenica alle Comunità europee	70
80/1272/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 22 dicembre 1980, che adegua, a seguito dell'adesione della Grecia, la direttiva 80/780/CEE per il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai retrovisori dei veicoli a motore a due ruote, con o senza «carrozzetta», ed al loro montaggio su tali veicoli	73
80/1273/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 22 dicembre 1980, che modifica, a seguito dell'adesione della Grecia, la direttiva 80/154/CEE, concernente il reciproco riconoscimento dei diplomi, certificati ed altri titoli di ostetrica e comportante misure destinate ad agevolare l'esercizio effettivo del diritto di stabilimento e di libera prestazione dei servizi	74
80/1274/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 22 dicembre 1980, che modifica, in seguito all'adesione della Grecia, la direttiva 64/432/CEE relativa a problemi di polizia sanitaria in materia di scambi intracomunitari di animali della specie bovina e suina e la direttiva 80/217/CEE che stabilisce le misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica	75
80/1275/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 22 dicembre 1980, che modifica la direttiva 72/464/CEE relativa alle imposte diverse dall'imposta sulla cifra d'affari che gravano sul consumo dei tabacchi manifatturati	76
80/1276/CEE:	
★ Direttiva del Consiglio, del 22 dicembre 1980, che modifica, a seguito dell'adesione della Grecia, le direttive 76/893/CEE, 79/693/CEE e 80/777/CEE per quanto riguarda il numero legale dei voti nell'ambito della procedura del comitato permanente per i prodotti alimentari	77
80/1277/CEE, Euratom, CECA:	
★ Decisione del Consiglio, del 22 dicembre 1980, recante nomina di un membro supplementare della Corte dei conti	78

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

PRIMA DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 4 dicembre 1980

relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria

(80/1263/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75, paragrafo 1, lettera c),

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che, ai fini della politica comune dei trasporti, per contribuire a migliorare la sicurezza della circolazione stradale e per facilitare la circolazione delle persone che si stabiliscono in uno Stato membro diverso da quello nel quale essi hanno sostenuto un esame di guida o che si spostano all'interno della Comunità, è opportuno istituire una patente di guida comunitaria;

considerando che l'istituzione di una patente di guida comunitaria presuppone l'armonizzazione degli attuali sistemi nazionali per l'esame di guida e che questo obiettivo può essere realizzato soltanto in modo graduale; che una prima fase di tale armonizzazione può essere raggiunta con la creazione di un modello comunitario di patente nazionale e con il riconoscimento reciproco da parte degli Stati membri delle patenti di guida nazionali e della sostituzione delle patenti dei titolari che trasferi-

scono la loro residenza o il loro luogo di lavoro da uno Stato membro ad un altro;

considerando che è opportuno che il modello comunitario di patente nazionale ricalchi quello definito dall'atto finale della convenzione sulla circolazione stradale, elaborata a Vienna nel novembre 1968 dalla conferenza delle Nazioni Unite sulla circolazione stradale;

considerando che il riconoscimento reciproco delle patenti di guida rilasciate dai vari Stati membri e la sostituzione della patente del titolare che sposta la sua residenza o il suo luogo di lavoro da un paese all'altro della Comunità sono possibili soltanto mediante una prima armonizzazione delle norme relative al rilascio e alla validità delle patenti;

considerando che, fatte salve le disposizioni definitive che saranno adottate dal Consiglio per quanto concerne le categorie di veicoli, occorre stabilire norme comuni circa la validità della patente per la guida delle diverse categorie di veicoli onde consentire che la patente di modello comunitario possa essere rilasciata in condizioni analoghe;

considerando che tuttavia, nel quadro di questa prima armonizzazione e nell'attesa che venga instaurato il regime definitivo, si deve ammettere per gli Stati membri la possibilità di fissare le condizioni relative all'età e alla durata di validità delle patenti nonché di derogare, in determinate condizioni, alle categorie, alle velocità e ai requisiti di validità previsti dalla presente direttiva, ed even-

⁽¹⁾ GU n. C 238 dell'11. 10. 1976, pag. 43.

⁽²⁾ GU n. C 197 del 23. 8. 1976, pag. 32.

tualmente di verificare le condizioni supplementari previste per la sostituzione delle patenti di guida di talune categorie di veicoli;

considerando che è auspicabile procedere quanto prima ad una migliore armonizzazione delle norme in materia di esami che il conducente deve superare e di rilascio delle patenti di guida,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Gli Stati membri istituiscono la patente di guida nazionale conformemente al modello comunitario previsto all'articolo 2. La patente di guida di modello comunitario è valida, fatto salvo l'articolo 8, per guidare, sia nella circolazione nazionale sia in quella internazionale, le categorie di veicoli per i quali è rilasciata.

La patente di guida di modello comunitario è rilasciata dagli Stati membri conformemente alla presente direttiva.

Articolo 2

La patente di guida di cui all'articolo 1 dev'essere conforme al modello che figura nell'allegato I.

Nell'ovale della pagina 1 del modello deve figurare il segno distintivo dello Stato membro che ha rilasciato la patente di guida.

Dopo aver consultato la Commissione, gli Stati membri possono apportare, al modello riportato nell'allegato I, gli adeguamenti necessari:

- per l'elaborazione elettronica dei dati relativi alla patente di guida;
- per l'iscrizione sulla patente delle categorie di veicoli che, in applicazione dell'articolo 9, differiscono da quelle previste all'articolo 3.

Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni utili per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida.

Articolo 3

1. Fatte salve le disposizioni definitive che saranno adottate dal Consiglio per quanto concerne le categorie di veicoli, la patente di guida di cui all'articolo 1 consente di guidare sulla via pubblica i veicoli delle seguenti categorie:

Cat. A: motocicli, con o senza side-car;

Cat. B: veicoli diversi da quelli della categoria A, con un peso massimo autorizzato non superiore ai 3 500 kg ed il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto;

Cat. C: autoveicoli destinati al trasporto di merci, il cui peso massimo autorizzato è superiore a 3 500 kg;

Cat. D: autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore ad otto;

Cat. E: complessi di veicoli agganciati, la cui motrice rientra nella o nelle categorie B, C o D per i quali il conducente è abilitato, ma che per sé stessi non rientrano nella o nelle categorie suddette.

2. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 1:

a) agli autoveicoli della categoria B può essere agganciato un rimorchio il cui peso massimo autorizzato non superi i 750 kg; vi può essere agganciato anche un rimorchio il cui peso massimo autorizzato superi i 750 kg purché ricorrano le due condizioni seguenti:

- il peso massimo autorizzato del rimorchio non superi il peso a vuoto dell'autoveicolo,
- il peso massimo autorizzato del complesso di veicoli agganciati non superi i 3 500 kg;

b) agli autoveicoli delle categorie C e D può essere agganciato un rimorchio il cui peso massimo autorizzato non superi i 750 kg.

3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo si intende:

- per «motociclo», ogni veicolo a 2 o 3 ruote, la cui velocità massima, per costruzione, è superiore a 50 km/h o, qualora il veicolo sia munito di motore termico di propulsione, la cui cilindrata è superiore a 50 cm³. Nel caso di un veicolo a 3 ruote, il peso a vuoto non può inoltre eccedere i 400 kg;
- per «veicolo a motore», ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie, ogni veicolo munito di motore di propulsione che circola su strada con propri mezzi;

- per «autoveicolo», un veicolo a motore — che non sia un motociclo — destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di cose, ovvero al traino su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose. Detto termine comprende anche i filobus, ossia i veicoli collegati con una rete elettrica che non circolano su rotaie. Esso non comprende i trattori agricoli e forestali;
- per «trattore agricolo o forestale», ogni veicolo a motore, su ruote o cingolato, avente almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino, specialmente concepito per trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle aziende agrarie o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.

Articolo 4

1. La validità della patente di guida di cui all'articolo 1 è fissata come segue:
 - a) le patenti valide per le categorie C e D sono valide anche per la guida dei veicoli della categoria B;
 - b) la patente valevole per la categoria E è valida per guidare un complesso di veicoli agganciati, salve restando le disposizioni di cui alla lettera c);
 - c) la patente di guida per i veicoli della categoria E può essere rilasciata unicamente ai conducenti già abilitati per una delle categorie B, C o D.

2. Le patenti rilasciate a persone minorate recano una menzione speciale che determina in quali condizioni tali persone sono abilitate alla guida.

Articolo 5

1. Fatto salvo l'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 543/69 del Consiglio, del 25 marzo 1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada⁽¹⁾, ogni Stato membro stabilisce l'età minima a partire dalla quale può essere rilasciata la patente di guida.

⁽¹⁾ GU n. L 77 del 29. 3. 1969, pag. 49.

2. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità, nel loro territorio, di una patente di guida il cui titolare non abbia diciotto anni compiuti.

Articolo 6

1. Il rilascio della patente di guida è altresì subordinato:
 - a) al superamento di un esame pratico e teorico nonché al soddisfacimento di norme mediche le cui condizioni minime non potranno essere sostanzialmente meno severe di quelle previste dagli allegati II e III;
 - b) all'esistenza di una normale residenza nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente, qualora ciò sia previsto dalla regolamentazione dello Stato membro in questione.

2. Gli Stati membri possono applicare per il rilascio della patente di guida le disposizioni della loro regolamentazione nazionale relative a tale rilascio e a condizioni diverse da quelle di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 7

Fatte salve le disposizioni che il Consiglio adotterà in materia, ogni Stato membro conserva il diritto di stabilire, in base a criteri nazionali, la durata di validità delle patenti di guida di modello comunitario che esso rilascia o sostituisce conformemente all'articolo 8.

Articolo 8

1. Gli Stati membri prevedono che, se il titolare di una patente di guida nazionale o di una patente di modello comunitario in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro, acquista la residenza normale in un altro Stato membro, la patente rimane ivi valida al massimo nell'anno successivo all'acquisizione della residenza. Entro tale termine, su richiesta del titolare e dietro consegna della patente, lo Stato in cui il titolare ha acquisito la normale residenza gli rilascia una patente (di modello comunitario) per la (e) categoria (e) corrispondente (i) senza imporgli le condizioni di cui all'articolo 6. Tuttavia tale Stato membro può rifiutare la sostituzione della patente nei casi in cui la regolamentazione nazionale, ivi comprese le norme sanitarie, si oppone al rilascio della patente.

La sostituzione deve essere preceduta dalla presentazione di una dichiarazione del richiedente in cui si precisi che la sua patente di guida è in corso di validità. Spetta allo Stato membro che procede alla

sostituzione verificare, se del caso, la fondatezza di tale dichiarazione. Lo Stato membro che effettua la sostituzione restituisce la vecchia patente all'autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata.

2. Gli Stati membri che, in virtù dell'articolo 9, non accettano le categorie C, D ed E definite dall'articolo 3, paragrafo 1, possono:

- sostituire le patenti per le categorie C, D ed E conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, oppure
- esigere che il richiedente fornisca la prova che egli ha un'esperienza di guida e, in questo caso, rilasciargli una patente che lo abiliti a guidare i veicoli della categoria nazionale per la quale egli ha fornito la prova di un'esperienza sufficiente o i veicoli appartenenti ad una categoria inferiore.

Comunque, questi Stati rilasciano al richiedente almeno la patente di guida per la più bassa delle categorie nazionali corrispondenti alle categorie C, D ed E definite dall'articolo 3, paragrafo 1.

Durante l'anno successivo all'acquisizione della residenza da parte del conducente che non ha chiesto la sostituzione della patente, tali Stati riconoscono alla patente di quest'ultimo una validità equivalente almeno alla categoria nazionale corrispondente più bassa.

3. Quando uno Stato membro sostituisce una patente rilasciata da un paese terzo con una patente di guida di modello comunitario, tale sostituzione nonché ogni successivo rinnovo o sostituzione della patente vengono indicati sulla patente. In caso di ulteriore sostituzione di detta patente, gli Stati membri non hanno l'obbligo di applicare il paragrafo 1. Comunque una patente di guida di modello comunitario può essere rilasciata solo se la patente rilasciata dal paese terzo è stata consegnata alle autorità competenti dallo Stato membro che rilascia la patente comunitaria.

Articolo 9

Gli Stati membri possono, previa consultazione della Commissione e nell'attesa che venga instaurato il regime definitivo, derogare, a condizione di indicarlo sulla patente:

- alle categorie definite dall'articolo 3, paragrafo 1;
- alle velocità indicate all'articolo 3, paragrafo 3, primo trattino, purché si prevedano velocità inferiori;
- ai requisiti di validità previsti dall'articolo 4.

Inoltre, in applicazione della procedura di cui all'articolo 12, gli Stati membri definiscono le equivalenze nella misura in cui le loro categorie nazionali differiscono.

Articolo 10

Il Consiglio procede quanto prima e su proposta della Commissione ad una maggiore armonizzazione delle norme relative agli esami che i conducenti devono superare ed al rilascio della patente, allo scopo, tra l'altro, di migliorare ulteriormente la sicurezza stradale nell'insieme della Comunità.

Articolo 11

Gli Stati membri fissano le modalità per la sostituzione delle patenti di guida nazionali in corso di validità da essi rilasciate con patenti di guida (di modello comunitario) della categoria o delle categorie corrispondenti. La sostituzione avviene senza gli esami di cui all'articolo 6, su presentazione ed in sostituzione delle vecchie patenti.

Articolo 12

1. Gli Stati membri adottano, previa consultazione della Commissione, in tempo utile ed al più tardi il 30 giugno 1982 le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per l'attuazione della presente direttiva a decorrere dal 1° gennaio 1983.
2. Fatta salva l'applicazione delle altre disposizioni della presente direttiva, uno Stato membro può tuttavia decidere di procedere al rilascio delle patenti di guida di modello comunitario soltanto a decorrere da una data successiva che non potrà essere posteriore al 1° gennaio 1986.
3. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'applicazione della presente direttiva.

Articolo 13

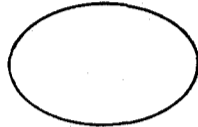
Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 4 dicembre 1980.

Per il Consiglio
Il Presidente
 J. BARTHEL

ALLEGATO I

MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA (1)

		<p>STATO MEMBRO</p>  <p>PATENTE DI GUIDA</p> <p>Kørekort Führerschein Άδεια οδήγησης Driving Licence Ceadúnas Tiomána Patente di guida Rijbewijs</p> <p>Modello delle COMUNITÀ EUROPEE</p>																
<p>1. Cognome</p> <p>2. Nome</p> <p>3. Data e luogo di nascita</p> <p>4. Domicilio</p> <p>5. Rilasciato da</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">6. Luogo e data del rilascio</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">(foto)</td> </tr> <tr> <td>7. Valida fino al</td> </tr> <tr> <td>8. N.</td> </tr> </table> <p>(firma, ecc.)</p> <p style="text-align: right;">Firma del titolare</p>	6. Luogo e data del rilascio	(foto)	7. Valida fino al	8. N.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Categorie di veicoli per cui la patente è valida</th> <th style="width: 80%;">Bollo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A Motocicli a 2 o 3 ruote > 50 km/h con o senza side-car</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B Veicoli diversi da quelli di cui alla lettera A, il cui PMA non è superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a otto</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C Autoveicoli destinati al trasporto di merci il cui PMA è superiore a 3,5 t</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D Autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore a otto</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E Complesso di veicoli agganciati la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D, ma che non rientrano nelle categorie suddette</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Categorie di veicoli per cui la patente è valida	Bollo	A Motocicli a 2 o 3 ruote > 50 km/h con o senza side-car		B Veicoli diversi da quelli di cui alla lettera A, il cui PMA non è superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a otto		C Autoveicoli destinati al trasporto di merci il cui PMA è superiore a 3,5 t		D Autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore a otto		E Complesso di veicoli agganciati la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D, ma che non rientrano nelle categorie suddette		<p>Indicazioni aggiuntive</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
6. Luogo e data del rilascio	(foto)																	
7. Valida fino al																		
8. N.																		
Categorie di veicoli per cui la patente è valida	Bollo																	
A Motocicli a 2 o 3 ruote > 50 km/h con o senza side-car																		
B Veicoli diversi da quelli di cui alla lettera A, il cui PMA non è superiore a 3,5 t e il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, non è superiore a otto																		
C Autoveicoli destinati al trasporto di merci il cui PMA è superiore a 3,5 t																		
D Autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso il conducente, è superiore a otto																		
E Complesso di veicoli agganciati la cui motrice rientra nelle categorie B, C o D, ma che non rientrano nelle categorie suddette																		

(1) I commenti relativi al modello comunitario di patente di guida figurano a pagina 6. A pagina 7 si troverà un esempio di patente guida secondo il modello comunitario (patente belga).

Commenti relativi al modello della patente di guida riportato a pagina 1

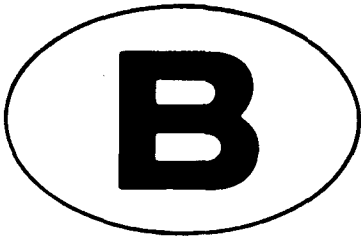
1. Il colore della patente comunitaria è rosa.
2. Sulla pagina di copertina:
 - la menzione dello Stato che rilascia la patente è facoltativa;
 - nell'ovale viene iscritto il segno distintivo dello Stato membro che rilascia la patente;
 - la menzione «patente di guida» è apposta in grassetto nella/nelle lingua/lingue dello Stato membro che rilascia la patente. Essa è apposta in caratteri piccoli, dopo un adeguato spazio, nelle altre lingue delle Comunità europee;
 - l'iscrizione «modello delle Comunità europee» è apposta nella/nelle lingua/lingue dello Stato membro che rilascia la patente.
3. Le iscrizioni a carattere di stampa che compaiono sulle altre pagine sono redatte nella lingua o nelle lingue prescritte dallo Stato membro che rilascia la patente.
4. La pagina «indicazioni aggiuntive» è prevista per apporre, se del caso, indicazioni che restringono o estendono la definizione delle condizioni per le quali la patente è valida. La stessa pagina può essere utilizzata anche per iscriverci il termine di validità della patente, qualora il periodo di validità possa variare.

Indicazioni aggiuntive	
Valida fino al	Rinnovata fino al
Rilasciata il	Data del rinnovo

5. Altre osservazioni possono essere apposte sulle pagine rimaste aperte. Uno Stato membro può all'occorrenza menzionarvi categorie di veicoli non previste della presente direttiva o suddividere le categorie A, B, C, D, E nella pagina corrispondente.
6. Gli Stati membri hanno la facoltà di:
 - sopprimere la foto;
 - sostituire il domicilio con l'indirizzo postale;
 - sopprimere la data di rilascio ed indicarvi la data d'inizio della validità della patente.

ESEMPIO DI PATENTE DI MODELLO COMUNITARIO: PATENTE BELGA
(A TITOLO INDICATIVO)

KONINKRIJK BELGIË

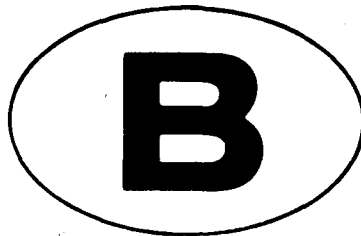


RIJBEWIJS

**Kørekort
Führerschein
Άδεια όδηγήσεως
Driving Licence
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida**

Model van de
EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ROYAUME DE BELGIQUE



**PERMIS
DE CONDUIRE**

**Kørekort
Führerschein
Άδεια όδηγήσεως
Driving Licence
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs**

Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

*ALLEGATO II***REQUISITI MINIMI PER GLI ESAMI DI GUIDA****ESAME TEORICO****Forma**

1. La forma è scelta in modo da permettere di accertare che il candidato possieda la necessaria conoscenza ragionata dei problemi elencati ai punti 2 e 3 del presente allegato.

Contenuto

2. Conoscenza ragionata della regolamentazione e, in particolare, dei regolamenti applicabili all'utilizzazione dei veicoli della categoria corrispondente al tipo di patente richiesto;
 - 2.1. Conoscenza ragionata delle norme della circolazione stradale, della segnaletica e dei segnali stradali, e del loro significato;
 - 2.2. Conoscenza elementare ragionata dei regolamenti tecnici sulla sicurezza dei veicoli in circolazione;
 - 2.3. Conoscenza ragionata delle norme per il conducente, sempre che riguardino la sicurezza stradale, comprese, per i conducenti dei veicoli delle sole categorie C e D, le norme relative alle ore di lavoro e ai periodi di riposo;
 - 2.4. Conoscenza ragionata delle norme che specificano in che modo il conducente debba comportarsi in caso di incidente.
3. Conoscenza ragionata di altri settori:
 - 3.1. Conoscenza ragionata sufficiente dell'importanza dei problemi di sicurezza stradale e in particolare dei seguenti fattori d'incidente:
 - 3.1.1. Pericoli della circolazione quali il pericolo delle manovre di sorpasso, la valutazione errata della velocità (effetti sulle distanze di frenatura e di sicurezza), l'influenza delle condizioni atmosferiche (neve, pioggia, nebbia, vento laterale, slittamento a causa della strada bagnata), il comportamento degli altri utenti della strada, in particolare persone anziane e bambini;
 - 3.1.2. Fattori che possono diminuire la vigilanza e l'idoneità fisica e psichica del conducente, come la fatica, la malattia, l'alcol e altre droghe, ecc.;
 - 3.1.3. Fattori di sicurezza concernenti il carico del veicolo e le persone trasportate;
 - 3.2. Veicoli delle sole categorie A e B: conoscenza fondamentale degli elementi del veicolo essenziali per la protezione degli occupanti e per la sicurezza stradale, come i freni, i pneumatici, il livello dell'olio, le cinture di sicurezza, ecc.;
 - Veicoli delle sole categorie C, D e E: conoscenza del funzionamento e della manutenzione semplice dei suddetti elementi e di tutti gli altri dispositivi e parti che hanno un interesse particolare per la sicurezza;
 - 3.3. Conoscenza delle misure da adottare eventualmente per soccorrere le vittime d'incidenti stradali.

ESAME PRATICO

Veicolo e suo equipaggiamento

4. Se il candidato sostiene l'esame su un veicolo munito di cambio di velocità automatico, ciò deve essere indicato su ogni patente rilasciata in base a tale esame;
 - Veicoli della categoria C: il peso massimo autorizzato non deve essere inferiore a 7 000 kg;
 - Veicoli della categoria D: il numero di sedili non deve essere inferiore a 28 e la lunghezza del veicolo non deve essere inferiore a 7 m;
 - Veicoli della categoria E: quando la motrice è della categoria C e se non si tratta di un semirimorchio, il rimorchio deve avere almeno due assi la cui distanza deve essere superiore a un metro.

Contenuto

5. Padronanza del veicolo.
Le principali manovre che il candidato deve eseguire per provare di avere la padronanza del veicolo sono le seguenti:
 - 5.1. Partenza in salita;
 - 5.2. Veicoli delle sole categorie B, C, D e E: retromarcia e svolta con retromarcia;
 - 5.3. Frenatura e arresto a diverse velocità, comprese la frenata di emergenza, se le condizioni della strada e della circolazione lo permettono;
 - 5.4. Veicoli delle sole categorie B, C, D e E: stazionamento in obliquo, stazionamento in pendio, in salita o in discesa;
 - 5.5. Inversione di marcia in uno spazio limitato;
 - 5.6. Veicoli della sola categoria A: marcia a bassa velocità.
6. Comportamento in circolazione.
Ci si deve accertare soprattutto che il candidato:
 - 6.1. Mantenga il veicolo nella parte della carreggiata in cui deve essere;
 - 6.2. Effettui correttamente le svolte a destra e a sinistra;
 - 6.3. Esegua correttamente le manovre di cambio di corsia e di cambio di direzione agli incroci;
 - 6.4. Stia attento alla circolazione;
 - 6.5. Si comporti correttamente agli incroci, tenendo debitamente conto di tutti i movimenti degli altri utenti della strada, in particolare delle precedenze;
 - 6.6. Adatti la velocità alle circostanze;
 - 6.7. Utilizzi gli specchietti retrovisori;
 - 6.8. Segnali correttamente la manovre che intende fare;
 - 6.9. Sappia far funzionare correttamente i dispositivi d'illuminazione del veicolo, i dispositivi avvisatori e gli altri dispositivi ausiliari;
 - 6.10. Guidi con la debita prudenza e i debiti riguardi nei confronti dei pedoni e degli altri utenti della strada;
 - 6.11. Si comporti correttamente con i veicoli di trasporto pubblico;

- 6.12. Rispetti i segnali luminosi della circolazione e le istruzioni degli agenti autorizzati che regolano la circolazione;
- 6.13. Reagisca adeguatamente ai segnali previsti dalla regolamentazione che fanno gli altri utenti della strada;
- 6.14. Rispetti la segnaletica stradale, i segnali stradali e i passaggi pedonali;
- 6.15. Mantenga una distanza sufficiente tra il suo veicolo e il veicolo che lo precede o tra il suo veicolo e i veicoli che circolano parallelamente;
- 6.16. Esegua correttamente le manovre di sorpasso;
- 6.17. Utilizzi correttamente la cintura di sicurezza quando il veicolo deve esserne dotato.

Ordine di svolgimento delle parti dell'esame

7. Possibilmente la parte dell'esame descritta al punto 5 deve aver luogo prima di quella descritta al punto 6.

Durata dell'esame

8. La durata dell'esame e la distanza da percorrere devono essere sufficienti per le verifiche prescritte ai punti 5 e 6. La durata della parte dell'esame descritta al punto 6 dovrebbe superare 30 minuti, ma in nessun caso essere inferiore a 20 minuti.

Luogo dell'esame

9. La parte dell'esame descritta al punto 5 può svolgersi su un terreno di prova speciale; in questo caso, criteri precisi devono essere stabiliti per misurare obiettivamente l'idoneità del candidato a manovrare il veicolo. La parte dell'esame prevista al punto 6 avrà luogo, possibilmente, su strade situate al di fuori degli agglomerati e su autostrade, nonché nella circolazione urbana.

ALLEGATO III

NORME MINIME CONCERNENTI L'IDONEITÀ FISICA E PSICHICA

DEFINIZIONI

1. Ai fini del presente allegato, i conducenti sono classificati in due gruppi:
 - 1.1. *Gruppo 1*: Conducenti di veicoli delle categorie A e B;
 - 1.2. *Gruppo 2*: Conducenti di veicoli delle categorie C, D e E.
2. Per analogia, i candidati al rilascio o al rinnovo di una patente di guida sono classificati nel gruppo cui apparterranno quando il permesso sarà stato rilasciato o rinnovato.

ESAMI MEDICI

3. *Gruppo 1*: I candidati devono essere sottoposti a un esame medico se, durante l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si debbono sottoporre prima di ottenere la patente, risulta che sono colpiti da una o più delle incapacità menzionate nel presente allegato in merito a tale gruppo.
4. *Gruppo 2*: I candidati devono essere sottoposti a un esame medico prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono sottoporsi agli esami periodici che fossero prescritti dalla legislazione nazionale.

Capacità visiva

5. Tutti i candidati alla patente di guida devono sottoporsi ad un esame affidato ad un personale adeguatamente formato. Nei casi dubbi, il candidato deve essere esaminato da un'autorità medica competente. Durante l'esame della vista, l'attenzione dovrà essere rivolta sulla acutezza visiva, sul campo visivo, sulla visione notturna, sulle malattie progressive degli occhi, ecc. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle patenti riconosca la necessità di portare lenti correttive per la guida, tale fatto deve risultare dalla patente di guida.
6. *Gruppo 1*: I conducenti di questo gruppo dovrebbero sottoporsi ad un esame della vista non oltre l'età di 70 anni a preferibilmente prima, e successivamente ad intervalli appropriati. Se, dopo correzione, candidati o conducenti di 40 anni o più hanno una vista inferiore a quella normale, pur soddisfacendo le condizioni minime indicate nei punti 6.1 e 6.2, dovrà essere ricercata la causa della diminuzione della vista prima del rilascio del rinnovo della patente. Qualora si scopra o si sospetti l'esistenza di una malattia degli occhi, gli esami periodici dovrebbero essere frequenti.
 - 6.1. I candidati al rilascio o al rinnovo della patente di guida devono possedere un'acutezza visiva, se del caso con lenti correttive, di almeno 0,4 e preferibilmente di valore superiore a tale cifra per l'occhio più sano, o di almeno 0,5 per ambedue gli occhi, e di valore constatato durante un esame medico di almeno 0,2 per l'occhio meno sano. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se dall'esame medico risulta che la vista del candidato o del conducente è diminuita di più di 20 gradi nella parte temporale del suo campo visivo o se l'interessato è colpito da diplopia o da un difetto di vista binoculare.
 - 6.2. I candidati o i conducenti che vedono con un occhio solo possono ottenere la patente di guida o il suo rinnovo a condizione che un'autorità medica competente certifichi che tale condizione di vista monocolare esiste da un tempo abbastanza lungo perché l'interessato vi si sia adattato e l'acutezza visiva, se del caso con lenti correttive, sia di almeno 0,8. Tali persone non devono avere alcuna limitazione del campo visivo per questo occhio.

7. *Gruppo 2:* I candidati e i conducenti di questo gruppo devono sottoporsi ad un esame della vista allorché presentano la domanda per il rilascio della patente di guida e, preferibilmente, periodicamente in seguito. Se i candidati o conducenti di età pari a 40 o più anni hanno una vista corretta inferiore a quella normale pur soddisfacendo le condizioni minime di cui al punto 7.1, si dovrà cercare la causa della diminuzione della vista prima del rilascio o del rinnovo della patente.
- 7.1. I candidati al rilascio o al rinnovo della patente devono avere una vista binoculare accompagnata da un'acutezza visiva, se del caso con lenti correttive, di almeno 0,75 per l'occhio più sano o di almeno 0,5 per l'occhio meno sano. Se l'interessato utilizza lenti correttive, la vista non corretta non deve essere inferiore a 0,1 e la correzione deve essere ben tollerata. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se il candidato o il conducente ha un campo visivo ridotto o se è colpito da diplopia o ha una vista binoculare difettosa.
- 7.2. L'uso di lenti a contatto da parte dei conducenti di tale gruppo può essere autorizzato su parere favorevole di un'autorità medica competente.

UDITO

8. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ad un candidato o conducente del gruppo 2 se il suo udito è tanto difettoso da creargli difficoltà nell'esercizio dei suoi compiti.

Stato generale ed incapacità fisiche

9. *Gruppo 1:* La patente di guida senza condizioni restrittive non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti fisicamente minorati finché non abbiano sostenuto un esame di guida che provi la loro capacità a guidare un veicolo provvisto dei comandi di tipo normale.
- 9.1. Possono essere rilasciate o rinnovate patenti di guida con condizioni restrittive ai candidati o conducenti fisicamente minorati se i veicoli da essi guidati sono adattati alla necessità della loro condizione. Le restrizioni riportate sulla patente di guida devono precisare quale tipo di adattamento sia richiesto sul veicolo.
- 9.2. In caso di dubbio, il candidato dovrà sottoporsi ad una prova pratica che consentirà di verificare le sue attitudini previo esame medico di un'autorità competente, e potrà essere allora rilasciata, se del caso, una patente di validità limitata in modo da consentire di seguire il caso. La valutazione delle incapacità fisiche deve basarsi essenzialmente su considerazioni meccaniche che consentano di determinare se l'incapacità constatata rischia, in un periodo di tempo prolungato, di impedire una manovra efficace e rapida e di disturbare l'uso dei comandi in tutte le circostanze, in particolare in caso di urgenza.
10. *Gruppo 2:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti da un'incapacità che rischi di impedire la guida corretta e senza pericoli di un veicolo.
- 10.1. L'esame medico dei candidati o conducenti deve riguardare l'insieme dei movimenti del corpo — forza muscolare, controllo e coordinazione — in particolare per gli arti superiori e inferiori.
- 10.2. Qualora, posteriormente al rilascio della patente, sopravvenga un'incapacità che rischi di impedire la guida corretta e senza pericoli di un veicolo, il conducente deve interrompere la sua attività e sottoporsi ad un esame effettuato da un'autorità medica competente.

Affezioni cardiovascolari

11. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti da un'affezione cardiovascolare salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere di un medico autorizzato.
12. Per quanto riguarda i candidati o i conducenti del gruppo 2 l'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

Disturbi endocrini

13. In caso di disturbi endocrini gravi diversi dal diabete, la legislazione degli Stati membri deve contenere disposizioni appropriate concernenti il rilascio o il rinnovo delle patenti di guida.
14. *Gruppo 1:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti diabetici colpiti da complicazioni oculari, nervose o cardiovascolari o da acidosi non compensata.
- 14.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata per un periodo limitato ai candidati o conducenti diabetici che non siano colpiti da nessuna delle complicazioni menzionate nel punto 14, a condizione che si trovino sotto controllo medico.
15. *Gruppo 2:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti diabetici che abbiano bisogno di un trattamento con insulina.

Malattie del sistema nervoso

16. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti da:
 - a) encefalite, sclerosi a placche, miastenia grave o malattie ereditarie del sistema nervoso, associata ad una atrofia muscolare progressiva e a disturbi miotonici congeniti;
 - b) malattie del sistema nervoso periferico;
 - c) traumatismi del sistema nervoso centrale o periferico salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere medico autorizzato e gli interessati siano capaci di usare i comandi di un veicolo in condizioni di sicurezza e di rispettare le norme del traffico. Tali casi devono essere riesaminati periodicamente.
17. *Gruppo 1:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati conducenti epilettici. La legislazione nazionale può prevedere che, con parere medico autorizzato, possa essere rilasciata la patente ad una persona che abbia sofferto di epilessia in passato ma non abbia più avuto crisi da molto tempo (per esempio, due anni).
- 17.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti da malattie cerebrovascolari salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere medico autorizzato e a condizione che i comandi del veicolo siano adattati o modificati nella misura necessaria o che venga utilizzato un veicolo adeguato di tipo speciale. La durata di validità delle patenti di guida così rilasciate o rinnovate deve essere limitata conformemente ad un parere medico autorizzato.
- 17.2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti da una lesione del midollo spinale che abbia provocato una paraplegia, a meno che il veicolo non sia provvisto di comandi speciali.
18. *Gruppo 2:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti o che abbiano sofferto in passato di epilessia, di una malattia cerebrovascolare o di una lesione del midollo spinale che abbia provocato una paraplegia.

Turbe psichiche

19. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti:
 - a) colpiti da turbe psichiche dovute a malattie, traumatismi o operazioni del sistema nervoso centrale,
 - b) colpiti da ritardo mentale grave,

- c) che soffrono di psicosi che abbia provocato tra l'altro una paralisi generale,
 - d) che soffrono di turbe neuropsichiche o di turbe della personalità,
- salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere medico autorizzato.
20. Per quanto riguarda i candidati o conducenti del gruppo 2, l'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

Alcole

21. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti alcolizzati cronici. Se la domanda è appoggiata da un parere medico autorizzato, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata per un periodo limitato ai candidati o conducenti che siano stati alcolizzati cronici in passato. Questi casi devono essere riesaminati periodicamente.
22. Per quanto riguarda i candidati o conducenti del gruppo 2, l'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

Droghe e medicinali

23. *Abuso di droghe:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti che si trovino in stato di dipendenza nei confronti di sostanze psicotrope.
24. *Droghe o medicinali consumati regolarmente:* La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti che consumano regolarmente droghe farmaceutiche o medicinali capaci di compromettere la loro idoneità a guidare senza pericoli salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere medico autorizzato.
- 24.1. Per quanto riguarda i candidati o conducenti del gruppo 2, l'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi e pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

Malattie del sangue

25. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti colpiti da gravi malattie del sangue salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata da un parere medico autorizzato.

Malattie dell'apparato urogenitale

26. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata ai candidati o conducenti che soffrono di una deficienza renale grave.

RITIRO DELLA PATENTE DI GUIDA

27. La legislazione nazionale dovrà contemplare disposizioni che prevedano il ritiro della patente di guida, con parere medico autorizzato, qualora le autorità competenti vengano a conoscenza del fatto che lo stato di salute del titolare è tale che sarebbe stata rifiutata la domanda per l'ottenimento della patente di guida o per il suo rinnovo.

ALTRE DISPOSIZIONI

- i) Le disposizioni del presente allegato non impediscono ad uno Stato membro di prevedere che un conducente che abbia ottenuto la patente di guida prima del 1° gennaio 1983 a condizioni meno severe di quelle previste dal presente allegato possa ottenere il rinnovo periodico di tale patente alle stesse condizioni a cui l'ha ottenuta.
 - ii) Gli Stati membri possono derogare alle disposizioni del presente allegato qualora gli sviluppi della scienza medica rendano tali deroghe pienamente compatibili con le norme stabilite da detto allegato. Le deroghe si applicano soltanto ai richiedenti che si siano sottoposti ad esame medico e la cui domanda sia appoggiata da parere medico autorizzato.
-

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 15 dicembre 1980

che modifica la decisione 71/143/CEE che istituisce un meccanismo di concorso finanziario a medio termine

(80/1264/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 103 e 108,

visto l'atto di adesione del 1979,

vista la proposta della Commissione,

considerando che, con la decisione 71/143/CEE (1), modificata da ultimo dalla decisione 78/1041/CEE (2), il Consiglio ha istituito un meccanismo di concorso finanziario a medio termine valido per un periodo iniziale di quattro anni, a decorrere dal 1° gennaio 1972, in seguito rinnovato fino al 31 dicembre 1980;

considerando che è opportuno che gli obblighi degli Stati membri restino validi fino al passaggio alla fase definitiva del sistema monetario europeo;

considerando che i massimali d'impegno previsti all'articolo 1, paragrafo 1, della decisione 71/143/CEE sono modificati dall'atto di adesione del 1979 e che, pertanto, è opportuno riprendere nella presente decisione il testo dell'allegato contenuto nell'allegato I, capitolo VII, punto 2, dell'atto di adesione del 1979,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La decisione 71/143/CEE è modificata nel modo seguente:

1. Il testo dell'articolo 1, paragrafo 2, è sostituito dal testo seguente:

«2. Questo obbligo vale fino al 31 dicembre 1982, a meno che l'attuazione della fase definitiva del sistema monetario europeo abbia luogo prima di questa data.»

2. Il testo dell'allegato è sostituito dal testo seguente:

«ALLEGATO

	<i>Milioni di ECU</i>	<i>Percentuale</i>
Belgio	1 000	6,96
Danimarca	465	3,24
Germania	3 105	21,61
Grecia	270	1,88
Francia	3 105	21,61
Irlanda	180	1,25
Italia	2 070	14,40
Lussemburgo	35	0,24
Paesi Bassi	1 035	7,20
Regno Unito	3 105	21,61
Totale	14 370	100,00»

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, addì 15 dicembre 1980.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. SANTER

(1) GU n. L 73 del 27. 3. 1971, pag. 15.

(2) GU n. L 379 del 30. 12. 1978, pag. 3.

DECISIONE DEL CONSIGLIO**del 15 dicembre 1980****che adotta la relazione annuale sulla situazione economica nella Comunità (1980) e fissa gli orientamenti di politica economica per il 1981**

(80/1265/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la decisione 74/120/CEE del Consiglio, del 18 febbraio 1974, relativa alla realizzazione di un grado elevato di convergenza delle politiche economiche degli Stati membri della Comunità economica europea ⁽¹⁾, modificata dalla decisione 75/787/CEE ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽³⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,*Articolo 1*

Il Consiglio adotta la relazione annuale sulla situazione economica nella Comunità (1980), che figura nella sezione I dell'allegato e fissa gli orientamenti che ciascuno Stato membro deve seguire nella propria politica economica per il 1981, quali figurano nelle sezioni II, III e IV dell'allegato.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, addì 15 dicembre 1980.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. SANTER

⁽¹⁾ GU n. L 63 del 5. 3. 1974, pag. 16.

⁽²⁾ GU n. L 330 del 24. 12. 1975, pag. 52.

⁽³⁾ GU n. C 327 del 15. 12. 1980, pag. 42.

⁽⁴⁾ GU n. C 348 del 31. 12. 1980, pag. 30.

ALLEGATO

**RELAZIONE ANNUALE SULLA SITUAZIONE ECONOMICA NELLA
COMUNITÀ (1980)
E ORIENTAMENTI DI POLITICA ECONOMICA PER IL 1981**

**I. L'ECONOMIA DELLA COMUNITÀ DOPO LA
SECONDA CRISI PETROLIFERA**

1. L'impatto dei prezzi esterni e l'economia mondiale

L'aumento dei prezzi del petrolio dalla fine del 1978 alla prima metà del 1980 ha raggiunto dimensioni paragonabili, in termini reali, a quelle raggiunte nel 1973-1974. La fattura delle importazioni di petrolio della Comunità è salita quindi dal 2,4 % del PIL nel 1978 al 3,7 % circa nel 1980 ⁽¹⁾. L'impatto meccanico sul livello dei prezzi al consumo potrebbe essere di circa il 3,5 %, senza tener conto degli aumenti dei prezzi degli altri tipi di energia. Il più debole aumento dei prezzi delle altre materie prime e la maggiore stabilità delle monete europee sui mercati dei cambi hanno tuttavia avuto come risultato per la Comunità, nel 1979 e nel 1980, un deterioramento globale dei termini di scambio inferiore alla metà di quello registrato nel 1973 e nel 1974.

Pur nondimeno, il settore esterno esercita in modo generale una forte influenza depressiva. Il tasso d'incremento del commercio mondiale, stimato al 6,5 % per il 1979, è probabile che cali al 2,5 % nel 1980 e si prevede si aggirerà intorno al 2 % nel 1981. Nel 1980, la sincronia dei cicli economici nei paesi dell'OCSE è aumentata e nel secondo trimestre le fasi di calo della produzione negli USA e nella Comunità hanno coinciso; in entrambi i casi, per la fine di quest'anno, ci si aspetta un ristagno o una diminuzione della produzione.

Il conto corrente della Comunità, a seguito della crisi petrolifera e delle influenze cicliche, è passato da un'eccedenza cospicua nel 1978 ad un profondo deficit nel 1980. La fattura petrolifera, da sola, è aumentata di 60 miliardi di dollari nel corso di questi due ultimi anni. Ciò deve essere accettato in parte come un cambiamento inevitabile che durerà ancora per qualche tempo. Contemporaneamente, l'economia della Comunità ha perso terreno nei mercati mondiali; di conseguenza è aumentata la sua percentuale nel disavanzo della bilancia dei

pagamenti correnti dei paesi dell'OCSE da circa $\frac{1}{3}$ nel 1979 a circa la metà dei saldi previsti per il 1980 e il 1981. La Comunità, quindi, assume una parte più importante degli USA e del Giappone nella ripartizione del surplus OPEP.

2. Tendenze attuali dell'economia della Comunità e prospettive

La fase espansiva terminata agli inizi del 1980 è durata circa due anni e mezzo durante i quali il tasso medio annuo di crescita del PIL è stato del 3,5 %. Tale aumento è stato appena sufficiente a stabilizzare il livello totale, ufficialmente registrato, della disoccupazione a circa il 5,5 % delle forze di lavoro. Tuttavia tale percentuale non tiene conto del fatto che la situazione sul mercato del lavoro nelle regioni e per le specializzazioni principali è notevolmente peggiorata nel corso del periodo citato, mettendo in evidenza la tendenza all'aumento della disoccupazione strutturale.

Sebbene secondo le previsioni della Commissione gli anni 1980 e 1981 (vedi tabella 1) dovrebbero essere caratterizzati dal perdurare di un debole tasso di crescita (rispettivamente dell'1,3 % e dello 0,6 %), si suppone che all'interno di tali medie annuali il ciclo dell'attività economica tocchi il punto più basso nella seconda metà del 1980 e che durante il 1981 si delinei gradualmente una lenta ripresa. Si prevede che la disoccupazione totale aumenterà in media in entrambi gli anni, raggiungendo il 6,8 % per tutto il 1981.

La crescita del reddito disponibile reale delle famiglie ha dato una battuta d'arresto all'inizio del 1980, nella misura in cui, parallelamente ad un'accelerazione meno pronunciata dei redditi salariali, l'aumento del prezzo del petrolio e di altri fattori inflazionistici sono stati ripercossi sui prezzi al consumo. Nel corso del primo trimestre del 1980 la riduzione del tasso di risparmio ha mantenuto la crescita del consumo privato, ma sembra che la successiva apparizione di una leggera ripresa compensatrice del risparmio abbia provocato una diminuzione dei livelli del consumo in termini reali nel corso del secondo e terzo trimestre del 1980. Pertanto il più importante e più diretto fattore che ha determinato la caduta dell'attività economica è costituito dal calo del consumo privato in termini reali verso la metà del 1980. Il rallentamento della domanda interna globale (è passata dal 4,6 % nel 1979 all'1,1 % nel 1980) è stato più accentuato di quello delle esportazioni e della produzione.

⁽¹⁾ L'aumento previsto della fattura petrolifera della Comunità, dovuto all'aumento del prezzo del petrolio in dollari dalla fine del 1978 alla fine del 1980, assumendo immutato il volume di petrolio importato, rappresenta 3,4 % del PIL della Comunità nel 1978, ovvero 3 % se si tiene conto dell'apprezzamento dell'ECU nei confronti del dollaro US. La diminuzione del volume di petrolio importato e l'aumento del PIL nominale della Comunità tra il 1978 e il 1980 riducono l'aumento attuale della fattura petrolifera a 1,6 % del PIL dell'anno in corso.

La tendenza del consumo privato è stata seguita, a breve termine, da un leggero indebolimento della formazione delle scorte nel 1980. L'investimento privato invece è rimasto finora relativamente dina-

mico (ha raggiunto un tasso di crescita del 2,1 % nel 1980) ed il consumo pubblico ha egualmente continuato a progredire in volume, ma con un ritmo più lento (2,0 %) rispetto all'anno scorso.

TABELLA I

L'economia della Comunità (1960-1981)

	Crescita del PIL in volume	Aumento della produttività	Aumento dei prezzi al consumo	Salari per occupato	Bilancia delle partite correnti	Disavanzo delle amministrazioni pubbliche	Tasso di risparmio delle famiglie	Espansione della massa monetaria (M2/M3)	Tasso di disoccupazione
	% (1)	% (2)	% (1)	% (1)	% del PIL	% del PIL	%	% (1)	%
1960-1972	4,8	4,6	4,0	9,3	0,5	-0,3	—	11,3	2,2
1973	5,9	4,8	8,2	14,3	0,1	-0,7	18,1	17,5	2,5
1974	1,7	1,6	12,7	16,9	-1,0	-1,7	18,6	12,4	2,9
1975	-1,4	-0,1	12,5	16,5	0,0	-5,6	19,4	13,2	4,3
1976	5,0	5,2	10,3	12,4	-0,5	-3,8	18,0	12,7	4,9
1977	2,3	2,0	9,8	10,1	0,2	-3,3	16,8	12,7	5,3
1978	3,0	2,6	7,3	9,7	0,8	-4,0	16,8	13,5	5,5
1979	3,4	2,6	8,6	10,6	-0,5	-3,6	17,1	12,2	5,6
1980 (3)	1,3	1,2	12,0	13,1	-1,5	-3,5	16,6	10,6	6,0
1981 (3)	0,6	0,9	9,7	10,3	-1,2	-3,9	16,9	9,0	6,8

(1) Variazione percentuale rispetto al periodo precedente.

(2) Per persona occupata, insieme dell'economia.

(3) Previsioni dei servizi della Commissione sulla base delle politiche seguite attualmente o previste.

La prevista ripresa nel 1981 si basa sull'ipotesi che i redditi reali disponibili riprenderanno lentamente ad aumentare nella prima metà dell'anno prossimo e che il tasso di risparmio aumenterà solo in misura modesta, in contrasto quindi con il netto incremento dei risparmi osservato nel 1975 che aveva dato l'avvio alla grave recessione verificatasi dopo la prima crisi petrolifera. L'indebolimento della formazione delle scorte e degli investimenti nel 1981 sarà probabilmente relativamente limitato, data l'erosione nettamente inferiore degli utili e della liquidità delle imprese nell'attuale ciclo, rispetto a quello osservato nel 1973-1975. La domanda estera inoltre dovrebbe rafforzarsi, nel complesso, nel corso del 1981. L'insieme dei rischi di queste previsioni potrebbe tuttavia far inclinare la bilancia verso il basso.

L'accelerazione dei prezzi al consumo, con un aumento del 12 % circa nel 1980 rispetto al minimo del 7,5 % circa registrato nel 1978, è stata in media quasi dello stesso ordine di quella osservata nel 1974-1975. Tuttavia il deflatore del PIL ed i costi salariali unitari che costituiscono indicatori più affi-

dabili del tasso d'inflazione rivelano una minore accelerazione nel 1980. Per il 1981, si prevede un rallentamento del tasso d'aumento dei prezzi al consumo (fino al 9,7 %) più marcato di quello di detti indicatori. Corrispondentemente, la disparità di tassi d'inflazione è stata maggiore per i prezzi al consumo che per i prezzi del PIL ed i costi salariali: si ritiene che la differenza tra i tassi massimi e minimi d'aumento dei prezzi al consumo passerà da 15 punti percentuali nel 1980 a circa 10 punti nel 1981.

II. PROBLEMI DI POLITICA ECONOMICA NELLA COMUNITÀ

1. Il quadro politico

Gli obiettivi fondamentali a medio termine della politica economica devono prefissarsi l'aumento dell'occupazione in condizioni di una più grande

stabilità dei prezzi e di una migliore competitività. In termini più aderenti alla situazione economica contingente, cioè quella dell'autunno 1980, la politica per l'insieme della Comunità deve mirare a:

- a) conseguire una notevole e duratura decelerazione dell'inflazione, realizzando al contempo una nuova convergenza tra gli Stati membri; benché si prospetti ora in media una certa decelerazione delle tendenze inflazionistiche dei prezzi e dei costi e ci siano risultati, sotto certi aspetti, positivi, è necessario consolidare e potenziare a breve termine i miglioramenti in atto;
- b) impedire che l'attuale fase discendente del ciclo si trasformi in una recessione a effetto cumulativo e assicurare che la ripresa che avverrà probabilmente nel 1981 abbia un ritmo sostenuto;
- c) mantenere il controllo dell'evoluzione dei fenomeni monetari in Europa e favorire l'adattamento dei meccanismi monetari comunitari ed internazionali alle nuove necessità;
- d) nel definire le politiche di bilancio, dare priorità all'adeguamento della spesa pubblica e del prelievo fiscale ed alla necessità di ricostituire il potenziale produttivo;
- e) avviare rapidamente gli investimenti favorevoli al risparmio e alla produzione di energia;
- f) migliorare la capacità concorrenziale della Comunità, potenziare gli investimenti, incoraggiare il trasferimento delle risorse verso nuove industrie o settori che presentino buone prospettive di crescita e rendere più efficienti i meccanismi di mercato allo scopo di favorire gli investimenti produttivi e l'occupazione;
- g) far fronte ai problemi della disoccupazione combinando azioni volte a favorire la creazione di nuovi posti di lavoro in settori economicamente sani, nell'intento di adattare le forze di lavoro alle nuove necessità e di alleviare l'onere di un livello di disoccupazione temporaneamente inevitabile.

Benché la maggior parte degli *strumenti di politica economica* necessari al perseguimento di tali obiettivi siano di competenza degli Stati membri, la Comunità ha compiti e funzioni essenziali di due tipi:

- a) definire un quadro di concertazione per le azioni che gli Stati membri dovranno intraprendere, da un lato, individuando gli elementi di

un orientamento comune, d'altro lato, qualora si riscontrino divergenze tra gli Stati membri, accertando in che misura sia auspicabile una convergenza verso un parametro comunitario;

- b) tendere ad un'applicazione armonizzata dei propri strumenti di politica finanziaria, monetaria e settoriale onde raggiungere tali obiettivi.

La *reazione concertata* alla situazione economica generale dovrebbe essere basata al momento attuale su un'opportuna combinazione strategica di politiche di controllo della domanda e dell'offerta, ed in particolare sul loro utilizzo equilibrato nel breve e nel medio termine. Le misure a breve termine dovrebbero essere più moderate di quanto non si sia talora verificato nell'ultimo decennio; dovrà inoltre essere attribuita una maggiore importanza alla riduzione delle aspettative inflazionistiche a medio termine ed al miglioramento delle condizioni dell'offerta nell'economia.

Ciò implica, a sua volta, la necessità d'intervenire sugli aggregati monetari, sui tassi di cambio e su saldi di bilancio con maggiore incisività rispetto ai cicli precedenti, nonché di adottare misure restrittive per numerose variabili della spesa pubblica, della fiscalità e degli interventi legislativi, allo scopo di rafforzare il potenziale economico.

L'eterogeneità delle strutture economiche degli Stati membri è, da molti punti di vista, naturale e auspicabile: in particolare, se si vogliono conseguire i massimi vantaggi comparativi, nonché l'adeguamento alle preferenze e alle condizioni locali, anche se la Comunità ha per vocazione di tendere verso la *convergenza* nei livelli di sviluppo economico. Inoltre, la convergenza tra Stati membri per quel che riguarda inflazione e costi, redditività delle imprese e politiche finanziarie che condizionano la capacità concorrenziale, sono di fondamentale importanza per l'insieme della Comunità. A questo riguardo l'opinione comune si diffonde nella Comunità che occorre realizzare questa convergenza migliorando al contempo il tasso medio d'inflazione, il grado medio di competitività internazionale nonché il tasso medio d'accumulo degli investimenti nella Comunità; i risultati positivi conseguiti in tali campi si rafforzerebbero reciprocamente.

L'uso o lo sviluppo coerente degli strumenti di politica economica propri alla Comunità, attuali o potenziali nel settore degli scambi, dell'agricoltura, dell'industria, della concorrenza, della politica sociale e regionale possono contribuire a rispondere in modo costruttivo ai problemi attuali. Nella situazione presente, due orientamenti di politica economica sono di particolare rilievo per la Comunità: la politica monetaria ed i tassi di cambio, nonché la

politica energetica. Il sistema monetario europeo è una componente essenziale dell'articolazione di politiche monetarie nazionali che siano compatibili e volte al raggiungimento della stabilità e della convergenza. Esso costituisce inoltre una testa di ponte essenziale per la Comunità nelle sue relazioni economiche con il resto del mondo, e ciò sotto vari aspetti: i tassi di cambio tra l'ECU, il dollaro e lo yen sono un fattore fondamentale per la coerenza delle politiche commerciali comunitarie; l'ECU può svolgere una funzione rilevante per modificare la struttura delle riserve internazionali. Un'azione comune concernente la politica energetica dovrebbe richiedere uno sviluppo rafforzato degli investimenti e della ricerca (sostenuto in parte dagli strumenti finanziari propri alla Comunità quali i prestiti concessi dalla BEI e l'utilizzazione del nuovo strumento comunitario), nonché una concertazione rinforzata tra le politiche energetiche nazionali in campo di economie, di prezzi e di fiscalità.

2. Misure volte alla stabilizzazione ed alla ripresa

a) *Politica monetaria*

L'obiettivo prioritario della stabilità monetaria, sia di per sé, sia quale condizione indispensabile della ripresa, richiede una costante vigilanza sugli *aggregati monetari*. La politica economica è stata più efficace da questo punto di vista nel periodo recente, rispetto a quanto si è verificato, ad esempio, nel periodo compreso tra il 1973 e il 1975. Malgrado siano sorti talora problemi di breve periodo nel controllo del tasso d'aumento dell'offerta di moneta, quest'ultima ha evidenziato, in termini aggregati, una decelerazione nella Comunità, passando dal 13,5 % nel 1978 all'attuale 10 % circa, mentre nel 1973 tale variabile era salita al 17,5 %. Nel prossimo anno, la crescita della massa monetaria dovrebbe in media decelerare lievemente sia pure con un certo allentamento delle restrizioni monetarie negli Stati membri in cui i risultati siano inferiori all'obiettivo perseguito e con una crescita notevolmente più lenta negli altri Stati membri.

In futuro, il mantenimento di una politica costante in materia di massa monetaria non è incompatibile con lo sforzo volto ad assicurare una ripresa del ciclo economico. Anzi, esso potrebbe essere compatibile con un calo dei *tassi d'interesse*, andamento che pare delinarsi in vari Stati membri. Comunque, sia il grado di restrittività della politica monetaria, sia la convenienza d'una diminuzione concordata dei tassi d'interesse, dipendono essenzialmente da una riduzione del tasso d'inflazione. Se si riduce il tasso d'inflazione, l'espansione media prevista della massa monetaria non costituirà un ostacolo alla ripresa della crescita. Se il tasso d'inflazione soggia-

cente atteso diminuisce considerevolmente non solo si otterranno risultati immediati in termini di prezzi e costi, ma si miglioreranno le prospettive di ulteriori cospicue riduzioni dei tassi d'interesse.

b) *Redditi*

Il marcato rallentamento dell'inflazione costituisce una condizione essenziale per un miglioramento della propensione all'investimento ed un rafforzamento della fiducia delle famiglie, elementi che a loro volta sono necessari per evitare una crescita, causata da motivi precauzionali, del tasso di risparmio, nonché un calo dei consumi. I sindacati e le imprese sono, dal canto loro, in larga parte responsabili affinché si realizzi il necessario processo di disinflazione. I *negoziati salariali* dovranno adeguarsi ai vincoli posti dalla politica economica ed alle necessità di rendere competitiva la struttura dei costi a livello sia dei settori produttivi che dell'interscambio. In queste condizioni potrebbero migliorare le prospettive occupazionali, in parallelo alla riduzione dell'inflazione. Se si trascurano tali imperativi, il costo, in termini d'occupazione, della stabilizzazione dei prezzi aumenterà considerevolmente.

Data la necessità di assegnare una quota crescente del PIL agli investimenti e di espandere il volume delle esportazioni rispetto al volume delle importazioni, in modo da ridurre il disavanzo delle partite correnti, non si dovrà consentire in alcuni Stati membri che un lieve aumento dei salari reali nel prossimo anno. In altri Stati membri in cui la redditività del settore delle imprese è palesemente inadeguata, in cui i tassi d'inflazione sono ai livelli più alti ed i tassi di disoccupazione sono in ascesa rapida ed in cui si rendono necessari maggiori aggiustamenti della bilancia dei pagamenti, sembra opportuna una certa diminuzione dei salari reali. Pertanto, nell'insieme della Comunità, i salari reali non devono crescere in stretto parallelismo con la produttività durante i prossimi anni.

Data la necessità prioritaria di ridurre l'inflazione e lo scarso od inesistente margine per operare aumenti dei salari reali, la *determinazione dei salari nominali* dovrà realizzare in media una decelerazione nel prossimo anno. Nel 1979 i salari reali avevano subito un'accelerazione, benché in misura inferiore al corrispondente periodo successivo alla prima crisi petrolifera. Nello scorso anno, si è ottenuto pertanto, da alcuni punti di vista, un migliore aggiustamento alla seconda crisi petrolifera rispetto alle reazioni alla prima. In alcuni Stati membri il deterioramento delle ragioni di scambio è stato assorbito dagli accordi salariali. In certi Stati membri che praticano l'indicizzazione dei salari, sono state prese misure per modificare i meccanismi di tale indiciz-

zazione (Danimarca) o per sospendere temporaneamente l'indicizzazione (Paesi Bassi), onde evitare che l'aumento del prezzo del petrolio induca un'inflazione secondaria da costi. I risultati da questo punto di vista sono stati però eterogenei. In altri Stati membri l'adattamento dei meccanismi d'indicizzazione è stato insufficiente o gli accordi contrattuali sono stati raggiunti a livelli di salari nominali troppo elevati; tali divergenze non possono continuare senza arrecare danni reali all'economia.

Non si devono formulare affrettati e sommari giudizi sugli effetti dei *meccanismi d'indicizzazione* in quanto tali, poiché essi possono presentare divergenze di gradazione tali da renderli al limite scarsamente distinguibili dai problemi posti dalle contrattazioni collettive. Rimane nondimeno altamente auspicabile che le strutture d'indicizzazione, laddove esistono, presentino una sufficiente flessibilità o limitazioni tali da impedire che vengano trasferite sui prezzi le perdite che non si possono evitare nelle ragioni di scambio, e da consentire altri adeguamenti indispensabili della distribuzione del reddito o della struttura fiscale senza peraltro aggravare l'inflazione.

c) *Politica finanziaria internazionale*

I *tassi di cambio*, quali sono definiti dell'ambito del Sistema monetario europeo, costituiscono la chiave dell'attuazione degli orientamenti di politica economica della Comunità. La stabilità dei tassi di cambio nella Comunità durante lo scorso anno ha contribuito a contenere le disparità dei tassi d'inflazione ed a limitare le incertezze create dalla seconda crisi petrolifera. L'anno scorso, le politiche monetarie, tanto interne che esterne, hanno dato segni d'una maggiore convergenza rispetto alle tendenze delle economie in termini reali. Queste ultime devono ormai adattarsi più velocemente, secondo le linee indicate in precedenza.

Le disposizioni da assumere per il passaggio alla seconda fase del *Sistema monetario europeo*, previsto dal consiglio europeo di Brema e di Bruxelles nel 1978, permetteranno di migliorare il funzionamento di questo e di aumentarne il contributo, già importante, in favore della stabilità dei rapporti di cambio. Tra gli obiettivi fissati dal consiglio europeo è utile ricordare: lo sviluppo del ruolo dell'ECU al fine di permettergli di svolgere pienamente il compito di strumento di regolamento e di riserva; il consolidamento dei meccanismi dei crediti del sistema in seno al FME; l'adesione completa di tutti gli Stati membri (il Regno Unito ha indicato la sua intenzione di principio di aderire al

sistema appena le circostanze lo permetteranno); un comportamento più unitario della Comunità nell'ambito della cooperazione monetaria internazionale, ivi comprese l'annuncio, appena possibile, d'una politica coordinata rispetto alle principali monete internazionali, in particolare rispetto al dollaro ed allo yen.

La Comunità dovrebbe contribuire a garantire che le misure volte al *riciclaggio* delle eccedenze OPEP siano adeguate. Oltre a sostenere l'azione delle organizzazioni internazionali che riuniscono tutti i gruppi di paesi, la Comunità dovrebbe adeguare alle nuove circostanze i propri strumenti di assunzione ed erogazione di prestiti destinati al finanziamento degli equilibri di bilancia dei pagamenti.

d) *Politica di bilancio*

Dati i vincoli finanziari e monetari del momento, è ridottissimo il margine per misure globali di *politica di bilancio* volte a stimolare l'attività durante la fase recessiva. Tuttavia, a causa degli stabilizzatori di bilancio automatici, la crescita del gettito fiscale dovrebbe rallentare nei prossimi dodici mesi, di modo che i disavanzi di bilancio potrebbero essere mantenuti ai loro livelli attuali soltanto con ulteriori tagli della pubblica spesa, il cui effetto sarebbe di deprimere ancor più l'attività. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere preparati, in quanto gruppo, ad adattarsi ad un certo incremento, nel 1981, del fabbisogno di finanziamento delle amministrazioni nel loro complesso; ciò nondimeno, alcuni Stati membri saranno obbligati a ridurre i loro disavanzi pubblici qualora risultino di dimensioni grandemente eccessive o possano pregiudicare la stabilità monetaria ed un'efficace assegnazione delle risorse. I principali mutamenti delle politiche di bilancio nel complesso della Comunità dovranno riguardare la struttura della spesa pubblica e della fiscalità. In tali settori, deve essere prioritariamente rafforzata la base strutturale dell'economia e deve essere promossa la crescita economica tramite l'adattamento delle condizioni dell'offerta. I governi dovrebbero sforzarsi di limitare l'espansione della spesa per consumi pubblici e per sovvenzioni o trasferimenti a favore dei consumi privati, onde lasciare spazio nei bilanci pubblici alla spesa d'incentivazione della crescita economica.

Ciò significa mutare le tendenze apparse chiaramente negli ultimi anni. Se la *spesa pubblica* nella Comunità ha raggiunto un livello record rispetto al PIL, una quota crescente di essa è stata destinata al finanziamento dei consumi, sia direttamente (consumi pubblici), sia indirettamente tramite trasferi-

menti intesi a finanziare i consumi delle famiglie. Si è data inoltre priorità all'erogazione di consistenti sovvenzioni o trasferimenti in conto capitale ad industrie in difficoltà, quali misure d'emergenza per evitare licenziamenti o chiusure, benché ciò abbia sovente comportato il sovvenzionamento di imprese a bassa produttività, bloccando pertanto i necessari mutamenti strutturali.

Gli *investimenti pubblici* ed altre categorie di spese non obbligatorie sono stati invece severamente limitati allo scopo di mantenere il disavanzo complessivo di bilancio entro limiti compatibili con la stabilità monetaria e finanziaria. Inoltre, malgrado siano necessari una ripresa degli investimenti e un rafforzamento della fiducia degli imprenditori, alcuni regimi fiscali mantengono complessivamente un carico fiscale relativamente elevato sulle imprese. Ciò spiega gli scarsi risultati cui pervengono le misure di bilancio intese a concedere delle esenzioni fiscali a favore degli investimenti finalizzati al risparmio energetico ed intese ad incentivare la ricerca e lo sviluppo, nonché i trasferimenti in conto capitale e le sovvenzioni a favore dell'espansione dei servizi pubblici e delle comunicazioni.

Risulta pertanto che *la struttura della spesa pubblica e della fiscalità* deve essere riorientata imperativamente a favore di misure d'incremento del potenziale produttivo: occorre pertanto contenerne il dinamismo di crescita automatica delle spese per la sicurezza sociale e per i consumi e decurtare rigorosamente le erogazioni che non corrispondono più ad imperativi economici prioritari. Inoltre, la politica dei prezzi delle imprese pubbliche deve riflettere con maggiore aderenza il costo pieno. È necessario ridurre ulteriormente il ruolo attribuito alla gestione puramente macroeconomica della domanda a breve termine. Gli obiettivi dell'occupazione e della crescita devono essere perseguiti, sulla base degli aggregati di bilancio, mediante una revisione delle priorità a livello dei singoli programmi di spese e dei singoli strumenti fiscali.

I programmi relativi agli *investimenti pubblici ed agli investimenti per servizi pubblici* richiedono una laboriosa elaborazione, e l'esperienza ha dimostrato, perlomeno in alcuni Stati membri, che gli effettivi ostacoli in questo campo spesso sono dovuti non tanto alla mancanza di fondi quanto alle lacune dei progetti e alle lungaggini amministrative. Gli Stati membri che già non dispongono di una certa riserva di progetti possono pertanto prendere sin d'ora iniziative per accelerare la preparazione di programmi d'investimento, anche e soprattutto per i progetti che possono fruire di contributi comunitari o di altri aiuti finanziari. Nel corso del prossimo semestre risulterà chiaro se la ripresa economica sarà sufficientemente vigorosa. Il maggior fabbisogno di investimenti pubblici si riscontra attualmente, in maniera emblematica, in settori quali il miglioramento dell'ambiente, il rinnovamento urbano ed i

risparmi energetici nelle abitazioni ad uso domestico.

e) *Politica dell'energia*

L'offerta di energia costituisce attualmente il vincolo più importante che grava sulla crescita economica. Ciò ha indotto il Consiglio, il 13 maggio 1980, ad adottare nuovi obiettivi di politica energetica per il 1990:

- i) ridurre a 0,7 il rapporto tra crescita del consumo energetico e crescita del PIL (al vertice occidentale di Venezia, questo rapporto è stato successivamente abbassato allo 0,6);
- ii) ridurre al 40 % la quota del petrolio nel consumo totale di prodotti energetici;
- iii) accrescere dal 70 al 75 % la quota del carbone e dell'energia nucleare nella produzione dell'elettricità;
- iv) accelerare l'impiego di fonti energetiche nuove e rinnovabili;
- v) seguire, in materia di prezzi dell'energia, strategie idonee al conseguimento di tali obiettivi.

Benché siano costate circa 110 miliardi di dollari, nel 1980, le importazioni di petrolio nella Comunità si sono, secondo le stime, considerevolmente ridotte in termini reali rispetto al livello del 1979 (14 % nei primi nove mesi del 1980 rispetto al corrispondente periodo del 1979). Questa diminuzione è peraltro dovuta soprattutto al debole tasso di crescita economica ed agli aggiustamenti tecnici che hanno fatto seguito alla consistente formazione delle scorte nel 1979, e non costituisce pertanto un indice che il risparmio energetico abbia raggiunto i necessari obiettivi. La Commissione sta attualmente riesaminando i programmi energetici nazionali sotto il profilo della loro adeguatezza a tali obiettivi e presenterà prossimamente al Consiglio una comunicazione in merito. In realtà occorre intensificare gli sforzi se si vogliono conseguire gli obiettivi di politica energetica entro la fine del presente decennio.

Negli svolgimenti che precedono, è stato dimostrato che le opportunità reali d'investimento e d'occupazione nel settore della produzione d'energia e nel campo del risparmio di energia sono molto ampie. Specialmente le attività necessarie in ordine al risparmio energetico, sia nel settore della famiglia, sia nel settore delle imprese, sono di dimensioni tali da avere un impatto significativo sul generale andamento degli investimenti e dell'occupazione. Gli investimenti per risparmi energetici, benché siano ora ampiamente competitivi rispetto al prezzo delle forniture energetiche, non hanno finora sfruttato le opportunità disponibili. La riduzione delle importazioni di petrolio, tramite investimenti nel campo del

risparmio energetico, l'espansione dell'offerta di energia di origine interna ed una riduzione del consumo energetico per riscaldamento e trasporti eserciteranno sull'attività economica uno stimolo molto più profondo delle misure tradizionali di controllo della domanda, che normalmente sono indebolite in misura considerevole dalla crescita delle importazioni. In generale, gli investimenti diretti a risparmiare energia interessano il settore delle costruzioni, che presenta, nella maggior parte dei paesi, capacità ancora inutilizzate; esistono tuttavia strozzature nell'offerta e nella formazione di manodopera specializzata e dei servizi nel settore del risparmio di energia.

La politica dei prezzi e la politica fiscale, unitamente al finanziamento degli investimenti, sono i settori che richiedono i provvedimenti più incisivi per realizzare un deciso miglioramento della produzione e del risparmio di energia; su questi due temi, la Commissione ha presentato nel corso dell'anno una comunicazione al Consiglio. In generale, gli Stati membri hanno giustamente adottato una politica dei prezzi più rigorosa di quella seguita dopo la prima crisi petrolifera: gli aumenti dei prezzi sono stati infatti scaricati più rapidamente sui consumatori e durante lo scorso anno vari Stati membri hanno deciso sensibili inasprimenti in campo fiscale. I prezzi al consumo dell'energia registrano grosse disparità da uno Stato membro all'altro. La concertazione tra le politiche energetiche nazionali dovrebbe essere aumentata in particolare nel settore dei prezzi e della fiscalità.

Per quanto riguarda *il finanziamento degli investimenti nel settore energetico*, i bilanci pubblici dovrebbero dare una priorità appropriata ai programmi di risparmio energetico, di ricerca e di sviluppo. Nei settori diversi dalla produzione di gas e di petrolio, come per esempio nel campo nucleare e nell'industria carboniera, grandi bisogni di finanziamenti esistono per programmi d'investimento; per questi settori il ricorso agli strumenti finanziari della Comunità potrebbe giocare un certo ruolo.

f) *Politica industriale e degli investimenti*

Dal 1974, *il tasso di accumulo degli investimenti fissi* è stato notevolmente inferiore a quello rilevato negli anni 60; la percentuale degli investimenti fissi lordi nel PIL è scesa dal 25 % circa, registrato a tutto il 1974, al 20 % circa nel 1980. Parzialmente a seguito di questo calo della formazione lorda di capitale fisso, il tasso della crescita produttiva potenziale dovrebbe essersi ridotto dal 4,5 % circa del periodo 1960-1973, al 2,5 % circa del periodo successivo alla crisi petrolifera del 1973. Presupposto indispensabile per un graduale ritorno a tassi più elevati di crescita economica è l'aumento della quota di PIL destinata alla formazione lorda di capitale fisso. Inoltre, l'indispensabile ammodernamento

di determinate strutture dell'apparato produttivo, onde ridurre il consumo di energia, rispettare le norme antinquinamento, comprimere i costi, ecc., richiederà quanto meno un incremento temporaneo del tasso d'investimento che peraltro non imprimerà un'accelerazione alla crescita produttiva.

La ripresa economica deve basarsi sull'*espansione delle industrie che hanno un potenziale di crescita per l'avvenire e su una maggiore attività di investimenti* diretti ad attuare le necessarie trasformazioni delle attività economiche. Non è facile riassumere in modo appropriato, per l'insieme della Comunità, quali sono i provvedimenti che permetterebbero di raggiungere questi obiettivi. Si possono però indicare alcuni principali esempi nonché le grandi linee di politica economica che meritano particolare attenzione.

I settori che hanno un potenziale di crescita sono costituiti in parte da *industrie nuove*, come per esempio la microelettronica, settore in cui la Comunità deve rafforzare rapidamente la sua posizione rispetto agli altri paesi industrializzati. Il risparmio di energia, già menzionato, è un settore per il quale esiste una fortissima domanda latente che potrebbe essere soddisfatta immettendo nuovi prodotti e nuove tecniche nell'attuale struttura del settore delle costruzioni e dei servizi domestici.

La Comunità ha un proprio ruolo da svolgere nella promozione dello sviluppo di nuove industrie e di nuovi prodotti. La Commissione, per quanto la concerne, intende favorire, in particolare nel settore della regolamentazione del mercato interno, l'instaurazione ex ante, a livello della Comunità, di norme tecniche per nuovi prodotti, piuttosto che limitarsi all'armonizzazione ex post delle pratiche nazionali.

Si sta sempre più generalizzando la constatazione che le *imprese di piccole e medie dimensioni* offrono margini per la creazione di nuovi posti di lavoro e buone possibilità di adeguarsi con flessibilità alle variazioni delle condizioni di mercato. La Commissione presenterà fra breve una comunicazione al Consiglio, al fine di aprire un dibattito a livello della Comunità, sulle azioni d'incentivazione che i pubblici poteri possono intraprendere in ordine allo sviluppo di queste imprese.

La propensione agli investimenti ed i finanziamenti al settore delle imprese dipendono in parte dallo stato della domanda e dell'attività economica generale, ma anche da vari elementi del *sistema fiscale e creditizio*, come le imposte sui profitti e dividendi, le norme sugli ammortamenti, il credito agevolato, le sovvenzioni dirette alle imprese, ecc., che possono avere sensibili effetti sul clima degli investimenti. Le politiche attualmente adottate in questi settori variano fortemente da uno Stato membro all'altro e risultano estremamente complicate. Recentemente,

alcuni Stati membri hanno modificato i loro aiuti o sistemi fiscali a favore degli investimenti e pertanto sembra opportuno un riesame generale a livello della Comunità dei principali sistemi effettivamente usati in questo campo. In alcuni Stati membri sarebbe altresì opportuno eliminare le sovvenzioni al risparmio investito in titoli di Stato che sono al riparo da ogni rischio, nonché le sovvenzioni ad altre forme d'investimento passivo che comprimono la redditività dei capitali a rischio.

g) *Politica dell'occupazione*

Nell'immediato futuro, l'effetto cumulativo dei fattori che influiscono negativamente sul mercato del lavoro è destinato a provocare un certo aumento delle *disoccupazione*. Da un lato, l'incremento della manodopera potenziale dovuto a fattori demografici dovrebbe tradursi, nei primi anni di questa decade, in un aumento massiccio annuo di 2,5-3 milioni di giovani in cerca di prima occupazione. D'altro lato, la nuova crisi petrolifera ha provocato una sensibile perdita di potenziale economico, il cui riassorbimento richiederà tempo, investimenti, riqualificazione professionale e riorganizzazione dell'apparato produttivo. Dato che questa nuova fase di aggiustamento si abbinerà alla necessità di ridurre l'inflazione, il cumulo di questi fattori porterebbe automaticamente ad una brusca impennata della disoccupazione generale e particolarmente colpiti ne risulterebbero i giovani che entrano per la prima volta in un mercato del lavoro così indebolito.

In queste condizioni, occorre stabilire una serie di specifiche priorità nella gestione delle politiche riguardanti l'occupazione i cui obiettivi dovranno essere i seguenti:

- i) risolvere i problemi particolari dell'aumento della disoccupazione giovanile;
- ii) adeguare le tecniche professionali alla nuova struttura della domanda;
- iii) realizzare un migliore equilibrio fra l'offerta e la domanda sul mercato del lavoro, tramite soluzioni che non pregiudichino la competitività dell'industria né l'esigenza di un flessibile aggiustamento delle strutture economiche.

Alcuni Stati membri, in particolare la Germania, hanno varato ampi programmi di *formazione professionale* e di tirocini aziendali per i giovani che hanno concluso gli studi. Programmi di questo tipo potrebbero ricevere un ancor più ampio sviluppo in altri Stati, soprattutto indirizzandoli a potenziare la disponibilità di manodopera specializzata in settori in cui la domanda è in aumento, come nel risparmio energetico e molti rami del settore dei servizi. Ovviamente, la spesa pubblica è soggetta a rigorosi vincoli di bilancio: ma la convenienza di una spesa del tipo ora descritto, a fronte di un aumento del volume o

delle aliquote delle indennità di disoccupazione, costituisce un esempio delle modificazioni che è auspicabile apportare alla struttura della spesa pubblica. Solo una piccola parte dei giovani di età compresa fra i 15 ed i 25 anni beneficia di programmi di formazione professionale. In un periodo caratterizzato da più rapidi mutamenti strutturali si registrerà un concomitante aumento della domanda di formazione e riqualificazione professionale. La Comunità ha contribuito ai programmi di formazione professionale ed alla promozione dell'occupazione attraverso il Fondo sociale europeo, che nel 1979 ha erogato a tal fine 300 milioni di ECU.

Per quanto riguarda l'adeguamento dell'offerta alla domanda di lavoro, la diminuzione accelerata dell'orario di lavoro non garantisce di per sé la redistribuzione dell'attuale volume di lavoro e, oltre ad un aumento dei costi, può creare una nuova disoccupazione dovuta all'apparizione di strozzature settoriali. Esistono peraltro molti altri modi per arrivare ad un'impostazione più flessibile del problema dell'*orario di lavoro*; in molti Stati, ad esempio, andrebbero riesaminate le norme in materia di sicurezza sociale e di mercato del lavoro che limitano il ricorso al lavoro a tempo parziale. Oltre allo stimolo impresso all'offerta di lavoro apparsa in alcuni Stati, questo approccio si è rivelato in pratica globalmente positivo e benefico per l'equilibrio del mercato stesso. Un abbassamento generale dell'età di pensionamento non corrisponde necessariamente alle aspirazioni di tutti i lavoratori e, inoltre, non è conforme alle tendenze generali della longevità attuale. Un atteggiamento più flessibile nei confronti del problema del pensionamento, fondato sulle preferenze individuali, sulle attitudini e sullo stato di salute dell'interessato, nonché, eventualmente, un pensionamento progressivo da realizzarsi mediante ricorso al lavoro parziale per persone che abbiano raggiunto una certa età, potrebbero comunque essere importanti fattori di benessere dei cittadini più anziani e creare ulteriori possibilità d'occupazione dei giovani.

Taluni Stati membri hanno istituito *speciali sovvenzioni per l'occupazione e l'assunzione* dei giovani, talvolta per controbilanciare gli effetti delle disposizioni legislative sui minimi salariali; uno Stato membro ha inoltre istituito per un certo periodo un nesso diretto fra il pensionamento anticipato e l'assunzione di nuovi giovani. Rispetto a programmi isolati di formazione professionale, queste misure hanno il vantaggio di poter essere applicate con più rapidità e ad un maggior numero d'interessati; tuttavia, queste tecniche devono essere considerate come mezzi complementari e non sostitutivi rispetto ad un'ampia politica di formazione professionale. I programmi di creazione di specifici posti di lavoro possono meglio garantire una crescita dell'occupazione, ma comportano anch'essi aggravii per il bilancio pubblico e sono, d'altra parte, condizionati dall'obiettivo della riduzione dell'occupazione nel settore pubblico.

III. POLITICA ECONOMICA DEGLI STATI MEMBRI

In *Danimarca* il forte peggioramento della bilancia dei pagamenti correnti di questi ultimi anni ha indotto il governo a varare nel dicembre 1979 un programma di austerità volto a migliorare la competitività dell'economia nazionale. Nel 1980 il deterioramento dei conti con l'estero è proseguito a causa della sfavorevole evoluzione delle ragioni di scambio e dell'aggravio degli oneri del debito esterno. È stato quindi necessario, nel mese di maggio 1980, accentuare l'orientamento restrittivo della politica economica e adottare un programma economico pluriennale.

Il calo dell'attività economica osservato nel 1980 (diminuzione dell'1% circa del prodotto interno lordo in termini reali) ed il connesso aumento della disoccupazione sono dipesi sostanzialmente da una contrazione della domanda interna dovuta, in parte, a provvedimenti restrittivi che hanno colpito soprattutto i consumi privati.

Le prospettive per il 1981 fanno apparire una graduale attenuazione della contrazione della domanda interna e dell'aumento dei prezzi; il disavanzo dei pagamenti correnti (il cui ammontare dovrebbe risultare inferiore a quello del 1980) continuerà peraltro a condizionare sensibilmente la gestione della politica economica. Per ripristinare uno stabile equilibrio esterno sembra che l'unica via sia quella di far accettare alla popolazione — ancora per vari anni — una riduzione del reddito reale disponibile pro capite. Di pari passo con l'applicazione delle misure fiscali restrittive, l'evoluzione dei salari sembra destinata a rallentare. Occorre però che le parti sociali facciano prova di moderazione in sede di negoziazione delle nuove convenzioni collettive che devono entrare in vigore all'inizio del 1981.

La scelta a favore del riequilibrio dei conti con l'estero attraverso il contenimento della domanda interna implica che anche la politica monetaria segua una strategia basata essenzialmente su un severo controllo della liquidità interna, il che, tenuto conto degli altri vincoli che condizionano l'economia danese, farà sì che, con tutta probabilità, nel 1981, i tassi di interesse saranno mantenuti a livello relativamente elevato.

In armonia con le disposizioni del recente programma pluriennale, la politica di bilancio del 1981 prevede, da un lato, restrizioni nei piani di spesa del governo centrale (laddove, peraltro, verrà conservato un certo margine per interventi settoriali a favore dell'occupazione) e, d'altro lato, nuovi inasprimenti delle imposte dirette. Non sono tuttavia da escludere inasprimenti fiscali volti a contenere la domanda interna nel caso i risultati dei prossimi negoziati salariali ne facessero apparire l'opportunità.

Il disavanzo globale di cassa del governo centrale (in termini di cassa) dovrebbe raggiungere nel 1981 i 25,2 miliardi di corone (6,1% del PIL) a fronte dei 22,0 miliardi (5,8% del PIL) nel 1980. Risulta quindi necessaria una rigorosa gestione finanziaria per limitare al 4% del PIL il disavanzo di tutto il settore pubblico.

Il programma pluriennale di rilancio economico rappresenta una base idonea per la prosecuzione del processo di adattamento delle strutture economiche, volto a migliorare, al tempo stesso, la competitività del paese e la situazione finanziaria delle imprese. Occorre inoltre moltiplicare gli sforzi volti ad assicurare un migliore approvvigionamento energetico, soprattutto accelerando lo sfruttamento delle risorse petrolifere del Mare del Nord.

La *Repubblica federale di Germania* ha registrato, nel secondo trimestre del 1980, un netto rallentamento dell'attività economica. Da ciò risulta che la crescita sarà inferiore di 1/2 punto rispetto all'obiettivo di 2,5% inizialmente previsto. Peraltro non dovrebbe verificarsi un ulteriore peggioramento del disavanzo delle partite correnti della bilancia dei pagamenti, che rappresenta attualmente il 2% circa del PIL.

All'inizio del 1981 l'attività economica con tutta probabilità farà registrare una graduale ripresa. La domanda di beni di consumo dovrebbe risentire dei benefici effetti dell'entrata in vigore della riforma fiscale varata nel luglio di quest'anno e che, nel 1981, aumenterà dell'1,2%, ossia di 12 miliardi di DM, il reddito delle famiglie.

Occorre che l'economia tedesca continui a crescere in maniera equilibrata e sostenuta, il che presuppone il perdurare di un clima favorevole agli investimenti, nonché una certa continuità negli indirizzi della politica di bilancio. I provvedimenti fiscali di recente adozione, unitamente a quelli intesi a risparmiare energia e a sviluppare fonti energetiche diverse dal petrolio, sono tutti idonei a contribuire alla realizzazione di tale obiettivo che sarà altresì facilitata dall'eliminazione degli ostacoli amministrativi e fiscali e da più contenute rivendicazioni salariali.

Anche nel 1981 si registrerà un disavanzo dei pagamenti correnti abbastanza sensibile, ancorché inferiore a quello del 1980; tale disavanzo condizionerà non poco la politica monetaria. Infatti, la necessità di provvedere alla copertura di tale disavanzo, ricorrendo ai capitali privati, ridurrà il margine di manovra disponibile per una politica monetaria meno restrittiva. Occorre tuttavia che tale margine venga utilizzato al massimo in modo che sui mercati finanziari il livello dei tassi di interesse non sia tale da frenare gli investimenti e l'attività nel settore delle costruzioni.

La politica fiscale deve puntare ad una graduale riduzione a medio termine del disavanzo della pubblica amministrazione; nel breve termine, tuttavia, per controbilanciare le spinte recessive, si potrà permettere un suo aumento temporaneo. È infatti necessario accettare le minori entrate fiscali dovute all'eventuale rallentamento della crescita, in modo da evitare di contribuire al rallentamento stesso.

Ciò posto, il disavanzo globale del settore pubblico, compresi gli enti di previdenza, supererà sensibilmente nel 1981 il 3 % del PIL, attualmente previsto per il 1980.

Sarà inoltre necessario modificare la struttura della spesa delle amministrazioni pubbliche — il cui tasso di incremento previsto per il 1981 (4-5 %) sarà più contenuto di quello che è esistito finora — in modo da dare, nella misura del possibile, la precedenza ai programmi di investimenti pubblici. Occorrerà viceversa ridurre sensibilmente le sovvenzioni dirette alle imprese nella misura in cui esse servono a mantenere in vita impianti industriali obsoleti.

Se nel 1981 le rivendicazioni salariali saranno ancora moderate, si riuscirà a ridurre ulteriormente il tasso di inflazione. Ciò costituirà uno dei principali presupposti per una ripresa della crescita economica.

In *Francia*, la politica economica deve mirare a conciliare il ripristino degli equilibri con la ripresa della crescita, che si è interrotta dopo il secondo trimestre del 1980. Questa strategia non deve perdere di vista l'imperativo della difesa della competitività dell'economia che potrebbe risentire del prolungarsi della tendenza dei prezzi osservata fino all'estate. La progressiva riduzione del disavanzo con l'estero, manifestatosi a partire dalla fine del 1979, esige infatti che la già prevista ripresa della domanda interna vada di pari passo con una ripresa ancora più netta della bilancia commerciale in termini reali. L'obiettivo essenziale consiste quindi nell'accelerare il processo di disinflazione dell'economia, il quale lascia solo un margine limitato ai provvedimenti di sostegno della domanda.

La politica delle finanze pubbliche avrà tuttavia qualche effetto in tal senso. Il progetto di bilancio per il 1981 prevederà degli incentivi fiscali agli investimenti delle imprese e un alleggerimento dell'imposizione obbligatoria a carico delle famiglie, grazie alla moderazione fiscale che caratterizza questo bilancio e, soprattutto, alla soppressione, a partire dal febbraio 1981, della maggiorazione *tantum* dei contributi sociali, decisa nel 1979. Pertanto, nonostante la vigorosa politica della spesa, l'indebitamento netto della pubblica amministrazione dovrebbe passare, da meno dell'1 % del PIL, nel 1980, a più dell'1,5 %, nel 1981. Il progetto di bilan-

cio prevede inoltre che spese per investimenti supplementari potrebbero essere effettuate nel corso dell'anno ove ciò sia richiesto da esigenze congiunturali.

La politica monetaria dovrebbe essere improntata ad un maggior rigore. Le autorità si propongono infatti di abbassare di nuovo il tasso di liquidità dell'economia, fissando al 10 % il tasso massimo di espansione della massa monetaria per il 1981. Il rispetto di questo obiettivo implica il mantenimento di una differenza sostanziale tra i tassi d'interesse a breve termine, da un lato, ed a medio e lungo termine, dall'altro, al fine di aumentare ancora di più la propensione ad un risparmio stabile.

L'auspicato ritorno ad una crescita sufficientemente sostenuta dipende, inoltre, in larga misura dalla rapidità con cui verranno effettuati gli adeguamenti strutturali dell'economia all'evoluzione del contesto internazionale. I risparmi energetici e la riduzione della dipendenza dal petrolio, la ristrutturazione dell'apparato industriale a favore di settori più promettenti e, soprattutto, l'aumento del livello tecnologico dei prodotti costituiscono le esigenze principali di questo processo di assestamento. Sono state in tal senso varate politiche appropriate che dovranno essere portate avanti con decisione. Il miglioramento a lungo termine della situazione del mercato del lavoro dipenderà essenzialmente dal successo di questi sforzi. Ad essi dovranno peraltro affiancarsi azioni specifiche nel campo della formazione professionale e alcuni ritocchi alle condizioni di occupazione che tengono conto dell'imperativo della competitività.

In *Irlanda* la crescita economica ha continuato a rallentare nel corso degli ultimi anni e, più di recente, la disoccupazione ha ripreso ad aumentare; le prospettive di crescita per il 1981 non sono incoraggianti. Nonostante un certo miglioramento, il disavanzo delle partite correnti della bilancia dei pagamenti sarà nel 1980 ancora molto elevato (7 % circa del PIL contro il 10 % del 1979).

Il peggioramento delle ragioni di scambio, la scarsa disponibilità delle fonti naturali di energia e la modesta crescita delle economie occidentali hanno impedito la realizzazione degli obiettivi economici a medio termine fissati alcuni anni addietro. Contemporaneamente, fattori di ordine interno, come l'accelerazione dei costi e dei prezzi (23 % per i redditi da lavoro dipendente pro capite e 18 % per i prezzi al consumo nel 1980) e il persistere di forti disavanzi di bilancio hanno anche contribuito ad aggravare lo squilibrio esterno.

Per adeguarsi al nuovo contesto economico è auspicabile rivedere gli indirizzi generali della politica economica e adottare interventi di maggior respiro. Le autorità devono a tal fine prendere in considerazione i risultati della nuova convenzione collettiva

nazionale, recentemente conclusa, che prevede un ulteriore sensibile aumento delle retribuzioni e che è accompagnata da alcune agevolazioni, soprattutto di carattere fiscale.

Pur tenendo conto della necessità di mantenere il ritmo degli investimenti e di sostenere l'occupazione, il livello dell'indebitamento netto dell'amministrazione centrale, per il 1981, dovrebbe essere ridotto rispetto al risultato probabile del 1980 stimato attualmente al 13 % almeno del PIL. Se si tien conto del notevole slittamento finora riscontrato nell'esecuzione del bilancio 1980 (e che solo in parte può essere attribuito all'effetto degli stabilizzatori automatici) e dell'effetto sul bilancio 1981 degli sgravi fiscali concessi nel febbraio 1980, appare evidente che l'obiettivo non può essere raggiunto senza forti riduzioni di spesa e, probabilmente, nuovi inasprimenti fiscali. Sarà necessario, in particolare, ridurre il disavanzo corrente, in modo da aumentare le possibilità di procedere ad investimenti in infrastrutture, dato che i programmi di investimento pubblici (ai quali la Comunità reca un contributo notevole) costituiscono — da soli — la metà circa della formazione totale di capitale e influenzano sensibilmente l'altra metà. Nel quadro di questo programma, un'attenzione tutta particolare dovrà essere riservata ai provvedimenti volti a migliorare il bilancio energetico.

La politica monetaria nel 1981 sarà facilitata dal miglioramento auspicato dello stato delle finanze pubbliche, ma dovrà mantenere un carattere restrittivo per contribuire al riequilibrio dei conti con l'estero.

In *Italia*, la politica economica dovrà cercare in primo luogo di accentuare l'evoluzione che già si profila spontaneamente, per effetto dell'indebolimento congiunturale in atto, verso un'attenuazione delle spinte inflazionistiche e la riduzione del disavanzo dei conti con l'estero. Le prospettive di decelerazione del tasso di aumento dei costi e dei prezzi per il 1981 (si prevede ancora un aumento dei prezzi al consumo del 15 % in corso d'anno) non sono infatti tali da garantire che l'attesa ripresa dei consumi sia accompagnata da un sufficiente recupero della bilancia commerciale in termini reali. Si rende quindi necessaria una manovra, che combini un rigoroso controllo della domanda con un'azione diretta sui costi, al fine di affrettare il necessario processo di disinflazione. Questa gestione dovrà essere tanto più rigorosa poiché essa dovrà permettere il disimpegno, senza aggiunta di tensioni inflazionistiche, delle risorse necessarie alla ricostruzione delle regioni devastate dal terremoto del novembre 1980.

Tuttavia, data l'evoluzione del quadro macroeconomico, i risultati della politica fiscale nel 1981

saranno necessariamente limitati dal contrasto fra gli effetti differiti della dinamica dei prezzi sulle spese e gli effetti immediati sulle entrate del rallentamento dell'evoluzione degli aggregati in termini nominali. Nello stesso modo gli oneri della ricostruzione delle regioni devastate peseranno gravemente sulle finanze pubbliche. Ciò posto, l'indebitamento netto della pubblica amministrazione, espresso in percentuale del PIL, rischia di aumentare rispetto al 1980. Sarebbe comunque opportuno che esso resti al di sotto del 10 % e che il deficit del settore pubblico allargato⁽¹⁾ non superi il 12 %. Questi obiettivi richiedono misure fiscali supplementari rispetto ai provvedimenti definiti dal governo italiano nel mese di luglio. Anche contenuto in questi limiti, il disavanzo del settore pubblico sottoporrà il mercato finanziario a serie tensioni, in quanto la lotta contro l'inflazione esige che venga inflessibilmente perseguito l'obiettivo della riduzione del tasso di liquidità dell'economia. Sarà a tal fine opportuno intensificare gli sforzi intesi a finanziare in misura crescente il fabbisogno del Tesoro e delle imprese mediante ricorso a strumenti non monetari nonché mantenere o rafforzare i limiti dell'espansione del credito.

Questa politica, e i tassi d'interesse elevati che essa implica, imporrà alle imprese un indubbio aggravio degli oneri finanziari. Saranno pertanto necessari interventi diretti a ridurre i costi di produzione, che potrebbero consistere in ritocchi dei meccanismi d'indicizzazione o in altre misure di effetto equivalente.

Si dovrà infine cercare di evitare che gli investimenti produttivi subiscano, in maniera durevole, gli effetti negativi di tale manovra di aggiustamento. Non è possibile infatti immaginare, senza un'intensificazione degli investimenti delle imprese, un adeguamento delle strutture economiche al contesto internazionale, operazione che condiziona le possibilità future di crescita dell'economia e che implica, fra l'altro, la riduzione della dipendenza dal petrolio, la progressiva ristrutturazione industriale verso i settori ad elevato contenuto tecnologico, l'intensificazione dello sforzo di ricerca, nonché una migliore distribuzione regionale delle attività produttive. Questo obiettivo, così come il suo corollario indispensabile, vale a dire l'adeguamento della formazione professionale all'evoluzione del fabbisogno di manodopera, dovranno assumere un ruolo centrale nell'orientamento generale della politica a medio termine e, più specificatamente, nella definizione della politica degli aiuti, che dovrà essere riformulata in base a queste considerazioni.

(1) Secondo la definizione comunitaria.

Nei Paesi Bassi, la ripresa dell'attività economica — che registrerà un tasso di crescita quasi nullo nel 1980 e probabilmente anche nel 1981 — dipende in primo luogo dalla possibilità di risolvere il problema della trasformazione delle strutture economiche ancora incentrate fortemente sulla disponibilità di risorse energetiche a prezzi relativamente convenienti e di realizzare uno sforzo considerevole in materia d'investimenti.

Analogamente, sia l'andamento dei prezzi relativamente moderato nel 1980, malgrado il rincaro del petrolio, sia l'evoluzione dei costi reali, dovranno essere mantenuti entro margini ridotti, al fine di assicurare l'equilibrio esterno, nonché di migliorare la situazione occupazionale. Vanno in questo senso le misure previste dal governo dopo il fallimento dei negoziati salariali (limitazione dell'adattamento automatico dei salari, compensata in parte da sgravi fiscali ed aumento di talune prestazioni sociali).

La politica fiscale nel 1981 deve essere centrata su una riduzione del disavanzo. In particolare, una riduzione del disavanzo di bilancio, per lo meno in percentuale del PIL, deve dare la possibilità di finanziare gli investimenti privati, senza imporre vincoli eccessivi, contribuendo, grazie al suo effetto macroeconomico sulla produzione e sul reddito, all'equilibrio della bilancia delle partite correnti.

Limitando rigorosamente le spese, in particolare nel campo delle prestazioni sociali e dei consumi pubblici, si potrebbe lasciare lo spazio necessario per misure specifiche a favore dell'occupazione, dell'energia e dell'edilizia residenziale ed evitare, tenendo conto del vincolo di bilancio, un aggravamento del carico fiscale o un aumento dei contributi della previdenza sociale.

Come previsto dal progetto di bilancio per il 1981, la redditività delle imprese risulterà migliorata poiché i maggiori introiti derivanti, nel 1981, dall'esportazione di metano verranno utilizzati per concedere sgravi fiscali all'investimento diretto. È auspicabile contenere l'indebitamento netto della pubblica amministrazione entro il limite del 4,8 % del PIL.

Dovrebbe essere mantenuto, nelle sue grandi linee, l'orientamento attuale della politica monetaria, allo scopo di limitare l'espansione della liquidità interna e di assicurare, in particolare tramite la politica dei tassi d'interesse, un'evoluzione opportuna del fiorino nell'ambito del Sistema monetario europeo.

In Belgio, il disavanzo della bilancia delle partite correnti ha continuato ad aggravarsi durante gli ultimi anni e nel 1981 potrebbe raggiungere il 5 % del PIL, benché si prevedano un tasso di crescita pressoché nullo e aumenti moderati dei prezzi.

Il persistere di tali disavanzi potrebbe costituire un ostacolo insormontabile ad un'espansione economica soddisfacente, nonché alla riduzione della disoccupazione, la quale invece rischia nel 1981 di aggravarsi ulteriormente.

Considerando le cause essenziali dello squilibrio esterno — in particolare l'insufficienza dei settori dinamici nelle esportazioni e l'elevato livello dei costi di produzione — le iniziative da avviare dovranno, onde essere coronate da successo, essere proseguite per vari anni.

Questa azione va condotta in primo luogo a livello del bilancio dello Stato, riducendone il disavanzo per moderare le pressioni esercitate sulla domanda di consumo e modificandone la struttura allo scopo di migliorare le condizioni complessive di produzione.

In questa prospettiva, dovrebbe essere confermata l'intenzione del governo di ridurre nel 1981 di un punto di percentuale il disavanzo di cassa dell'insieme delle amministrazioni pubbliche in proporzione al PIL. La riduzione e la ristrutturazione della spesa che tale azione implica dovrebbero contribuire a moderare la crescita del reddito disponibile delle famiglie. Il progetto di bilancio dello Stato per il 1981, che riduce il saldo netto di cassa da 254 miliardi di FB (7,3 % del PIL) nel 1980 a 242 miliardi (6,6 %) nel 1981, non consentirà da solo di conseguire tale obiettivo, tanto più che i redditi fiscali tendono ad accusare delle mono-valute sostanziali rispetto alle previsioni iniziali. Costituiscono perciò priorità assolute l'estensione delle misure di austerità alle altre collettività pubbliche e, soprattutto, il risanamento finanziario della previdenza sociale.

L'orientamento della politica monetaria deve rimanere restrittivo per evitare una divergenza troppo forte del franco belga rispetto alle altre monete del Sistema monetario europeo, che sarebbe nociva per l'evoluzione futura dei prezzi e dei costi. Solo dopo una sensibile riduzione dei disavanzi della bilancia dei pagamenti e delle finanze pubbliche, l'attenuarsi delle tensioni sui mercati finanziari consentirà una politica meno restrittiva.

Un'azione vigorosa volta a migliorare le condizioni di produzione ed a favorire l'adattamento delle

strutture economiche dovrebbe essere incentrata particolarmente su una riduzione dei costi di produzione, allo scopo di rafforzare la competitività dei prodotti belgi e di migliorare la redditività delle imprese e, di conseguenza, la loro capacità di effettuare investimenti. A questo fine il governo propone una serie di misure intese ad una stabilizzazione dei salari reali durante due anni.

Nel Lussemburgo, l'attività economica ha subito nel 1980 un rallentamento che dovrebbe proseguire nel 1981, conseguenza di una congiuntura esterna poco favorevole — in particolare per quel che riguarda la siderurgia — coll'effetto di accentuare i problemi sul mercato del lavoro. L'aumento dei prezzi dovrebbe, in compenso, moderarsi notevolmente nei mesi futuri. Il progetto di bilancio dello Stato che è stato presentato prevede per il 1981 un saldo netto da finanziare corrispondente all'1,7% del PIL (rispetto all'1% nel 1980). Sarebbe opportuno non sorpassare tale limite, allo scopo di rinsaldare le tendenze in atto verso un maggiore equilibrio interno, avviando al contempo azioni supplementari a favore dell'occupazione, nonché provvedimenti addizionali volti a diversificare ed a rafforzare le attività industriali ed a mantenere gli investimenti pubblici ad un livello elevato.

Nel Regno Unito, la politica economica tende in primo luogo ad una forte riduzione del tasso d'inflazione, quale condizione preliminare per un risanamento delle strutture produttive e per la ripresa della crescita. Nell'impostazione di tale politica svolge una funzione predominante lo strumento monetario, applicato nel quadro di una strategia finanziaria a medio termine che tende ad una graduale riduzione della crescita della massa monetaria.

Tale politica s'inserisce, nel 1980, in un contesto caratterizzato da una spiccata riduzione dell'attività economica e da forti tensioni sui prezzi.

Nel 1980, il PIL, in termini reali, potrebbe diminuire all'incirca del 3%. Nello stesso periodo, i salari medi saranno aumentati ad un tasso annuo del 20% circa. Il tasso d'aumento dei prezzi, che superava il 20% su base annua nella prima parte del 1980, è in seguito diminuito notevolmente. Il calo della produzione è stato accompagnato da un netto miglioramento dei conti con l'estero in quanto le importazioni si sono ridotte in volume e la crescita delle esportazioni, malgrado l'apprezzamento della sterlina, è rimasta relativamente sostenuta. Poiché, a differenza di quanto si è verificato per gli altri paesi industrializzati, il Regno Unito ha usufruito di un miglioramento sensibile delle ragioni di scambio, si può prevedere che la bilancia delle partite correnti sarà eccedentaria nel 1980. In conseguenza del rallentamento dell'attività, la disoccupazione ha cominciato ad aumentare fortemente.

Si prevede, per il 1981, una nuova contrazione della produzione dell'ordine dell'1%. Si può tuttavia affermare che la forza dei fattori recessivi, unita alla forte posizione della sterlina sul mercato dei cambi, sta contribuendo a moderare l'ascesa dei salari e dei prezzi, talché si può dare per scontata una nuova decelerazione dell'aumento dei prezzi al consumo nel corso del 1981.

Le politiche monetarie e fiscali sono state meno restrittive di quanto inizialmente previsto. Secondo le previsioni ufficiali più recenti il bisogno di finanziamento del settore pubblico, per l'esercizio 1980-1981, supererà sensibilmente l'importo di 8,5 miliardi di sterline, previsto all'atto della presentazione del bilancio del marzo scorso.

L'espansione della massa monetaria (M3 in sterline) risulta d'altronde nettamente superiore al tasso annuale del 7-11% che era stato fissato come obiettivo per il periodo febbraio 1980/aprile 1981. Questo sviluppo è dovuto in parte alla soppressione del «corset»⁽¹⁾. I tassi d'interesse sono rimasti ad un livello alto. Diversi fattori hanno contribuito alla posizione della sterlina: incluso il petrolio del Mare del Nord, la fermezza della politica fiscale e monetaria del governo, l'afflusso dei fondi dell'OPEP, il rivoltamento che si è operato nella bilancia dei pagamenti correnti e l'alto livello dei tassi nominali d'interesse nel Regno Unito.

Bisogna considerare la politica fiscale per il prossimo esercizio nel quadro della strategia finanziaria a medio termine, che pone l'accento, da un lato, sul fatto che è necessario ridurre l'espansione monetaria non facendo eccessivamente leva su un alto livello dei tassi d'interesse e, d'altro lato, su una riduzione tendenziale del fabbisogno del settore pubblico espresso in percentuale del PIL. Il margine di manovra sarà pertanto, nel 1981-1982, estremamente limitato. In concomitanza, tuttavia, di un nuovo calo produttivo e di una persistente attenuazione dei fenomeni inflattivi, si potrebbe consentire, nel 1981-1982, che il fabbisogno del settore pubblico si discosti verso l'alto, in funzione congiunturale, dal tasso tendenziale del 3% fissato nella strategia finanziaria a medio termine.

Presupposto di una ripresa più stabile della crescita è un miglioramento della redditività delle imprese e, di conseguenza, una pressione meno forte dal lato dei costi, allo scopo di incoraggiare gli investimenti necessari per una trasformazione delle strutture industriali e commerciali.

Le autorità, dal canto loro, dovrebbero aumentare gli investimenti per infrastrutture del settore pub-

(1) Termine che designa il sistema di depositi obbligatori presso la banca centrale, imposti alle banche per penalizzarle qualora superino il massimale per determinate passività fruttifere.

blico, il cui volume è notevolmente calato durante gli ultimi anni dato che essi contribuiscono a migliorare il potenziale produttivo.

I primi orientamenti di politica economica per la *Grecia*, in seguito al suo ingresso nella Comunità, in data 1° gennaio 1981, saranno fissati in occasione del primo esame del Consiglio della situazione economica nel 1981.

IV. CONCLUSIONI

La manifesta gravità della situazione economica richiede incisività e risolutezza e non inerzia politica. Il complesso degli interventi di politica economica dovrà tuttavia essere accuratamente soppesato perché è indubbio che reazioni errate non potrebbero non peggiorare la situazione.

Sulla base del quadro previsivo sopra delineato, l'insieme delle misure di politica economica dovrebbe comportare un vigoroso sforzo per ridurre l'inflazione, diminuire le importazioni petrolifere e portare avanti le altre trasformazioni strutturali di cui ha bisogno l'economia comunitaria, mentre il sostegno congiunturale della domanda dovrebbe rimanere moderato.

Le previsioni suggeriscono infatti che la seconda crisi petrolifera sarebbe assorbita con maggior successo di quella del 1973, sia in ordine al calo produttivo che al grado d'accelerazione e di divaricazione dei tassi inflazionistici. Se nella Comunità si riuscisse a ripristinare, all'inizio del 1981, una tendenza al graduale aumento della produzione e al rallentamento e alla convergenza dei tassi dell'inflazione, l'economia europea avrà realizzato un primo passo positivo nel lungo processo di riaggiustamento che deve affrontare.

Ci si potrebbe chiedere se non si possa fare di più e meglio per raggiungere migliori risultati già nel 1981 o nel medio periodo.

Se ciò dovesse significare un allentamento molto più rapido o più consistente delle politiche di con-

trollo della domanda, la risposta — a giudizio della Commissione — è per il momento negativa. Troppo grandi sono i rischi di inasprire l'inflazione ed il prezzo del petrolio, soprattutto in una situazione come quella attuale, caratterizzata da una parziale interruzione dell'approvvigionamento petrolifero. Rinfocolare di nuovo le aspettative di una ripresa dell'inflazione potrebbe, presto o tardi, provocare un calo della domanda per effetto di un aumento del risparmio precauzionale delle famiglie.

D'altra parte, molte sono le ragioni che militano a favore di un più rapido aggiustamento dell'economia comunitaria, da attuarsi intensificando l'attività di risparmio del petrolio e di ricerca di suoi sostituti, perfezionando i meccanismi di mercato e aumentando il volume degli investimenti nelle nuove imprese produttive, con una concomitante azione di sostegno intesa a creare un'adeguata infrastruttura ed a potenziare la formazione di manodopera specializzata da avviare alle nuove attività. Occorrerà combattere le spinte al protezionismo, che in una situazione di radicali e dolorosi mutamenti economici non possono non risolversi in palliativi inefficaci e contingenti. Ben inteso, questo suppone che esista la possibilità di libero accesso al mercato dei nostri partner commerciali. Lo sforzo per un positivo riallineamento dell'economia europea dovrà altresì comprendere ampie riforme della struttura delle finanze pubbliche, soprattutto in alcuni Stati membri. Le parti sociali dovranno svolgere un ruolo di grande responsabilità nel frenare l'inflazione ed assicurare una distribuzione del reddito atta a stimolare la crescita del potenziale produttivo: sotto questo aspetto, non in tutti gli Stati membri è stata accettata la necessità degli aggiustamenti resi indispensabili dalla nuova crisi petrolifera.

Nei mesi a venire, la Comunità dovrà occuparsi più particolarmente dell'idoneità di questi sforzi e della realizzabilità degli obiettivi fissati per l'aggiustamento a medio termine, soprattutto quando si tratterà di esaminare i programmi energetici nazionali finalizzati al raggiungimento degli obiettivi comunitari 1990, nonché quando dovrà essere predisposto il quinto programma a medio termine per il 1980-1985.

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 16 dicembre 1980

sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei

(80/1266/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

considerando che la complessità tecnica dei grandi aeromobili moderni è sempre crescente; che, ai sensi del capitolo 5 dell'allegato 13 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, spetta agli Stati contraenti avviare immediatamente, a richiesta dello Stato membro competente, un'indagine da parte di esperti indipendenti dei più diversi settori tecnici ed operativi sugli incidenti subiti da tali aeromobili;

considerando che non tutti gli Stati membri possono tenere costantemente o totalmente a disposizione il personale specializzato e le attrezzature tecniche necessari per svolgere indagini sugli incidenti gravi;

considerando che l'omogeneo sviluppo tecnico e l'uniforme livello di prestazioni raggiunti dalla navigazione aerea negli Stati membri consentono a questi ultimi di cooperare nel quadro delle indagini sugli incidenti aerei e della prevenzione dei medesimi;

considerando che oltre il 90% degli incidenti riguarda aeromobili con carico inferiore o uguale a 5 700 kg; che conviene, per la sicurezza dei voli e per la prevenzione degli incidenti, che anche questi incidenti siano oggetto di uno scambio di informazioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. In caso di incidenti ai danni di un aeromobile civile, a richiesta dello Stato membro che conduce le

indagini, ciascuno Stato membro cerca di mettere a disposizione dello Stato membro richiedente, nell'ambito di una reciproca assistenza, nei limiti delle sue possibilità e a seconda dei casi:

a) gli impianti, le attrezzature e gli strumenti di cui dispongono le sue autorità per consentire:

— di effettuare l'esame tecnico delle parti di un relitto e delle attrezzature di bordo, nonché degli altri oggetti interessanti ai fini dell'indagine;

— di valutare le indicazioni fornite dai registratori dei dati di volo e dai registratori delle comunicazioni orali e degli allarmi sonori nella cabina di pilotaggio;

— di memorizzare e di valutare elettronicamente i dati relativi agli incidenti aerei;

b) gli esperti specializzati in questo tipo di indagini, per effettuare lavori specifici, unicamente nel caso di un'indagine aperta in seguito ad un incidente grave.

2. Questa reciproca assistenza dovrebbe essere fornita gratuitamente nella misura del possibile.

Articolo 2

Gli Stati membri si informano periodicamente sugli inconvenienti che non si sono risolti in incidenti, nonché sui risultati emersi dalle indagini sugli incidenti subiti da aeromobili con carico massimo ammissibile inferiore o uguale a 5 700 kg, sempreché tali risultati siano disponibili in una forma corrispondente a quella del modulo sui dati dell'incidente/inconveniente, messo a punto dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale.

Tali informazioni e tali risultati vengono scambiati nella misura in cui possono contribuire al miglioramento della sicurezza aerea e alla prevenzione degli incidenti.

Articolo 3

Gli Stati membri adottano, previa consultazione della Commissione, le disposizioni necessarie per applicare la presente direttiva a decorrere dal 1° luglio 1981.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 16 dicembre 1980.

Per il Consiglio

Il Presidente

Colette FLESCH

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 16 dicembre 1980****che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi****(80/1267/CEE)**

II CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

Articolo 1

vista la proposta della Commissione,

L'allegato I della direttiva 70/156/CEE è modificato come segue:

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

1. Il punto 3.2.5 è sostituito da:

«3.2.5. Potenza netta massima: ... kW a ... giri/minuto (q').»

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

2. Il punto 3.2.6 è sostituito da:

«3.2.6. Coppia netta massima: ... Nm a ... giri/minuto (q').»

considerando che le disposizioni relative al consumo di carburante e alla potenza dei motori degli autoveicoli differiscono tra taluni Stati membri e altri; che pertanto ne risulta la necessità di adottare fin d'ora disposizioni comuni, a titolo complementare ovvero in sostituzione delle disposizioni attualmente in vigore negli Stati membri;

3. Viene aggiunto il seguente punto:

«3.5. Consumo di carburante (q'')

3.5.1. Ciclo urbano: l/100 km

3.5.2. Velocità costante a 90 km/h:
..... l/100 km3.5.3. Velocità costante a 120 km/h:
..... l/100 km.»considerando che è opportuno che il controllo dell'osservanza di tali prescrizioni sia fatto nell'ambito della procedura di omologazione CEE di ciascun tipo di veicolo prevista dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 78/547/CEE ⁽⁴⁾; che è pertanto opportuno completare tale direttiva inserendo sia nell'allegato I (modello di scheda informativa) sia nell'allegato II (modello di scheda di omologazione CEE) le indicazioni necessarie a tal fine, fatti salvi altri adeguamenti di tale direttiva, in particolare quelli oggetto della proposta della Commissione del 5 gennaio 1977,

4. Tra le note (q) e (r), vengono inserite le note seguenti:

«(q') Determinata a norma della direttiva 80/1267/CEE del 16 dicembre 1980

(q'') Determinato a norma della direttiva 80/1267/CEE del 16 dicembre 1980.»

(1) GU n. C 118 del 16. 5. 1977, pag. 29.

(2) GU n. C 114 dell'11. 5. 1977, pag. 1.

(3) GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

(4) GU n. L 168 del 26. 6. 1978, pag. 39.

Articolo 2

L'allegato II della direttiva 70/156/CEE è modificato come segue:

1. Il punto 3.2.1 è sostituito da:
«3.2.1. Potenza netta massima e coppia netta massima DP — PV.»
2. Viene aggiunto il seguente punto:
«3.3. Consumo di carburante DP — PV.»

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro diciotto mesi a decorrere dalla sua notifica e ne informano immediatamente la Commissione.

2. Gli Stati membri provvedono a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 16 dicembre 1980.

Per il Consiglio
Il Presidente
Colette FLESCH

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 16 dicembre 1980****per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore**

(80/1268/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

visto il parere del Comitato economico e sociale (3),

considerando che le prescrizioni tecniche alle quali devono soddisfare i veicoli a motore ai sensi di talune legislazioni nazionali riguardano, tra l'altro, il metodo per misurare il consumo di carburante che deve essere impiegato per determinare il consumo di carburante di un tipo di veicolo;

considerando che dette norme differiscono da uno Stato membro all'altro; che ne risultano ostacoli tecnici agli scambi per la cui eliminazione è necessario che tutti gli Stati membri adottino le stesse disposizioni, a titolo complementare ovvero in sostituzione delle loro attuali regolamentazioni, onde permettere l'applicazione, per ogni tipo di veicolo, della procedura di omologazione CEE che forma oggetto della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (4), modificata da ultimo dalla direttiva 80/1267/CEE (5);

considerando che, nelle prescrizioni comunitarie, occorre innanzitutto fissare un metodo per misurare il consumo di carburante dei veicoli a motore;

considerando che un metodo di misura comunitario del consumo di carburante è inoltre necessario in particolare ai fini di un'informazione obiettiva e precisa degli acquirenti e degli utenti;

considerando che le prescrizioni della presente direttiva si applicano ai veicoli a motore della categoria M₁ della classificazione internazionale dei veicoli a motore che figura nell'allegato I della direttiva 70/156/CEE; che per le altre categorie di veicoli a motore verrà fissato un metodo per misurare il consumo di carburante non appena sarà possibile risolvere talune difficoltà tecniche,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ai sensi della presente direttiva s'intende per veicolo ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbia almeno quattro ruote e una velocità massima per costruzione superiore ai 25 km/ora, esclusi i veicoli che si spostano su rotaie, nonché le trattrici e le macchine agricole.

Articolo 2

Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE o l'omologazione di portata nazionale, né rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'uso di un veicolo per motivi concernenti il consumo di carburante, se i valori relativi al consumo sono stati determinati conformemente alle disposizioni di cui agli allegati I e II e sono riprodotti in un documento consegnato all'automobilista al momento dell'acquisto secondo modalità definite da ogni Stato membro.

Articolo 3

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati vengono adottate a norma della procedura prevista dall'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

(1) GU n. C 104 del 28. 4. 1980, pag. 1.

(2) GU n. C 265 del 13. 10. 1980, pag. 76.

(3) GU n. C 182 del 21. 7. 1980, pag. 3.

(4) GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

(5) Vedi pag. 34 della presente Gazzetta ufficiale.

Articolo 4

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di 18 mesi a decorrere dalla notifica e ne informano immediatamente la Commissione.

2. Gli Stati membri provvedono a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 16 dicembre 1980.

Per il Consiglio

Il Presidente

Colette FLESCH

ALLEGATO I**DETERMINAZIONE DEL CONSUMO DI CARBURANTE****1. OMOLOGAZIONE CEE****1.1. Domanda di omologazione CEE**

1.1.1. La domanda di omologazione CEE di un tipo di veicolo per quanto riguarda il consumo di carburante del motore viene presentata dal costruttore del veicolo o dal suo mandatario.

1.1.2. La domanda deve essere corredata, in triplice copia:

1.1.2.1. della scheda informativa debitamente compilata;

1.1.2.2. delle informazioni necessarie per compilare il documento di cui all'allegato II.

1.1.3. Se le prove vengono effettuate direttamente dal servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione, un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare deve essere messo a sua disposizione.

1.2. Documentazione

Se una domanda ai sensi del punto 1.1 viene accettata, l'autorità competente redige il documento il cui modello figura nell'allegato II. Per la compilazione di tale documento, la competente autorità dello Stato membro che procede alla omologazione CEE può utilizzare il verbale redatto da un laboratorio autorizzato o riconosciuto a norma delle disposizioni della presente direttiva.

2. SETTORE DI APPLICAZIONE

Questo metodo si applica ai veicoli della categoria M₁ con motore a combustione interna.

3. PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE

3.1. Il consumo di carburante è determinato tramite le seguenti prove:

3.1.1. ciclo di funzionamento che simula un percorso in zona urbana, descritto nell'allegato III della direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore ⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 78/665/CEE ⁽²⁾ (vedi punto 5);

3.1.2. prova alla velocità costante di 90 km/h (vedi punto 6);

3.1.3. prova alla velocità costante di 120 km/h (vedi punto 6). Questa prova non viene effettuata se la velocità massima per costruzione del veicolo è inferiore a 130 km/h.

3.2. I risultati delle prove sono espressi in litri/100 km, arrotondando al decimale più prossimo.

3.3. Le distanze si misurano con un'approssimazione del 5‰ ed i tempi con un'approssimazione di 2/10 di secondo.

⁽¹⁾ GU n. L 76 del 6. 4. 1970, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 223 del 14. 8. 1978, pag. 48.

3.4. Carburante di prova

Il carburante è, secondo i casi, quello di riferimento di cui all'allegato VI della direttiva 70/220/CEE oppure quello di cui all'allegato V della direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (1).

4. CONDIZIONI DI PROVA**4.1. Condizione generale del veicolo**

4.1.1. Il veicolo deve essere pulito, con le prese d'aria ed i finestrini chiusi; soltanto le parti necessarie al funzionamento del veicolo durante la prova devono essere in uso. Quando il condotto di aspirazione del carburatore sia munito di un dispositivo per il riscaldamento dell'aria azionato a mano, questo deve trovarsi in posizione «estate». In generale, i dispositivi ausiliari necessari al normale funzionamento del veicolo devono essere in uso.

4.1.2. Se il ventilatore del radiatore è a termostato, deve essere regolato come per il normale funzionamento del veicolo. Il sistema di riscaldamento dell'abitacolo deve essere escluso, come pure il sistema per il condizionamento dell'aria, il cui compressore però deve funzionare normalmente.

4.1.3. Se è previsto un dispositivo di sovralimentazione, esso deve trovarsi nelle normali condizioni di funzionamento per la velocità di prova.

4.1.4. Il veicolo deve essere rodato ed aver percorso almeno 3 000 km prima della prova.

4.2. Lubrificanti

Tutti i lubrificanti devono essere quelli raccomandati dal costruttore del veicolo e devono essere indicati nel verbale di prova.

4.3. Pneumatici

Si devono utilizzare pneumatici di uno dei tipi specificati come dotazione originale dal costruttore del veicolo, gonfiati alla pressione raccomandata per il carico e le velocità di prova (adattato, se del caso, al funzionamento al banco nelle condizioni di prova). Le suddette pressioni devono essere riportate nel verbale di prova.

4.4. Misura del consumo di carburante

4.4.1. Il motore va alimentato in carburante mediante un dispositivo in grado di misurare il quantitativo consumato con un'approssimazione del $\pm 2\%$; detto dispositivo non deve interferire con le normali condizioni di alimentazione. Se il sistema di misurazione è volumetrico, la temperatura del carburante deve essere misurata nel punto in cui viene misurato il volume.

4.4.2. Un sistema a valvola deve permettere di passare rapidamente dal normale circuito di alimentazione al circuito di misurazione. Il passaggio deve avvenire in 0,2 secondi al massimo.

4.5. Condizioni di riferimento

Pressione: $H_0 = 1\ 000\ \text{mbar}$

Temperatura: $T_0 = 293\ \text{°K}$ (20 °C)

4.5.1. Densità dell'aria

4.5.1.1. Al momento della prova, la densità dell'aria, calcolata come indicato al successivo punto 4.5.1.2, non deve differire di oltre il 7,5% dalla densità dell'aria di cui alle condizioni di riferimento.

(1) GU n. L 190 del 20. 8. 1972, pag. 1.

- 4.5.1.2. La densità dell'aria si calcola con la formula seguente:

$$\left[d_T = d_o \cdot \frac{H_T}{H_o} \cdot \frac{T_o}{T_T} \right]$$

dove:

- d_T = densità dell'aria nelle condizioni di prova
 d_o = densità dell'aria nelle condizioni di riferimento
 H_T = pressione al momento della prova
 T_T = temperatura assoluta al momento della prova (°K).

5. MISURAZIONE DEL CONSUMO DI CARBURANTE IN UN CICLO DI FUNZIONAMENTO CHE SIMULA UN PERCORSO IN ZONA URBANA

- 5.1. Il ciclo di prova è quello descritto nell'allegato III della direttiva 70/220/CEE.
- 5.1.1. Nel caso di un veicolo con motore diesel, la regolazione del freno viene determinata per la corrispondente versione a benzina, oppure con altro metodo riconosciuto equivalente.
- 5.1.2. *Massa di riferimento del veicolo*
 La massa del veicolo è quella di riferimento, di cui all'allegato I della direttiva 70/220/CEE, punto 1.2.
- 5.2. Il banco dinamometrico viene adattato alle inerzie equivalenti così come stabilito dalla direttiva 70/220/CEE, allegato III, punto 4.2.
- 5.3. **Misurazione del consumo**
- 5.3.1. Il consumo si determina in base al quantitativo di carburante consumato durante due cicli di prova consecutivi.
- 5.3.2. Prima di effettuare le misurazioni, il motore deve essere portato da freddo in temperatura, seguendo cinque cicli di prova completi; è anche possibile effettuare le misurazioni immediatamente dopo le prove del tipo I e II di cui alla direttiva 70/220/CEE. La temperatura viene mantenuta entro i valori normali di funzionamento di quel determinato motore utilizzando, se del caso, il dispositivo ausiliario di raffreddamento.
- 5.3.3. La durata del periodo di funzionamento al minimo tra due cicli consecutivi può essere prolungata di 60 secondi al massimo, per facilitare la misurazione del consumo di carburante.

5.4. **Elaborazione dei risultati**

- 5.4.1. Se il consumo di carburante viene misurato col metodo gravimetrico, lo si esprime (in litri/100 km) convertendo la misura M (carburante consumato espresso in kg) mediante la formula seguente:

$$C = \left[\frac{M}{D \cdot S_g} \cdot 100 \right] \text{ litri/100 km}$$

dove:

- S_g = massa specifica del carburante nelle condizioni di riferimento (Kg/dm³);
 D = distanza percorsa durante la prova (km).

- 5.4.2. Se il consumo di carburante viene misurato col metodo volumetrico, lo si esprime (in litri/100 km) con la formula seguente:

$$C = \left[\frac{V (1 + \alpha (T_o - T_F))}{D} \cdot 100 \right] \text{ litri/100 km}$$

dove:

- V = volume, espresso in litri, di carburante consumato
 α = coefficiente di espansione volumetrica del carburante. Per il gasolio e per la benzina esso equivale a 0,001 per °C
 T_o = temperatura di riferimento espressa in °C
 T_F = temperatura del carburante misurata al punto di misurazione del volume, espressa in °C.

5.5. **Presentazione dei risultati**

5.5.1. Il consumo standard del ciclo in zona urbana corrisponde alla media aritmetica di tre misurazioni consecutive eseguite secondo il procedimento sopra descritto.

5.5.2. Se le misurazioni estreme differiscono di oltre il 5 % dal valore medio, si effettuano ulteriori prove secondo questo procedimento per ottenere un grado di precisione pari ad almeno il 5 %.

5.5.3. La precisione della misurazione si calcola con la formula:

$$\text{Precisione} = k \cdot \frac{S}{\sqrt{n}} \cdot \frac{100}{\bar{C}} \%$$

dove:

C è derivato dalle formule di cui al punto 5.4;

\bar{C} è la media aritmetica di n valori di C;

n indica il numero di misurazioni effettuate;

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (\bar{C} - C_i)^2}{n - 1}}$$

Il valore di k è dato dalla seguente tabella:

Numero di misurazioni	4	5	6	7	8	9	10
k	3,2	2,8	2,6	2,5	2,4	2,3	2,3

5.5.4. Se dopo 10 misurazioni non è stata raggiunta una precisione del 5 % almeno, il consumo viene determinato usando un altro veicolo dello stesso tipo.

6. **MISURAZIONE DEL CONSUMO DI CARBURANTE A VELOCITÀ COSTANTE**

6.1. Queste prove possono essere eseguite o su di un banco dinamometrico o su strada.

6.1.1. *Massa del veicolo*

6.1.1.1. Ai sensi della presente direttiva, per massa del veicolo si intende la massa del veicolo in ordine di marcia, come definito al punto 6.1.1.2, maggiorata di 180 kg, oppure di un peso pari alla metà del carico utile se questo è superiore a 360 kg, incluse le apparecchiature di misura e gli occupanti. L'assetto del veicolo è quello ottenuto quando il centro di gravità del carico coincide con il centro del segmento di retta che unisce i punti R dei sedili anteriori (laterali).

6.1.1.2. Ai sensi della presente direttiva la massa del veicolo in ordine di marcia è quella corrispondente al peso totale a vuoto con tutti i serbatoi pieni, ad eccezione del serbatoio del carburante che dovrà essere riempito al 90 % della capacità indicata dal costruttore, e con gli attrezzi d'uso e la ruota di scorta a bordo.

6.2. **Cambio**

Se il veicolo è munito di cambio a comando manuale si usa il rapporto di trasmissione più elevato raccomandato dal costruttore per ognuna delle velocità di prova.

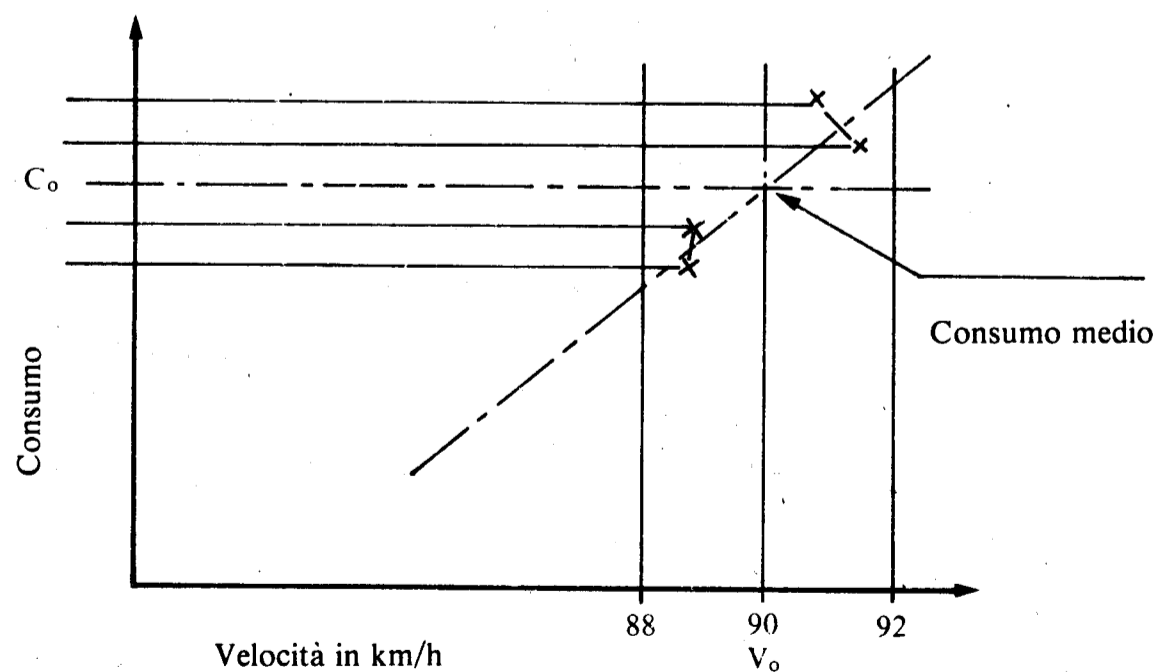
6.3. **Procedimento di prova**6.3.1. *Prova su strada*6.3.1.1. *Condizioni atmosferiche*

6.3.1.1.1. L'umidità relativa deve essere inferiore al 95 %; la strada deve essere asciutta; la

superficie stradale può tuttavia avere tracce d'umidità purché in nessun punto vi sia un velo d'acqua apprezzabile.

- 6.3.1.1.2. La velocità media del vento deve essere inferiore a 3 m/s e quella delle raffiche inferiore a 8 m/s.
- 6.3.1.2. Prima di effettuare qualsiasi misurazione il veicolo deve percorrere sul circuito prescelto, ad una velocità prossima a quella di prova, una distanza tale da permettere al motore di raggiungere la temperatura di regime, ma comunque non inferiore a 10 km.
- 6.3.1.3. Percorso di prova
Il percorso di prova deve consentire di mantenere una velocità stabilizzata, deve essere lungo almeno 2 km, formare un circuito chiuso e avere un rivestimento in buone condizioni. Si può usare anche un rettilineo, purché la distanza di 2 km sia percorsa in entrambe le direzioni. La pendenza non deve superare il 2% tra due punti qualsiasi.
- 6.3.1.4. Durante ogni percorso di prova la velocità viene mantenuta stabilizzata con un'approssimazione di ± 2 km/h. La velocità media di ogni prova non deve differire di oltre 2 km/h dalla velocità di riferimento.
- 6.3.1.5. Per calcolare il consumo corrispondente a ciascuna velocità di riferimento (vedi grafico) si effettuano quattro prove: due ad una velocità media inferiore alla velocità di riferimento e due ad una velocità media superiore a quella di riferimento.
- 6.3.1.6. Il consumo di carburante per ciascun percorso di prova deve essere calcolato mediante le formule di cui al punto 5.4.
- 6.3.1.7. Lo scarto tra i due valori calcolati per le velocità inferiori non deve superare il 5% del loro valore medio; altrettanto dicasi per i due valori calcolati per le velocità superiori. Il valore del consumo di carburante alla velocità di riferimento considerata deve essere calcolato per interpolazione lineare come indicato nel diagramma che segue.
- 6.3.1.7.1. Se le condizioni di cui al punto precedente non si verificano per nessuna delle due coppie di valori calcolati, i quattro percorsi di prova devono essere ripetuti. Se dopo 10 tentativi non è stata raggiunta la precisione richiesta, si sceglie un altro veicolo e lo si sottopone alla medesima procedura di prova.

Esempio di calcolo per una velocità media di 90 km/h:



Le quattro croci corrispondono ai valori calcolati per ciascun percorso di prova. C_0 è il valore calcolato del consumo, alla velocità di riferimento V_0 sulla distanza di prova percorsa.

6.3.2. Prova al banco dinamometrico**6.3.2.1. Regolazione del banco dinamometrico**

Il banco deve essere regolato come indicato al punto 4.1 dell'allegato III della direttiva 70/220/CEE, con le seguenti modifiche:

- il banco deve essere predisposto per quella determinata velocità di prova;
- le condizioni del veicolo durante i percorsi di prova devono corrispondere a quelle di cui ai punti 4.1 – 4.3 e le condizioni atmosferiche durante la prova su strada devono essere quelle di cui al punto 6.3.1.1 per permettere di determinare la corretta regolazione della depressione all'interno del collettore di aspirazione.

Nel caso di un veicolo con motore diesel, il banco deve essere regolato conformemente al punto 5.1.1.

6.3.2.2. Raffreddamento

Si possono usare dispositivi addizionali di raffreddamento ad aria al fine di mantenere le condizioni di funzionamento e le temperature dei lubrificanti e del liquido refrigerante entro i limiti normalmente ottenuti alla stessa velocità su strada.

6.3.2.3. Prima di effettuare le misurazioni, il veicolo deve percorrere al banco, ad una velocità prossima a quella di prova, una distanza tale da permettere al motore di raggiungere la temperatura di regime, ma comunque non inferiore a 10 km.**6.3.2.4. La distanza di prova non deve essere inferiore a 2 km; essa viene misurata con un contagiri collegato ai rulli del banco.****6.4. Il tipo di banco di prova usato deve essere indicato nel verbale di prova.****6.5. Espressione dei risultati**

Qualunque sia il metodo di misurazione impiegato, i risultati devono essere espressi in litri/100 km nelle condizioni di riferimento di cui al punto 4.5.

ALLEGATO II

Indicazione dell'amministrazione

MODELLO

ALLEGATO ALLA SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CEE DI UN TIPO DI VEICOLO
PER QUANTO RIGUARDA IL CONSUMO DI CARBURANTE

(articolo 4, paragrafo 2, e articolo 10 della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi)

- N. di omologazione CEE:
1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:
2. Tipo e denominazione commerciale del veicolo:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Eventualmente, nome e indirizzo del suo mandatario:
.....
5. Descrizione del veicolo
- 5.1. Massa del veicolo (vedi allegato I, punto 6.1.1.2)
- 5.2. Peso massimo autorizzato:
- 5.3. Tipo di carrozzeria: berlina, familiare, coupé ⁽¹⁾
- 5.4. Trazione: anteriore, posteriore, 4 × 4 ⁽¹⁾
- 5.5. Motore
- 5.5.1. Cilindrata:
- 5.5.2. Alimentazione: carburatore, iniezione ⁽¹⁾
- 5.5.3. Carburante raccomandato dal costruttore:
- 5.5.4. Potenza massima: kW a giri/minuto
- 5.5.5. Sovralimentazione: sì — no ⁽¹⁾
- 5.5.6. Accensione: diesel, a accensione comandata (meccanica o elettronica) ⁽¹⁾
- 5.6. Trasmissione
- 5.6.1. Tipo di cambio di velocità: manuale — automatico ⁽¹⁾
- 5.6.2. Numero di rapporti:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

- 5.6.3. Demoltiplicazioni globali (comprese le circonferenze di rotolamento dinamico dei pneumatici): velocità in km/h per 1 000 giri/minuto del motore:
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| 1 ^a marcia: | 4 ^a marcia: |
| 2 ^a marcia: | 5 ^a marcia: |
| 3 ^a marcia: | Overdrive: |
- 5.6.4. Rapporto della coppia finale:
- 5.6.5. Pneumatici:
- Tipo: Dimensioni:
- Circonferenza di rotolamento dinamico:
6. Numero di omologazione CEE concesso a norma della direttiva 70/220/CEE oppure 72/306/CEE:
7. Consumi di carburante:
- | | |
|---------------------------------------|----------|
| — ciclo urbano: | l/100 km |
| — velocità costante a 90 km/h: | l/100 km |
| — velocità costante a 120 km/h: | l/100 km |
8. Veicolo presentato all'omologazione CEE in data:
9. Servizio tecnico/laboratorio autorizzato o riconosciuto che ha effettuato le prove di consumo:
-
10. Numero del verbale:
11. Data del verbale:
12. Località:
13. Data:
14. Firma:
-

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
del 16 dicembre 1980
per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori
degli autoveicoli

(80/1269/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,

considerando che le prescrizioni tecniche alle quali devono soddisfare i veicoli a motore ai sensi di talune legislazioni nazionali riguardano, tra l'altro, il metodo per misurare la potenza dei motori che deve essere impiegato per indicare la potenza del motore di un tipo di veicolo;

considerando che dette norme differiscono da uno Stato membro all'altro; che ne risultano ostacoli tecnici agli scambi per la cui eliminazione è necessario che tutti gli Stati membri adottino le stesse disposizioni, a titolo complementare ovvero in sostituzione delle loro attuali regolamentazioni, onde permettere l'applicazione, per ogni tipo di veicolo, della procedura di omologazione CEE che forma oggetto della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽⁴⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 80/1267/CEE ⁽⁵⁾,

Articolo 1

Ai sensi della presente direttiva s'intende per veicolo ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbia almeno quattro ruote e una velocità massima per costruzione superiore ai 25 km/ora, esclusi i veicoli che si spostano su rotaie, nonché le trattrici e le macchine agricole.

Articolo 2

Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE o l'omologazione di portata nazionale, né rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'uso di un veicolo per motivi concernenti la potenza del motore, se questa è stata determinata conformemente alle disposizioni di cui agli allegati I e II.

Articolo 3

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati vengono adottate a norma della procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 4

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di 18 mesi a decorrere dalla notifica e ne informano immediatamente la Commissione.

⁽¹⁾ GU n. C 104 del 28. 4. 1980, pag. 9.

⁽²⁾ GU n. C 265 del 13. 10. 1980, pag. 76.

⁽³⁾ GU n. C 182 del 21. 7. 1980, pag. 3.

⁽⁴⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

⁽⁵⁾ Vedi pag. 34 della presente Gazzetta ufficiale.

2. Gli Stati membri provvedono a comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 16 dicembre 1980.

Per il Consiglio

Il Presidente

Colette FLESCH

ALLEGATO I**DETERMINAZIONE DELLA POTENZA DEI MOTORI**

1. **OMOLOGAZIONE CEE**
 - 1.1. **Domanda di omologazione CEE**

La domanda di omologazione CEE di un tipo di veicolo per quanto riguarda la potenza del motore viene presentata dal costruttore del veicolo o dal suo mandatario.

 - 1.1.1. La domanda deve essere corredata, in triplice copia:
 - 1.1.1.1. dalla scheda informativa debitamente compilata;
 - 1.1.1.2. dalle informazioni necessarie per compilare le appendici 1 o 2.
 - 1.1.2. Se le prove vengono effettuate direttamente dal servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione, un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare deve essere messo a sua disposizione.
 - 1.2. **Documentazione**

Se una domanda ai sensi del punto 1.1 viene accettata, l'autorità competente redige il documento il cui modello figura nell'allegato II. Per la compilazione di tale documento, la competente autorità dello Stato membro che procede all'omologazione CEE può utilizzare il verbale redatto da un laboratorio autorizzato o riconosciuto a norma delle disposizioni della presente direttiva.
2. **SETTORE D'APPLICAZIONE**
 - 2.1. Il presente metodo riguarda i motori a combustione interna usati per la propulsione dei veicoli delle categorie M e N, quali sono definite nell'allegato I alla direttiva 70/156/CEE appartenenti a una delle seguenti categorie:
 - 2.1.1. motori a combustione interna a pistoni (ad accensione comandata o diesel), esclusi i motori a pistoni liberi;
 - 2.1.2. motori a pistoni rotanti.
 - 2.2. Il presente metodo riguarda i motori non sovralimentati o sovralimentati.
3. **DEFINIZIONI**

Ai sensi della presente direttiva si intende per:

 - 3.1. «potenza netta»: la potenza raggiunta al banco di prova, alla estremità dell'albero a gomiti o dell'organo equivalente, al regime adeguato e con i dispositivi ausiliari elencati nella seguente tabella 1. Se la misurazione della potenza si può effettuare soltanto sul motore munito di cambio di velocità, si tiene conto del rendimento assorbito da quest'ultimo;
 - 3.2. «potenza netta massima»: il massimo dei valori della potenza netta misurati a piena ammissione del motore;
 - 3.3. «dotazione di serie»: qualsiasi attrezzatura prevista dal costruttore per una determinata applicazione.

4. **PRECISIONE DELLE MISURAZIONI DELLA POTENZA A PIENO CARICO**
- 4.1. **Coppia**
- 4.1.1. Fatta salva l'eccezione di cui al punto 4.1.2, il dinamometro deve avere una portata tale da non essere usato nel primo quarto della scala. L'apparecchiatura di misura deve avere una precisione di $\pm 0,5\%$ del valore di fondo scala per tutta la scala di misura, escluso il primo quarto.
- 4.1.2. Tuttavia, si può usare l'intervallo compreso tra un sesto e un quarto dell'intera scala se la precisione dell'apparecchiatura, ad un sesto della scala, è pari a $\pm 0,25\%$ del valore di fondo scala.
- 4.2. **Velocità di rotazione**
- La precisione di misure deve essere di $\pm 0,5\%$. La velocità di rotazione del motore deve essere misurata preferibilmente mediante un contagiri e un cronometro sincronizzati automaticamente.
- 4.3. **Consumo di carburante:** complessivamente, $\pm 1\%$ per l'apparecchiatura impiegata.
- 4.4. **Temperatura dell'aria di aspirazione del motore:** $\pm 2\text{ }^\circ\text{C}$.
- 4.5. **Pressione barometrica:** $\pm 2\text{ mbar}$.
- 4.6. **Pressione nel condotto di evacuazione dei gas di scarico** (vedi nota 1 della tabella 1).
- 4.7. **Pressione nel collettore di aspirazione:** $\pm 0,5\text{ mbar}$.
- 4.8. **Pressione nel condotto di scarico:** $\pm 2\text{ mbar}$.
5. **POTENZA NETTA DEL MOTORE**
- 5.1. **Prove**
- 5.1.1. *Dispositivi ausiliari*
- Durante la prova i dispositivi ausiliari inclusi specificati qui di seguito debbono restare montati sul motore e, nei limiti del possibile, al posto che occuperebbero per l'impiego considerato.
- 5.1.1.1. Dispositivi ausiliari inclusi
- Nella seguente tabella 1 sono indicati i dispositivi ausiliari da lasciare montati durante la prova per determinare la potenza netta del motore.
- 5.1.1.2. Dispositivi ausiliari da escludere
- Durante le prove vanno smontati i dispositivi ausiliari eventualmente montati sul motore che servono soltanto per l'uso vero e proprio del veicolo. A titolo di esempio, si fornisce qui di seguito un elenco non limitativo:
- compressore d'aria per i freni
 - pompa del servosterzo
 - pompa del sistema di sospensione
 - condizionatore d'aria
 - dispositivo di raffreddamento dell'olio per la trasmissione idraulica e/o del cambio
- Per i dispositivi non smontabili, la potenza che essi assorbono senza erogarne può essere determinata ed aggiunta alla potenza misurata.

TABELLA 1

Dispositivi ausiliari da lasciare montati per la prova intesa a determinare la potenza netta del motore

N.	Dispositivi ausiliari	Da lasciare montati per la prova di potenza netta
1	Sistema di aspirazione Collettore di aspirazione Filtro dell'aria Silenziatore di aspirazione Sfiatatoio del basamento (del carter) Limitatore di velocità	} Sì — di serie ⁽¹⁾
2	Dispositivo di riscaldamento dell'aria aspirata (da regolare, se possibile, nella posizione più favorevole)	Sì — di serie
3	Sistema di scarico Depuratore di scarico Collettore di scarico Condotti di scarico Silenziatore di scarico (marmitta) Tubo di scarico Freno motore ⁽²⁾	} Sì — di serie ⁽¹⁾
4	Pompa di alimentazione del carburante ⁽³⁾	Sì — di serie
5	Carburatore	Sì — di serie
6	Dispositivo di iniezione del carburante (benzina e diesel) Prefiltro Filtro Pompa di alimentazione Tubo del carburante Iniettore Valvola di aspirazione dell'aria, se esiste ⁽⁴⁾ Regolatore/sistema di comando Fine corsa automatico di pieno carico della cremagliera in funzione delle condizioni atmosferiche	} Sì — di serie
7	Impianto di raffreddamento a liquido Cofano del motore Uscita d'aria dal cofano Radiatore Ventilatore ⁽⁶⁾ Carenatura del ventilatore Pompa dell'acqua Termostato ⁽⁷⁾	} No } Sì — di serie ⁽⁵⁾
8	Raffreddamento ad aria Carenatura Soffiante ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ Dispositivo per regolare la temperatura	} Sì — di serie Sì — di serie
9	Impianto elettrico	Sì — di serie ⁽⁸⁾

N.	Dispositivi ausiliari	Da lasciare montati per la prova di potenza netta
10	Dispositivo di sovralimentazione Compressore azionato direttamente o indirettamente dal motore e/o dai suoi gas di scarico Scambiatore intermedio di calore ⁽⁹⁾ Pompa o ventola del refrigerante (azionato dal motore) Dispositivo per regolare la portata del liquido di raffreddamento	} Si — di serie
11	Dispositivo antinquinamento	Si — di serie

- (1) I sistemi completi di scarico e di aspirazione previsti per il veicolo debbono essere usati quando rischiano di influire sensibilmente sulla potenza del motore (motore a due tempi, motore ad accensione comandata, ecc.) o quando il costruttore lo richiede. Negli altri casi si deve soltanto verificare, durante la prova, che la contropressione all'uscita del collettore di scarico non differisca di oltre 10 mbar dalla contropressione massima stabilita dal costruttore e che la pressione al collettore di aspirazione non differisca di oltre 1 mbar dal valore limite specificato dal costruttore per un filtro dell'aria pulito. Queste condizioni si possono anche ricostruire mediante l'attrezzatura del banco di prova.
Quando la prova si effettua con il sistema di scarico completo, il sistema di evacuazione dei gas di scarico non deve, a motore in marcia, creare nel condotto di evacuazione, nel punto in cui esso è collegato al sistema di scarico del veicolo, una pressione che differisca da quella atmosferica di oltre 10 mbar, tranne se il costruttore accetta, prima della prova, una contropressione più elevata.
- (2) Se nel motore è incorporato un dispositivo di rallentamento «freno motore», la sua farfalla deve essere fissata in posizione completamente aperta.
- (3) La pressione di alimentazione del combustibile può essere regolata, se del caso, per riprodurre le pressioni esistenti per quel determinato motore (in particolare, se è previsto un sistema di ritorno del carburante).
- (4) La valvola di aspirazione dell'aria è quella che comanda il regolatore pneumatico della pompa di iniezione. Il regolatore o il sistema di iniezione possono contenere altri dispositivi in grado di influire sul quantitativo di carburante iniettato.
- (5) Il radiatore, il ventilatore, la presa d'aria del ventilatore, la pompa dell'acqua e il termostato debbono occupare tra loro la stessa posizione relativa che occupano sul veicolo. La circolazione del liquido di raffreddamento deve essere attivata soltanto dalla pompa dell'acqua del motore. Il raffreddamento del liquido può avvenire attraverso il radiatore del motore oppure attraverso un circuito esterno, a condizione che la perdita di carico di questo circuito e la pressione all'entrata della pompa restino più o meno pari a quelle del sistema di raffreddamento del motore. L'eventuale tendina del radiatore deve restare aperta.
Qualora, per motivi di praticità, il radiatore, il ventilatore e la presa d'aria di quest'ultimo non possano essere montati sul motore, la potenza assorbita dal ventilatore montato separatamente nella posizione corretta rispetto al radiatore ed all'eventuale presa d'aria deve essere determinata alle velocità di rotazione corrispondenti ai regimi usati durante la misurazione della potenza del motore, per estrapolazione dalle caratteristiche tipo o mediante prove pratiche. Questa potenza, rapportata alle condizioni atmosferiche normali definite al punto 5.2.2, va dedotta dalla potenza corretta.
- (6) Qualora il ventilatore o il soffiante si possano disinnestare, la prova va effettuata con questi dispositivi innestati.
- (7) Il termostato può essere fissato in posizione di massima apertura.
- (8) Erogazione minima della dinamo: la dinamo deve fornire la corrente strettamente necessaria per alimentare i dispositivi ausiliari indispensabili al funzionamento del motore (compreso il ventilatore di raffreddamento elettrico). Ove occorra raccordare una batteria, quest'ultima dovrà essere in buono stato e completamente carica.
- (9) La temperatura dell'aria nel collettore di aspirazione non deve superare quella raccomandata dal costruttore, qualora sia specificata.
Raffreddamento dell'aria di sovralimentazione.
Il raffreddamento dell'aria di sovralimentazione può essere ottenuto mediante il dispositivo di raffreddamento dell'aria azionato dal motore o mediante un sistema di raffreddamento esterno, purché la pressione e la temperatura dell'aria all'uscita del dispositivo di raffreddamento siano identiche a quelle riscontrate con il sistema originale stabilito dal costruttore del motore.

- 5.1.1.3. Dispositivi ausiliari per l'avviamento dei motori diesel
Per i dispositivi ausiliari di avviamento dei motori diesel occorre prendere in considerazione i due casi seguenti:
- 5.1.1.3.1. avviamento elettrico:
la dinamo è montata e alimenta, eventualmente, i dispositivi ausiliari indispensabili per il funzionamento del motore;
- 5.1.1.3.2. avviamento non elettrico:
se esistono dispositivi ausiliari indispensabili al funzionamento del motore alimentati elettricamente, la dinamo è montata ed alimenta detti dispositivi. Altrimenti, essa viene tolta. In ambo i casi, il sistema di generazione e di accumulazione dell'energia necessaria all'avviamento è montato e funziona a vuoto.
- 5.1.2. *Prescrizioni di regolazione*
Le prescrizioni di regolazione durante la prova per determinare la potenza netta sono indicate nella tabella 2

TABELLA 2

Prescrizioni di regolazione

1	Regolazione del o dei carburatori	Regolazione conforme alle specifiche del costruttore per la produzione di serie, fissata una volta per tutte per quella determinata utilizzazione
2	Regolazione dell'erogazione della pompa di iniezione	Regolazione conforme alle specifiche del costruttore per la produzione di serie, fissata una volta per tutte per quella determinata utilizzazione
3	Messa in fase dell'accensione o dell'iniezione	Fasatura secondo la curva di anticipo prescritta dal costruttore per la produzione di serie, fissata una volta per tutte per quella determinata utilizzazione
4	Taratura del regolatore	Taratura conforme alle specifiche del costruttore per la produzione di serie, fissata una volta per tutte per quella determinata utilizzazione

- 5.1.3. *Prova per determinare la potenza netta*
- 5.1.3.1. La prova per determinare la potenza netta deve essere effettuata a piena ammissione per i motori ad accensione comandata e, per i motori diesel, con la pompa di iniezione a piena mandata; il motore deve essere munito di tutti i dispositivi specificati nella tabella 1.
- 5.1.3.2. Le misurazioni vanno effettuate in condizioni di funzionamento stabilizzate. L'alimentazione di aria del motore deve essere sufficiente. I motori debbono essere già rodati secondo le raccomandazioni del costruttore. Le camere di combustione possono contenere depositi, ma in quantità limitata. Le condizioni di prova, ad esempio la temperatura dell'aria aspirata, debbono approssimarsi quanto più possibile alle condizioni di riferimento (vedi il punto 5.2) per ridurre al massimo l'incidenza del fattore di correzione.
- 5.1.3.3. La temperatura dell'aria aspirata dal motore deve essere misurata a non oltre 0,15 m dall'entrata del filtro dell'aria o, in mancanza di filtro, a 0,15 m dalla presa d'aria del collettore di aspirazione. Il termometro o la termocoppia debbono essere protetti contro l'irradiazione di calore ed essere posti direttamente nel flusso dell'aria. Essi vanno inoltre protetti contro gli spruzzi e le nebulizzazioni di carburante. Si deve usare un numero sufficiente di posizioni affinché il valore così ottenuto della temperatura media dell'aria aspirata sia rappresentativo. Il flusso dell'aria non deve essere disturbato dal dispositivo di misurazione.

- 5.1.3.4. Non si deve effettuare alcuna misurazione prima che la coppia, la velocità e le temperature siano rimaste sensibilmente costanti per almeno un minuto.
- 5.1.3.5. Dopo aver scelto un regime di rotazione per le misurazioni, il suo valore non deve oscillare di $\pm 1\%$ di ± 10 g/min durante le letture; viene preso in considerazione il più alto dei due valori.
- 5.1.3.6. I rilevamenti del carico al freno, del consumo di combustibile e della temperatura dell'aria aspirata debbono essere effettuati simultaneamente; per il carico al freno e per il consumo di carburante, il valore da prendere in considerazione per la misurazione deve essere la media di due risultati stabilizzati, che differiscano di meno del 2%.
- 5.1.3.7. Qualora si misurino la velocità di rotazione ed il consumo con un dispositivo azionato a mano, la durata della misurazione deve essere di almeno 60 s.
- 5.1.3.8. Carburante
- 5.1.3.8.1. Per i motori diesel si dovrà usare il carburante liquido descritto nell'allegato V alla direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli⁽¹⁾, con l'aggiunta, eventualmente, di un carburante liquido o gassoso reperibile in commercio e raccomandato dal costruttore. Il carburante non deve contenere additivi antifumo.
- 5.1.3.8.2. Per i motori ad accensione comandata si dovrà usare un carburante reperibile in commercio, senza additivi supplementari. Si potrà usare anche il carburante descritto nell'allegato VI della direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore⁽²⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 78/665/CEE⁽³⁾.
- 5.1.3.9. Raffreddamento del motore
- 5.1.3.9.1. Motori raffreddati a liquido
La temperatura del liquido di raffreddamento misurata all'uscita del motore va mantenuta a $\pm 5^\circ\text{C}$ dalla temperatura superiore di taratura del termostato specificata dal costruttore. Se quest'ultimo non fornisce indicazioni, la temperatura deve essere di $80 \pm 5^\circ\text{C}$.
- 5.1.3.9.2. Motori raffreddati ad aria
Per i motori raffreddati ad aria la temperatura in un punto precisato dal costruttore va mantenuta tra il valore massimo T_M fissato dal costruttore e $T_M - 20^\circ\text{C}$.
- 5.1.3.10. La temperatura del carburante all'ingresso della pompa di iniezione o del carburatore deve essere mantenuta nei limiti fissati dal costruttore.
- 5.1.3.11. La temperatura del lubrificante, misurata nel carter o, eventualmente, all'uscita dello scambiatore di calore dell'olio, se questo esiste, deve essere compresa entro i limiti fissati dal costruttore.
- 5.1.3.12. La temperatura dei gas di scarico va misurata all'altezza della o delle flange del o dei collettori di scarico. Essa non dovrà superare il valore indicato dal costruttore.
- 5.1.3.13. Sistema di raffreddamento ausiliario
Se necessario, si può usare un sistema di raffreddamento ausiliario per mantenere le temperature entro i limiti di cui ai punti 5.1.3.9 — 5.1.3.12.

(1) GU n. L 190 del 20. 8. 1972, pag. 1.

(2) GU n. L 76 del 6. 4. 1970, pag. 1.

(3) GU n. L 223 del 14. 8. 1978, pag. 48.

5.1.4. *Svolgimento delle prove*

Le misurazioni vanno effettuate in corrispondenza di vari regimi di rotazione del motore, in numero sufficiente per definire completamente la curva di potenza a pieno carico compresa tra il regime di rotazione minimo e il regime di rotazione massimo del motore indicati dal costruttore. Questa gamma di variazioni del regime di rotazione deve comprendere il regime di rotazione al quale il motore eroga la massima potenza. Per ogni regime di rotazione si prende la media di due misurazioni stabilizzate.

5.1.5. *Misurazioni dell'indice di fumo*

Nel caso di motori diesel si deve controllare, durante la prova, che i gas di scarico siano conformi alle prescrizioni nell'allegato VI alla direttiva 72/306/CEE.

5.2. **Fattori di correzione**5.2.1. *Definizione*

Il fattore di correzione è il coefficiente K per il quale va moltiplicata la potenza registrata al fine di determinare la potenza di un motore in rapporto alle condizioni atmosferiche di riferimento specificate al punto 5.2.2.

5.2.2. *Condizioni atmosferiche di riferimento*

5.2.2.1. Temperatura: 25 °C.

5.2.2.2. Pressione secca (ps): 990 mbar.

5.2.3. *Condizioni da soddisfare nella sala di prova*

Per la validità di una prova, il fattore di correzione K deve essere tale che $0,96 \leq k \leq 1,06$.

5.2.4. *Determinazione dei fattori di correzione*

5.2.4.1. Caso dei motori ad accensione comandata (a carburatore o a iniezione)

Fattore K_a : il fattore di correzione si ottiene applicando la formula seguente (1):

$$K_a = \left(\frac{990}{ps}\right) \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,5}$$

dove:

T = temperatura assoluta, in °K, dell'aria aspirata dal motore;

ps = pressione atmosferica secca, in mbar, e cioè pressione barometrica totale meno pressione del vapore acqueo.

5.2.4.2. Caso dei motori diesel: fattore K_d

5.2.4.2.1. Motori diesel a quattro tempi, non sovralimentati, e motori diesel a due tempi

Il fattore di correzione si ottiene mediante la seguente formula (2):

$$K_d = \left(\frac{990}{ps}\right) \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,7}$$

dove:

T = temperatura assoluta, in °K, dell'aria aspirata dal motore;

ps = pressione atmosferica secca, in mbar.

5.2.4.2.2. Motori diesel a quattro tempi sovralimentati

5.2.4.2.2.1. Turbocompressore azionato dai gas di scarico

La potenza non viene corretta. Tuttavia, quando la densità dell'aria ambiente differisce di oltre il 5% della densità dell'aria alle condizioni di riferimento (25 °C e 1 000 mbar), le condizioni di prova vanno indicate nel verbale.

5.2.4.2.2.2. Compressore ad azionamento meccanico

5.2.4.2.2.2.1. Il rapporto r viene definito mediante la seguente formula (3):

$$r = \frac{D}{V \left(\frac{P_2}{P_1} \right) \cdot \left(\frac{T_1}{T_2} \right)}$$

dove:

D = quantità di carburante iniettato per ciascun ciclo del motore, espressa in mm^3 ;

V = cilindrata del motore, in litri;

 P_1 = pressione ambiente; P_2 = pressione nel collettore di aspirazione del motore; T_1 = temperatura ambiente, in °K (secondo la definizione di cui al punto 5.1.3.3); T_2 = temperatura nel collettore di aspirazione del motore, in °K.5.2.4.2.2.2.2. Il fattore di correzione per i motori con compressore ad azionamento meccanico è identico a quello usato per i motori non sovralimentati quando r è superiore o pari a $50 \text{ mm}^3/\text{l}$ ed è pari a 1 quando r è inferiore a $50 \text{ mm}^3/\text{l}$.5.3. **Verbale di prova**

Il verbale di prova deve indicare i risultati e tutti i calcoli effettuati per ottenere la potenza netta indicata nell'allegato II, nonché le caratteristiche del motore indicate nelle appendici 1 o 2 del presente allegato.

5.4. **Modifica del tipo di motore**

Qualsiasi modifica del motore, con riferimento alle caratteristiche indicate nelle appendici 1 o 2 del presente allegato, deve essere notificata all'amministrazione competente. Questa amministrazione può decidere quanto segue:

5.4.1. ritenere che le modifiche apportate non rischiano di influire sensibilmente sulla potenza del motore, oppure

5.4.2. chiedere una nuova determinazione della potenza del motore, effettuando le prove che ritiene necessarie.

6. **TOLLERANZE PER LA MISURAZIONE DELLA POTENZA NETTA**6.1. La potenza netta del motore determinata dal servizio tecnico potrà differire del $\pm 2\%$ dalla potenza netta indicata dal costruttore, con una tolleranza di $1,5\%$ per il regime di rotazione del motore.6.2. La potenza netta di un motore in una prova di conformità della produzione potrà differire del $\pm 5\%$ dalla potenza netta determinata nella prova di omologazione di quel determinato tipo di motore.

*Appendice 1***CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL MOTORE (1)****(Motori diesel)**

1. **Descrizione del motore**
 - 1.1. Marca
 - 1.2. Tipo
 - 1.3. Ciclo: quattro tempi/due tempi (2)
 - 1.4. Alesaggio mm
 - 1.5. Corsa mm
 - 1.6. Numero e disposizione dei cilindri, ordine di accensione
 - 1.7. Cilindrata cm³
 - 1.8. Rapporto volumetrico di compressione (3)
 - 1.9. Disegni della camera di combustione e della testa del pistone
 - 1.10. Sezione trasversale minima delle luci di aspirazione e di scarico
 -
 - 1.11. Sistema di raffreddamento
 - 1.11.1. Mediante liquido
 - Natura del liquido
 - Pompe di circolazione: con/senza (2)
 - Caratteristiche oppure marche e tipi
 - Rapporto di trasmissione
 - Termostato: regolazione
 - Radiatore: disegni oppure marche e tipi
 - Pressione di taratura della valvola di sicurezza
 - Ventilatore: caratteristiche oppure marche e tipi
 -
 - Sistema di comando del ventilatore
 - Rapporto di trasmissione
 - Presenza d'aria del ventilatore

(1) Per motori o sistemi non convenzionali il costruttore dovrà fornire i dati equivalenti a quelli suindicati.

(2) Cancellare la dicitura inutile.

(3) Indicare la tolleranza.

- 1.11.2. Ad aria
 Soffiante: caratteristiche oppure marche e tipi

 Rapporto di trasmissione
 Carenatura di serie
 Sistema di regolazione della temperatura: con/senza ⁽¹⁾; descrizione succinta

- 1.11.3. Temperature ammesse dal costruttore
- 1.11.3.1. Raffreddamento mediante liquido: temperatura massima all'uscita dal motore

- 1.11.3.2. Raffreddamento ad aria: punto di riferimento
 temperatura massima nel punto di riferimento
- 1.11.3.3. Temperatura massima all'uscita dello scambiatore intermedio all'aspirazione ⁽¹⁾ ...

- 1.11.3.4. Temperatura massima allo scarico nel punto indicato al punto 5.1.3.12

- 1.11.3.5. Temperatura del carburante: min
 max
- 1.11.3.6. Temperatura del lubrificante: min
 max
- 1.12. Sovralimentazione: con/senza ⁽¹⁾; descrizione del sistema

- 1.13. Sistema di aspirazione
- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Collettore di aspirazione | Descrizione |
| | |
| Filtro dell'aria | Marca |
| | |
| Tipo | |
| Silenziatore di aspirazione | Marca |
| | |
| Tipo | |
2. **Dispositivi aggiuntivi antifumo** (se esistono o se non sono compresi in altra rubrica)
 Descrizione e schemi
3. **Alimentazione**
- 3.1. Descrizione e schemi dei condotti d'aspirazione e dei loro accessori (dispositivo di preriscaldamento, silenziatore di aspirazione, ecc.)

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

- 3.2. Alimentazione del carburante
- 3.2.1. Pompa d'alimentazione
- Pressione (1) o diagramma caratteristico (1)
- 3.2.2. Dispositivo d'iniezione
- 3.2.2.1. Pompa
- 3.2.2.1.1. Marca
- 3.2.2.1.2. Tipo
- 3.2.2.1.3. Portata mm³ per ciclo a giri/min della pompa (1) alla massima potenza di iniezione o diagramma caratteristico (1) (2)
- Indicare il metodo usato: sul motore/al banco di prova (2)
- 3.2.2.1.4. Anticipo dell'iniezione (1)
- 3.2.2.1.4.1. Curva dell'anticipo dell'iniezione
- 3.2.2.1.4.2. Fasatura
- 3.2.2.2. Condotti d'iniezione
- 3.2.2.2.1. Lunghezza
- 3.2.2.2.2. Diametro interno
- 3.2.2.3. Iniettore o iniettori
- 3.2.2.3.1. Marca o marche
- 3.2.2.3.2. Tipo o tipi
- 3.2.2.3.3. Pressione d'apertura bar (1) o diagramma caratteristico (1) (2)
- 3.2.2.4. Regolatore
- 3.2.2.4.1. Marca
- 3.2.2.4.2. Tipo
- 3.2.2.4.3. Velocità di rotazione all'inizio dell'interruzione a pieno carico: giri/min
- 3.2.2.4.4. Massima velocità a vuoto: giri/min
- 3.2.2.4.5. Velocità al minimo: giri/min
- 3.3. Sistema d'avviamento a freddo
- 3.3.1. Marca
- 3.3.2. Tipo
- 3.3.3. Descrizione
- 4. Regolazione della distribuzione o dati equivalenti**
- 4.1. Alzata massima delle valvole, angoli di apertura e di chiusura, o indicazioni relative ad altri sistemi possibili di distribuzione rispetto ai punti morti superiori

(1) Indicare la tolleranza.

(2) Cancellare la dicitura inutile.

- 4.2. Gioco delle valvole come riferimento e/o per la regolazione ⁽¹⁾
5. **Condotto di scarico**
- 5.1. Descrizione del collettore di scarico
- 5.2. Descrizione delle altre parti del condotto di scarico se la prova viene effettuata con il condotto di scarico completo previsto dal costruttore o indicazione della massima contropressione prevista dal costruttore a regime di massima potenza ⁽¹⁾
6. **Circuito di lubrificazione**
- 6.1. Descrizione del circuito
- 6.1.1. Posizione del serbatoio del lubrificante
- 6.1.2. Sistema di alimentazione del lubrificante (pompa, iniezione nel sistema di aspirazione, miscela col carburante, ecc.)
- 6.2. Pompa dell'olio ()
- 6.2.1. Marca
- 6.2.2. Tipo
- 6.3. Miscela con il carburante ⁽¹⁾
- 6.3.1. Percentuale
- 6.4. Radiatore olio: con/senza ⁽¹⁾
- 6.4.1. Uno o più disegni oppure marche o tipi
7. **Impianto elettrico**
- Dinamo/alternatore ⁽¹⁾: caratteristiche oppure marche e tipi
8. **Altri dispositivi ausiliari azionati dal motore (elenco ed eventuale descrizione succinta)**
-

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

Appendice 2

CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL MOTORE ⁽¹⁾

(Motori ad accensione comandata)

1. **Descrizione del motore**
- 1.1. Marca
- 1.2. Tipo
- 1.3. Ciclo: quattro tempi/due tempi ⁽²⁾
- 1.4. Alesaggio mm
- 1.5. Corsa mm
- 1.6. Numero e disposizione dei cilindri, ordine di accensione
- 1.7. Cilindrata cm³
- 1.8. Rapporto volumetrico di compressione ⁽³⁾
- 1.9. Disegni della camera di combustione della testa del pistone
- 1.10. Sezione trasversale minima delle luci di aspirazione e di scarico
- 1.11. Sistema di raffreddamento
- 1.11.1. Mediante liquido
- Natura del liquido
- Pompe di circolazione: con/senza ⁽²⁾
- Caratteristiche oppure marche e tipi
- Rapporto di trasmissione
- Termostato: regolazione
- Radiatore: uno o più disegni oppure marche e tipi
- Pressione di taratura della valvola di sicurezza
- Ventilatore: caratteristiche oppure marca o marche e tipi
-
- Sistema di comando del ventilatore
- Rapporto di trasmissione
- Presenza d'aria del ventilatore
- 1.11.2. Ad aria
- Soffiante: caratteristiche oppure marche e tipi
-

⁽¹⁾ Per i motori o sistemi non convenzionali, il costruttore dovrà fornire i dati equivalenti a quelli suindicati.

⁽²⁾ Cancellare la dicitura inutile.

⁽³⁾ Indicare la tolleranza.

- Rapporto di trasmissione
- Carenatura di serie
- Sistema di regolazione della temperatura: con/senza ⁽¹⁾; descrizione succinta
- 1.11.3. Temperature ammesse dal costruttore
- 1.11.3.1. Raffreddamento mediante liquido: temperatura massima all'uscita dal motore
- 1.11.3.2. Raffreddamento ad aria: punto di riferimento
- temperatura massima nel punto di riferimento
- 1.11.3.3. Temperatura massima all'uscita dello scambiatore intermedio all'aspirazione ⁽¹⁾
-
- 1.11.3.4. Temperatura massima allo scarico nel punto indicato al precedente punto 5.1.3.12
-
- 1.11.3.5. Temperatura del combustibile: min
- max
- 1.11.3.6. Temperatura del lubrificante: min
- max
- 1.12. Sovralimentazione: con/senza ⁽¹⁾; descrizione del sistema
-
- 1.13. Sistema di aspirazione
- Collettore di aspirazione Descrizione
-
- Filtro dell'aria Marca Tipo
- Silenziatore di aspirazione Marca Tipo
2. **Dispositivi aggiuntivi antinquinamento** (se esistono e non sono compresi in altra rubrica)
- Descrizione e schemi
3. **Sistemi di alimentazione**
- 3.1. Descrizione e schemi dei condotti di aspirazione e dei loro accessori (smorzatore, dispositivo di preriscaldamento, prese d'aria aggiuntive, ecc.)
-
- 3.2. Alimentazione del carburante
- 3.2.1. Ad uno o più carburatori ⁽¹⁾ Numero
- 3.2.1.1. Marca
- 3.2.1.2. Tipo
- 3.2.1.3. Regolazioni

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

- | | | | |
|------------|--|------------|--|
| 3.2.1.3.1. | Getti | } oppure { | Curva di erogazione del carburante in funzione della mandata di aria e indicazione dei limiti di regolazione per rispettare la curva (1) |
| 3.2.1.3.2. | Diffusori | | |
| 3.2.1.3.3. | Livello nella vaschetta | | |
| 3.2.1.3.4. | Peso del galleggiante | | |
| 3.2.1.3.5. | Valvola a spillo | | |
| 3.2.1.4. | Dispositivo di avviamento manuale/automatico (1), regolazione di chiusura (2)
..... | | |
| 3.2.1.5. | Pompa di alimentazione
Pressione (2) o diagramma caratteristico (2) | | |
| 3.2.2. | Dispositivo di iniezione (1) | | |
| 3.2.2.1. | Marca | | |
| 3.2.2.2. | Tipo | | |
| 3.2.2.3. | Descrizione generale | | |
| 3.2.2.4. | Taratura bar (1) (2)
o diagramma caratteristico (1) (2) | | |
| 4. | Regolazione di distribuzione o dati equivalenti | | |
| 4.1. | Alzata massima delle valvole, angoli di apertura e di chiusura, o indicazioni relative ad altri sistemi possibili di distribuzione rispetto ai punti morti superiori | | |
| 4.2. | Giocchi delle valvole come riferimento e/o per la regolazione (1) | | |
| 5. | Accensione | | |
| 5.1. | Tipo del dispositivo di accensione | | |
| 5.1.1. | Marca | | |
| 5.1.2. | Tipo | | |
| 5.1.3. | Curva dell'anticipo all'accensione (2) | | |
| 5.1.4. | Fasatura (2) | | |
| 5.1.5. | Apertura dei contatti (1) (2), angolo di camma (1) | | |
| 6. | Condotto di scarico | | |
| | Descrizione e schemi | | |
| 7. | Circuito di lubrificazione | | |
| 7.1. | Descrizione del circuito | | |
| 7.1.1. | Posizione del serbatoio del lubrificante | | |

(1) Cancellare la dicitura inutile.

(2) Indicare la tolleranza.

- 7.1.2. Modo di alimentazione del lubrificante (pompa, iniezione nel collettore di aspirazione, miscela con combustibile, ecc.)
- 7.2. Pompa ⁽¹⁾
- 7.2.1. Marca
- 7.2.2. Tipo
- 7.3. Miscela con carburante ⁽¹⁾
- 7.3.1. Percentuale
- 7.4. Dispositivo di raffreddamento dell'olio: con/senza ⁽¹⁾
- 7.4.1. Uno o più disegni oppure marche e tipi
- 8. **Impianto elettrico**
Dinamo/alternatore ⁽¹⁾:
caratteristiche oppure marche e tipi
- 9. **Altri dispositivi ausiliari azionati dal motore**
(eventualmente elenco e descrizione succinta)
- 10. **Informazioni supplementari relative alle condizioni di prova**
- 10.1. Candele
- 10.1.1. Marca
- 10.1.2. Tipo
- 10.1.3. Distanza tra gli elettrodi
- 10.2. Bobina di accensione
- 10.2.1. Marca
- 10.2.2. Tipo
- 10.3. Condensatore di accensione
- 10.3.1. Marca
- 10.3.2. Tipo
- 10.4. Dispositivo antiradiodisturbi
- 10.4.1. Marca
- 10.4.2. Tipo

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

ALLEGATO II

Indicazione dell'amministrazione

MODELLO

ALLEGATO DELLA SCHEDA D'OMOLOGAZIONE CEE DI TIPO DI VEICOLO PER
QUANTO CONCERNE LA POTENZA DEL MOTORE

(articolo 4, paragrafo 2, e articolo 10 della direttiva 70/156/CEE, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi)

NOTIFICA DEI RISULTATI DELLE PROVE DI MISURAZIONE DELLA POTENZA
NETTA DEL MOTORE

1. Marchio di fabbrica o commerciale del motore
2. Tipo e numero di identificazione del motore
3. Nome e indirizzo del costruttore
-
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore
-
5. **Condizioni di prova**
 - 5.1. Pressioni misurate al regime di potenza massima del motore
 - 5.1.1. barometrica mbar
 - 5.1.2. allo scarico mbar
 - 5.1.3. Depressione all'aspirazione mbar al collettore di aspirazione del motore
 - 5.2. Temperature misurate al regime di potenza massima del motore
 - 5.2.1. dell'aria aspirata °C
 - 5.2.2. all'uscita dello scambiatore intermedio all'aspirazione °C (1)
 - 5.2.3. del liquido di raffreddamento
 - 5.2.3.1. all'uscita dal motore °C (1)
 - 5.2.3.2. nel punto di riferimento, nel caso di raffreddamento ad aria °C (1)
 - 5.2.4. dell'olio °C (indicare il punto di misurazione)
 - 5.2.5. del combustibile
 - 5.2.5.1. all'entrata del carburatore/della pompa di iniezione (1) °C
 - 5.2.5.2. nel dispositivo per misurare il consumo del carburante °C
 - 5.2.6. dello scarico, misurata all'altezza della flangia o delle flange del collettore o dei collettori di scarico °C
 - 5.3. Regime di rotazione al minimo g/min

(1) Cancellare la dicitura inutile.

5.4.	Caratteristiche del dinamometro
5.4.1.	Marca
5.4.2.	Tipo
5.5.	Caratteristiche dell'opacimetro
5.5.1.	Marca
5.5.2.	Tipo
5.6.	Carburante
5.6.1.	Per motori ad accensione comandata, a carburante liquido
5.6.1.1.	Marca
5.6.1.2.	Specifiche
5.6.1.3.	Additivo antidetonante (piombo, ecc.)
5.6.1.3.1.	Tipo
5.6.1.3.2.	Tenore, mg/l
5.6.1.4.	Numero di ottano
5.6.1.4.1.	RON
5.6.1.4.2.	MON
5.6.1.5.	Massa volumetrica a 15 °C a 4 °C
5.6.1.6.	Potere calorifico kJ/kg
5.6.2.	Per motori ad accensione comandata, a carburante gassoso
5.6.2.1.	Marca
5.6.2.2.	Specifiche
5.6.2.3.	Pressione di rifornimento
5.6.2.4.	Pressione d'uso
5.6.3.	Per motori diesel a carburante gassoso
5.6.3.1.	Metodo di alimentazione: gas
5.6.3.2.	Specifiche del gas impiegato
5.6.3.3.	Proporzione gasolio-gas
5.6.4.	Per motori diesel a carburante liquido
5.6.4.1.	Marca
5.6.4.2.	Specifiche del combustibile impiegato
5.6.4.3.	Numero di cetano
5.6.4.4.	Massa volumetrica a 15 °C a 4 °C
5.7.	Lubrificante
5.7.1.	Marca
5.7.2.	Specifiche
5.7.3.	Viscosità: grado SAE

6. Risultati dettagliati delle misurazioni

6.1. Prestazioni del motore

Regime di rotazione del motore (g/min)						
Risultati di prova del motore	Consumo specifico g/kWh kJ/kWh ⁽¹⁾					
	Coppia Nm					
	Potenza kW					
Fattori di correzione						
Potenza al freno corretta kW						
Consumo corretto ⁽²⁾						
Coppia corretta Nm						
Potenza da aggiungere per i dispositivi ausiliari montati sul motore diversi da quelli indicati nella tabella 1 (vedi la rubrica 8 dell'appendice 1 e la rubrica 9 dell'appendice 2). Potenza da dedurre quando il ventilatore non è montato (vedi la tabella 1, nota 5)	N. 1					
	N. 2					
	N. 3					
Potenza netta kW						
Coppia netta Nm						

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.⁽²⁾ Soltanto per i motori diesel.

6.2. Indice di fumo dei gas di scarico (da riempire soltanto per i motori diesel):

Regime di rotazione (giri/min)	Flusso nominale G (l/secondo)	Valori limite dell'assorbimento (m ⁻¹)	Valori misurati dell'assorbimento (m ⁻¹)
1
2
3
4
5
6

6.3. Potenza netta massima kW a g/min ⁽¹⁾6.4. Coppia netta massima Nm a g/min ⁽¹⁾⁽¹⁾ La potenza netta massima, la coppia netta massima e il corrispondente regime di rotazione si determinano prendendo in considerazione, se del caso, la tangente orizzontale alla curva della potenza netta/della coppia netta in funzione del regime di rotazione.

7. Motore presentato alle prove in data
8. Servizio tecnico incaricato delle prove
9. Data del verbale rilasciato da questo servizio
10. Numero del verbale rilasciato dal servizio
11. Località
12. Data
13. Firma

14. Si allegano alla presente comunicazione i seguenti documenti:

un esemplare dell'appendice 1-2 ⁽¹⁾ debitamente compilato e corredato dai disegni e documenti relativi alle varie rubriche, ove siano richiesti.

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

DECISIONE DEL CONSIGLIO
del 22 dicembre 1980
relativa ad un'azione complementare nel campo della lotta contro la povertà

(80/1270/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 235,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che il Consiglio, con la decisione 75/458/CEE, del 22 luglio 1975, relativa al programma di progetti pilota e di studi pilota per la lotta contro la povertà ⁽³⁾, modificata dalla decisione 77/779/CEE ⁽⁴⁾, ha autorizzato la Commissione a promuovere o aiutare finanziariamente progetti pilota i quali mirino a sperimentare e a sviluppare nuovi metodi di aiuto alle persone povere o minacciate di povertà nella Comunità ed a promuovere, aiutare finanziariamente o svolgere studi pilota volti a contribuire alla comprensione della natura, della causa, dell'estensione e della dinamica della povertà nella Comunità, nei limiti degli stanziamenti iscritti a questo scopo nel bilancio delle Comunità per gli anni 1975, 1976, 1977, 1978 e 1979;

considerando che la Commissione ha elaborato un programma che prevede

- 29 progetti e studi pilota;
- l'elaborazione di un rapporto di valutazione di detto programma;
- l'elaborazione di 8 rapporti nazionali relativi alla povertà e alla lotta contro la povertà negli Stati membri della Comunità;

considerando che, in conformità dell'articolo 6 della decisione 75/458/CEE, la Commissione ha presentato al Consiglio ed al Parlamento europeo la seconda relazione sui risultati delle operazioni realizzate in questo settore;

considerando che in conformità di questo stesso articolo, alla conclusione del programma ed al più tardi entro il 30 giugno 1981, la Commissione presenterà una relazione definitiva contenente la valutazione dei risultati ottenuti; che la Commissione, lasciando impregiudicata tale relazione, ha trasmesso fin d'ora una relazione provvisoria di valutazione in base ai dati parziali disponibili;

considerando che è opportuno, tenuto conto sia delle disponibilità di bilancio rimanenti che degli stanziamenti previsti per il 1981, permettere nella misura dell'ammontare degli stanziamenti di pagamenti restanti che sia proseguita per un anno un'azione destinata ad approfondire e completare, attraverso l'organizzazione di studi o seminari, gli elementi di valutazione relativi a taluni aspetti importanti del programma,

DECIDE:

Articolo 1

Nei limiti degli stanziamenti ancora disponibili ai sensi dell'articolo 306 del bilancio delle Comunità europee per il 1980, la Commissione può, sino al 30 novembre 1981, al fine di approfondire e completare la valutazione del programma di lotta contro la povertà prevista, ai sensi dell'articolo 6 della decisione 75/458/CEE, per il 30 giugno 1981 al più tardi, promuovere, terminare, finanziare o realizzare studi e seminari destinati a colmare lacune su vari aspetti importanti nel settore della lotta contro la povertà definito all'articolo 1 della decisione 75/458/CEE. Gli stanziamenti d'impegno iscritti nel bilancio del 1981 potranno essere utilizzati nella misura dell'ammontare degli stanziamenti di pagamenti restanti.

⁽¹⁾ GU n. C 147 del 16. 6. 1980, pag. 65.

⁽²⁾ GU n. C 113 del 7. 5. 1980, pag. 32.

⁽³⁾ GU n. L 199 del 30. 7. 1975, pag. 34.

⁽⁴⁾ GU n. L 322 del 17. 12. 1977, pag. 28.

Articolo 2

Per quanto riguarda le condizioni di concessione del contributo finanziario della Comunità e di svolgimento delle operazioni, gli articoli 2, 3, 4 e 5 della decisione 75/458/CEE sono applicabili nel quadro della presente decisione.

giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Essa ha efficacia a decorrere dal 1° dicembre 1980.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il quinto

Per il Consiglio

Il Presidente

J. SANTER

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 22 dicembre 1980****recante l'adeguamento della direttiva 73/173/CEE concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura dei preparati pericolosi (solventi), a seguito dell'adesione della Repubblica ellenica alle Comunità europee****(80/1271/CEE)**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto l'atto di adesione del 1979, in particolare gli articoli 22 e 146,

considerando che l'allegato della direttiva 73/173/CEE del Consiglio, del 4 giugno 1973, concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura dei preparati pericolosi (solventi) ⁽¹⁾, modificata dalla direttiva 80/781/CEE ⁽²⁾, deve essere completato aggiungendovi la versione greca delle denominazioni delle sostanze pericolose (solventi),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Nell'allegato della direttiva 73/173/CEE sono aggiunte le denominazioni greche che figurano nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

Gli Stati membri adottano e pubblicano anteriormente al 1° gennaio 1981 le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1° gennaio 1981.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. SANTER

(1) GU n. L 189 dell' 11. 7. 1973, pag. 7.

(2) GU n. L 229 del 30. 8. 1980, pag. 57.

ALLEGATO**Elenco relativo alla classificazione delle sostanze pericolose (solventi)****CLASSE I/A****Sostanze tossiche**

(Simbolo: «Teschio»)

Sostanza

6,3	Διθειάνθρακας
601,18	Βενζόλιο
602,4	Τετραχλωράνθρακας (Τετραχλωρομεθάνιο)
602,9	1,1,2,2 - Τετραχλωροαιθάνιο
602,10	Πενταχλωροαιθάνιο
609,1	Νιτροβενζόλιο
612,5	Άνιλίνη

CLASSE I/B**Sostanze tossiche**

(Simbolo: «Teschio»)

Sostanza

602,8.1	1,1,2 - Τριχλωροαιθάνιο
603,13.1	2,2 - Διχλωροαιθυλαιθέρας
604,1	Φαινόλη
604,3	Κρεζόλες
606,2.8	Ίσοφορόνη

CLASSE I/C**Sostanze tossiche**

(Simbolo: «Teschio»)

Sostanza

602,10.2	1 - Βρωμοπροπάνιο (1 - Προπυλοβρωμίδιο)
603,1	Μεθανόλη (Μεθυλική άλκοόλη)
603,5.1	Φουρφουρόλη
606,2.5	Μεσιτυλοξείδιο
608,1	Άκετονιτρίλιο
613,2	Πυριδίνη

CLASSE II/A**Sostanze nocive (meno tossiche)**

(Simbolo: «Croce di S. Andrea»)

Sostanza

602,3	Χλωροφόρμιο (Τριχλωρομεθάνιο)
602,20.2	1,2 - Διχλωροβενζόλιο
609,0.1	1 - Νιτροπροπάνιο
609,0.2	2 - Νιτροπροπάνιο
602,7.1	1,2 - Διχλωροαιθάνιο
602,20.1	Χλωροβενζόλιο

CLASSE II/B**Sostanze nocive (meno tossiche)**

(Simbolo: «Croce di S. Andrea»)

Sostanza

601,23	Τετραϋδروναφθαλίνο (Τετραλίνη)
602,2.1	Διβρωμομεθάνιο
602,7	1,1 - Διχλωροαιθάνιο
602,11	Διχλωροπροπάνια
602,15	Διχλωροαιθυλένια
602,16	Τριχλωροαιθυλένιο
602,17	Τετραχλωροαιθυλένιο (Υπερχλωροαιθυλένιο)
607,9.2	N,N - Διμεθυλοφορμαμίδιο
603,11	1,4 - Διοξάνιο
603,4.6	2 - Μεθοξυαιθανόλη (Μονομεθυλαιθέρας της αίθυλενογλυκόλης, Μεθυλογλυκόλη)
603,4.8	2 - Ίσοπροποξυαιθανόλη (Μονοίσοπροπυλαιθέρας της αίθυλενογλυκόλης, Ίσοπροπυλογλυκόλη)
603,4.9	2 - Βουτοξυαιθανόλη (Μονοβουτυλαιθέρας της αίθυλενογλυκόλης, Βουτυλογλυκόλη)
607,16.7	Όξικός 2 - Μεθοξυαιθυλεστέρας (Όξικός έστέρας της μεθυλογλυκόλης)

CLASSE II/C**Sostanze nocive (meno tossiche)**

(Simbolo: «Croce di S. Andrea»)

Sostanza

601,19	Τολουόλιο
601,20	Ξυλόλια
601,21	Στυρόλιο και α - Μεθυλοστυρόλιο
601,22	Βινυλοτολουόλιο
601,20.3	Μεσιτυλένιο
601,20.1	Αίθυλοβενζόλιο
601,20.2	Προπυλοβενζόλιο
602,8	1,1,1 - Τριχλωροαιθάνιο
602,10.1	Χλωροπροπάνια (Προπυλοχλωρίδια)
602,12.1	Χλωροπεντάνια (Άμυλοχλωρίδια)
603,4.7	2 - Αίθοξυαιθανόλη (Μονοαιθυλαιθέρας της αίθυλενογλυκόλης)
607,9.1	Άνθρακικός διμεθυλεστέρας
607,16.6	Μεθακρυλικός μεθυλεστέρας
620,9	Τερεβινθέλαιο

CLASSE II/D**Sostanze nocive (meno tossiche)**

(Simbolo: «Croce di S. Andrea»)

Sostanza

602,2.2	Διχλωρομεθάνιο
603,4	Βουτανόλες (Βουτυλικές αλκοόλες)
603,12.1	Αίθυλενογλυκόλη (Γλυκόλη)
603,4.2	Άμυλικές αλκοόλες (Μείγματα ισομερών)
603,4.3	Μεθυλαμυλική αλκοόλη
603,4.4	Κυκλοεξανόλη
603,4.5	2 - Μεθυλοκυκλοεξανόνη
606,2.6	Κυκλοεξανόνη
606,2.7	2 - Μεθυλοκυκλοεξανόνη
607,16.8	Όξικός 2 - Αίθοξυαιθυλεστέρας (Όξικός έστέρας της αίθυλογλυκόλης)
607,16.9	Όξικός 2 - Βουτοξυαιθυλεστέρας (Όξικός έστέρας της βουτυλογλυκόλης)
603,12	Τετραϋδροφουράνιο

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 22 dicembre 1980**

che adegua, a seguito dell'adesione della Grecia, la direttiva 80/780/CEE per il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai retrovisori dei veicoli a motore a due ruote, con o senza «carrozzetta», ed al loro montaggio su tali veicoli

(80/1272/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto l'atto di adesione del 1979, in particolare l'articolo 146,

vista la proposta della Commissione,

considerando che l'articolo 8 della direttiva 80/780/CEE (1) dev'essere adattato a seguito dell'adesione della Grecia,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

All'articolo 8 della direttiva 80/780/CEE è inserito, tra il terzo e quarto trattino, il seguente trattino:

«— Έγκριση τύπου, nella legislazione greca».

Articolo 2

Gli Stati membri adottano e pubblicano anteriormente al 1° gennaio 1981 le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva e ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. SANTER

(1) GU n. L 229 del 30. 8. 1980, pag. 49.

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 22 dicembre 1980**

che modifica, a seguito dell'adesione della Grecia, la direttiva 80/154/CEE, concernente il reciproco riconoscimento dei diplomi, certificati ed altri titoli di ostetrica e comportante misure destinate ad agevolare l'esercizio effettivo del diritto di stabilimento e di libera prestazione dei servizi

(80/1273/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto l'atto di adesione del 1979, in particolare l'articolo 146,

considerando che la direttiva 80/154/CEE del Consiglio, del 21 gennaio 1980, concernente il reciproco riconoscimento dei diplomi, certificati ed altri titoli di ostetrica e comportante misure destinate ad agevolare l'esercizio effettivo del diritto di stabilimento e di libera prestazione dei servizi ⁽¹⁾, è stata adottata dopo la firma del trattato di adesione del 1979;

considerando che, a seguito dell'adesione della Grecia, è necessario apportare alcuni adattamenti alla citata direttiva per assicurarne l'applicazione uniforme da parte della Grecia e degli altri Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 80/154/CEE è modificata come segue:

1. All'articolo 1 sono aggiunte le parole seguenti:

«in Grecia:
Μαία».

2. All'articolo 3 è aggiunta la lettera seguente:

«J. in Grecia:

- il πτυχίο μαίας, certificato conforme dal ministero dei servizi sociali;
- il πτυχίο 'Ανωτέρας Σχολής Στελεχών 'Υγείας και Κοινωνικής Προνοίας, Τμήματος Μαιών, rilasciato dal Κάτεε».

Articolo 2

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il termine previsto all'articolo 20, paragrafo 1, della direttiva 80/154/CEE.

Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. SANTER

(¹) GU n. L 33 dell'11. 2. 1980, pag. 1.

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1980

che modifica, in seguito all'adesione della Grecia, la direttiva 64/432/CEE relativa a problemi di polizia sanitaria in materia di scambi intracomunitari di animali delle specie bovina e suina e la direttiva 80/217/CEE che stabilisce le misure comunitarie di lotta contro la peste suina classica

(80/1274/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto l'atto di adesione del 1979, in particolare l'articolo 146,

vista la proposta della Commissione,

considerando che, a norma dell'articolo 22 dell'atto di adesione del 1979, gli adattamenti degli atti indicati nell'elenco riportato dall'allegato II devono essere effettuati conformemente agli orientamenti enunciati in detto allegato; che la direttiva 64/432/CEE ⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 80/219/CEE ⁽²⁾, deve essere di conseguenza adattata;

considerando altresì che la direttiva 80/217/CEE ⁽³⁾, adottata dopo la firma del trattato di adesione e la cui validità si estende oltre il 1° gennaio 1981, deve essere adattata ai fini della concordanza con le disposizioni dell'atto di adesione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 64/432/CEE è modificata come segue:

1. All'allegato B, punto 12, è aggiunta la lettera seguente:

«j) Grecia:

Κτηνιατρικόν Ίνστιτούτον Λοιμωδών και Παρασιτικών Νοσημάτων
Ίερά όδός, 75
Άθήναι, 301».

2. All'allegato C, punto 9, è aggiunta la lettera seguente:

«j) Grecia:

Κτηνιατρικόν Ίνστιτούτον Λοιμωδών και Παρασιτικών Νοσημάτων
Ίερά όδός, 75
Άθήναι, 301».

3. All'allegato F, la nota a piè di pagina 4 del certificato modello I e la nota a piè di pagina 5 dei certificati modelli II, III e IV sono completate con le indicazioni seguenti:

«In Grecia:

Ό Προϊστάμενος της Κτηνιατρικής Ύπηρεσίας του σημείου έξόδου».

Articolo 2

La menzione seguente è aggiunta all'elenco dei laboratori nazionali della peste suina dell'allegato II della direttiva 80/217/CEE:

«In Grecia:

Κτηνιατρικόν Ίνστιτούτον Λοιμωδών και Παρασιτικών Νοσημάτων (Έργαστήριο ιολογίας)
Νεαπόλεως, 9
Άγία Παρασκευή
Άττικής».

Articolo 3

Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alle norme della presente direttiva al più tardi il 1° gennaio 1981 per quanto riguarda l'articolo 1 e il 1° luglio 1981 al più tardi per quanto riguarda l'articolo 2. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. SANTER

(1) GU n. 121 del 29. 7. 1964, pag. 1977/64.

(2) GU n. L 47 del 21. 2. 1980, pag. 25.

(3) GU n. L 47 del 21. 2. 1980, pag. 11.

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 22 dicembre 1980****che modifica la direttiva 72/464/CEE relativa alle imposte diverse dall'imposta sulla cifra d'affari che gravano sul consumo dei tabacchi manifatturati**

(80/1275/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare gli articoli 99 e 100,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,visto il parere del Parlamento europeo ⁽²⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽³⁾,considerando che, conformemente alla direttiva 72/464/CEE ⁽⁴⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 77/805/CEE ⁽⁵⁾, il passaggio da una tappa di armonizzazione alla successiva è deciso dal Consiglio su proposta della Commissione;

considerando che la seconda tappa di armonizzazione, avviata a norma della direttiva 77/805/CEE, scade il 31 dicembre 1980;

considerando che i criteri particolari da applicare nel corso di una terza tappa, che dovrebbe iniziare il 1° gennaio 1981, sono oggetto di una proposta di direttiva della Commissione ⁽⁶⁾;

considerando che il Consiglio non è in grado di decidere su tale proposta entro il 31 dicembre 1980;

considerando che, date tali circostanze, è necessario prorogare di sei mesi la seconda tappa;

considerando che conviene prorogare di sei mesi anche la deroga concessa al Regno Unito con l'articolo 10 quater della direttiva 72/464/CEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. All'articolo 10 bis, paragrafo 1, della direttiva 72/464/CEE la data del 31 dicembre 1980 è sostituita con quella del 30 giugno 1981.

2. All'articolo 10 quater, primo comma, della direttiva 72/464/CEE i termini «30 mesi» sono sostituiti dai termini «36 mesi».

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. SANTER

(1) GU n. C 311 del 29. 11. 1980, pag. 5.

(2) GU n. C 346 del 31. 12. 1980, pag. 126.

(3) Parere reso il 10 dicembre 1980 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

(4) GU n. L 303 del 31. 12. 1972, pag. 1.

(5) GU n. L 338 del 20. 12. 1977, pag. 22.

(6) GU n. C 264 dell'11. 10. 1980, pag. 6.

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 22 dicembre 1980****che modifica, a seguito dell'adesione della Grecia, le direttive 76/893/CEE, 79/693/CEE e 80/777/CEE per quanto riguarda il numero legale dei voti nell'ambito della procedura del comitato permanente per i prodotti alimentari**

(80/1276/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto l'atto di adesione del 1979, in particolare l'articolo 146,

vista la proposta della Commissione,

considerando che, a seguito dell'adesione della Grecia, occorre adattare il numero di voti che costituiscono il numero legale dei voti nell'ambito della procedura del comitato permanente per i prodotti alimentari di cui alle direttive 76/893/CEE ⁽¹⁾, 79/693/CEE ⁽²⁾ e 80/777/CEE ⁽³⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

A decorrere dal 1° gennaio 1981 il numero «quarantuno voti» è sostituito da «quarantacinque voti»:

- all'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 76/893/CEE;
- all'articolo 13, paragrafo 2, della direttiva 76/693/CEE;
- all'articolo 12, paragrafo 2, della direttiva 80/777/CEE.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

*Per il Consiglio**Il Presidente*

J. SANTER

(1) GU n. L 340 del 9. 12. 1976, pag. 19.

(2) GU n. L 205 del 13. 8. 1979, pag. 5.

(3) GU n. L 229 del 30. 8. 1980, pag. 1.

DECISIONE DEL CONSIGLIO
del 22 dicembre 1980
recante nomina di un membro supplementare della Corte dei conti
(80/1277/CEE, Euratom, CECA)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, in particolare l'articolo 78 sesto,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 206,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 180,

visto il trattato che istituisce un Consiglio unico e una Commissione unica delle Comunità europee, in particolare l'articolo 22,

visto il trattato relativo all'adesione della Repubblica ellenica alla Comunità economica europea e alla Comunità europea dell'energia atomica, firmato il 28 maggio 1979, nonché la decisione del Consiglio, del 24 maggio 1979, relativa all'adesione della Repubblica ellenica alla Comunità europea del carbone e dell'acciaio, in particolare gli articoli 18 e 137 dell'atto ivi allegato,

visto il parere del Parlamento europeo (1),

DECIDE:

Articolo unico

Il sig. Georges Vitalis è nominato membro della Corte dei conti per il periodo 1° gennaio 1981 — 17 ottobre 1983.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1980.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. SANTER

(1) GU n. C 346 del 31. 12. 1980, pag. 96.