

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/24/CEE del Consiglio relativa ai dispositivi di limitazione della velocità o sistemi analoghi di limitazione della velocità montati a bordo di talune categorie di veicoli a motore»**

(COM(2003) 350 def. — 2003/0122 (COD))

(2004/C 80/22)

Il Consiglio, in data 25 giugno 2003, ha deciso, in conformità al disposto dell'articolo 95 del Trattato CE, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Ranocchiari in data 24 novembre 2003.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato l'11 dicembre, nel corso della 404<sup>a</sup> sessione plenaria, con 112 voti favorevoli, 1 voto contrario e 1 astensione, il seguente parere.

## **1. Introduzione**

1.1. Nell'ampio quadro regolamentare sulla omologazione dei veicoli a motore un comparto specifico riguarda, a partire dagli anni '90, i dispositivi di limitazione della velocità previsti per alcuni tipi di veicoli compresi nella categoria N (veicoli per il trasporto merci) e in quella M (veicoli per il trasporto passeggeri).

1.2. Attualmente è la direttiva 92/24/CEE che specifica i requisiti tecnici per l'omologazione di dispositivi di limitazione di velocità obbligatori per i veicoli delle categorie N2 (autocarri medi) e M3 (autobus) la cui massa supera le 10 t, nonché per i veicoli N3 (autocarri pesanti, con massa superiore alle 12 t).

1.3. Alla 92/24/CEE è collegata la direttiva 92/6/CEE che fissa invece le norme di installazione e impiego dei limitatori di velocità sui veicoli delle suddette categorie.

1.4. Recentemente la direttiva 2002/85/CE ha ampliato il campo di applicazione della 92/6/CEE estendendo l'obbligo di installazione ed impiego dei limitatori a tutti i veicoli trasporto passeggeri con più di otto sedili in aggiunta a quello del guidatore (categorie M2 ed M3) nonché a tutti i veicoli per trasporto merci con massa superiore a 3,5 t (categorie N2 ed N3).

1.5. Da ciò deriva la proposta in esame, proposta necessaria per aggiornare anche il campo di applicazione della già citata 92/24/CEE e rendere possibile l'omologazione dei limitatori che verranno montati sui veicoli fin qui esenti dall'obbligo.

1.6. Con questa proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio si completa quindi l'iter che consente di omologare, installare ed impiegare i limitatori di velocità su tutti i veicoli a motore destinati al trasporto di merci e passeggeri rientranti nelle categorie N2, N3, M2 ed M3.

## **2. Osservazioni generali**

2.1. L'impiego di limitatori di velocità sui veicoli a motore delle categorie più pesanti a partire dalla metà degli anni '90 ha certamente prodotto effetti positivi sul miglioramento della sicurezza stradale. Inoltre alcuni Stati membri invitati dalla Commissione europea a riferire sulle loro esperienze in materia hanno anche sottolineato gli effetti positivi sul settore dei trasporti in termini di riduzione dei costi del carburante e di usura dei pneumatici. Non ultima, è stata anche riferita una riduzione delle emissioni prodotte dai veicoli, ovvia conseguenza della minore velocità e dei minori consumi<sup>(1)</sup>. Gli effetti negativi rilevati sono invece: minor sicurezza in caso di sorpasso, in quanto tale manovra richiede tempi più lunghi e aumento dei tempi di consegna dovuto al prolungamento dei tempi di percorrenza.

2.2. La direttiva 2002/85/CE risponde dunque alla esigenza di migliorare le prestazioni dei veicoli dal punto di vista ambientale e della sicurezza. L'obbligo dell'installazione del dispositivo si applicherà quindi a tutti i veicoli trasporto cose e persone delle categorie N2, N3, M2 ed M3.

<sup>(1)</sup> Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio del 10 febbraio 1992 concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità COM(2001) 318 def., volume I, del 14.6.2001.

2.3. Il Comitato si compiace anzitutto che in tale direttiva sia stato accolto il suo suggerimento di diversificare le categorie di veicoli in funzione della massa massima al fine di prevedere opportune deroghe al montaggio scaglionate nel tempo <sup>(1)</sup>.

2.4. Nel summenzionato parere il Comitato aveva inoltre preventivato la necessità che, trattandosi di una norma di costruzione, fosse prevista una direttiva di omologazione che aggiornasse la direttiva 92/24/CEE <sup>(2)</sup>. Si è evidenziata dunque la necessità di estendere le norme di omologazione dei veicoli e dei relativi dispositivi, originariamente previsti dalla suddetta direttiva per i veicoli di maggiori masse, a quelli di massa inferiore contemplati appunto dalla direttiva 2002/85/CE.

2.5. Il Comitato economico e sociale europeo apprezza inoltre la tempestività di intervento della Commissione e valuta positivamente l'orientamento volto ad accelerare al massimo tutte le decisioni che comportino positive ricadute in tema di sicurezza, senza penalizzare l'industria.

2.6. Il Comitato sottolinea anche come il progresso tecnologico del settore garantisca una maggiore sicurezza e inviolabilità degli attuali sistemi di limitazione della velocità.

### 3. Osservazioni particolari e conclusioni

3.1. Per tornare alla specifica proposta di modifica di direttiva sulla quale il Comitato è consultato, ci si chiede anzitutto se in una circostanza come questa non sarebbe stato possibile ed in tal caso preferibile ricorrere alla procedura di adeguamento al progresso tecnico. Normative «dovute» come questa dovrebbero essere considerate alla stregua di adeguamenti per l'appunto tecnici di situazioni già definite da una direttiva.

3.2. In ogni caso due sono gli aspetti da considerare in particolare:

a) le date che, come noto, in norme di omologazione incidono sulla produzione dei veicoli interessati e quindi sulle capacità di risposta delle case costruttrici. Infatti, se è vero che l'impatto economico non è notevole <sup>(3)</sup>, è stato rilevante evitare (nella direttiva 2002/85/CE) che tempistiche troppo ravvicinate potessero mettere in difficoltà alcune case costruttrici. Il risultato raggiunto è positivo e si pone dunque un analogo atteggiamento nella tempistica di omologazione;

b) gli obblighi che vengono previsti dalla proposta di direttiva in esame devono essere tali da consentire agli Stati membri che lo volessero di esonerare dall'applicazione obbligatoria del dispositivo determinate sottocategorie di veicoli, come previsto dall'art. 4 della direttiva 2002/85/CE.

3.3. Per ciò che riguarda il punto a) non sembrano emergere problemi, essendo le tempistiche ipotizzate dalla proposta di direttiva correlate e conformi a quelle già definite dalla direttiva 2002/85/CE. Gli intervalli di tempo previsti per l'adeguamento alle disposizioni tecniche rispecchiano le tempistiche adottate nella direttiva di estensione dell'obbligatorietà del dispositivo.

3.4. Ciò vale anche per quanto attiene alle possibili deroghe, e ci si riferisce al punto b):

— M2 ed M3 con massa massima > di 5 t e < di 10 t ed N2: per immatricolazioni dall'1.1.2005 la proposta in esame si applica sin dall'1.1.2005,

— per veicoli conformi alla direttiva 88/77/CEE <sup>(4)</sup> immatricolati tra l'1.10.2001 e l'1.1.2005, la proposta si applica a partire dall'1.1.2006 se destinati sia ai trasporti nazionali che internazionali e dall'1.1.2007 per quelli destinati ai soli traffici nazionali,

— deroga: per gli N2 ed M2 con massa massima > 3,5 t ed inferiore od uguale a 7,5 t immatricolati nello Stato membro ed ivi circolanti è lasciata alla discrezionalità degli Stati membri, di concedere una deroga fino all'1.1.2008.

3.5. Le tempistiche previste per gli obblighi derivanti dalla omologazione ricalcano quelle evidenziate e sono congegnate in maniera tale da lasciare liberi gli Stati membri che dovessero ricorrere alla deroga, di poterlo fare senza problemi.

3.6. Le tempistiche sono state definite non in senso assoluto ma rapportate alla data di entrata in vigore della direttiva in esame, come di consueto nel caso di norme di omologazione. L'iter di approvazione non dovrebbe comportare problemi di sorta a condizione che sia rapido.

<sup>(1)</sup> Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità» — GU C 48 del 21.2.2002.

<sup>(2)</sup> Del 31 marzo 1992, in GU L 129 del 14.5.1992.

<sup>(3)</sup> Vedi il precitato parere del Comitato.

<sup>(4)</sup> Direttiva 88/77/CEE del Consiglio del 3 dicembre 1987 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di gas inquinanti prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione dei veicoli. GU L 36 del 9.2.1988.

3.7. A questo riguardo è opportuno segnalare che, nella proposta di direttiva in esame, in nota all'articolo 2, punto 2, viene fatto riferimento al documento COM(2001) 318 def. che era identificativo della proposta di direttiva sulla estensione dell'obbligatorietà del dispositivo limitatore di velocità alle categorie di veicoli N2 ed M2. Tale proposta è divenuta poi la direttiva 2002/85/CE più volte richiamata in quanto all'origine della proposta in esame. È necessario

dunque correggere la nota, facendo diretto riferimento alla direttiva ed alle sue date.

3.8. Il Comitato auspica una rapida conclusione dell'iter normativo. La protezione della salute e della sicurezza stradale devono considerarsi impegno comune ed inderogabile di valore universale, tenuto conto dei costi sociali prima ancora che economici che gli incidenti stradali producono.

Bruxelles, 10 dicembre 2003.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale europeo*

Roger BRIESCH

---

**Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'erogazione interoperabile di servizi paneuropei di e-government alle pubbliche amministrazioni, alle imprese e ai cittadini (IDABC)»**

(COM(2003) 406 def. — 2003/0147 (COD))

(2004/C 80/23)

Il Consiglio, in data 17 luglio 2003, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 156, paragrafo 1, del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Pezzini in data 24 novembre 2003.

Nel corso della 404<sup>a</sup> sessione plenaria il 10 e l'11 dicembre 2003 (riunione del 10 dicembre 2003) il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 116 voti favorevoli, 1 voto contrario e 1 astensione.

## **1. Introduzione**

1.1. La creazione di reti transfrontaliere facenti ricorso alle tecnologie dell'informazione (TI) è diventata lo strumento essenziale di una cooperazione tra le amministrazioni pubbliche volta a dar vita ad un'Europa moderna, allargata e sicura. D'altra parte gli studi effettuati dalla Commissione convergono nell'affermare che gli investimenti in questo campo generano nuove dinamiche economiche del tutto positive (con elevati tassi di ritorno). Un'iniziativa comunitaria in materia è rappresentata dal programma *Interchange of Data between Administrations* (IDA), che — lanciato dalla Commissione nel 1993-1995 con IDA I (1995-1999) — è stato seguito per il periodo 1999-2004 da IDA II, con una dotazione di 127 milioni di euro. Di

questi, circa il 60 % è stato utilizzato per i progetti settoriali di interesse comune (PCIs) ed il resto per le misure orizzontali, destinate ad assicurare l'interoperatività e la piena accessibilità alle reti transeuropee.

1.2. L'interoperabilità dei sistemi informativi, la condivisione e il riutilizzo dell'informazione e l'unificazione dei processi amministrativi sono essenziali per l'erogazione di servizi interattivi di e-government di elevata e costante qualità, incentrati sull'utente. Il programma IDA II si è dimostrato uno strumento efficace di sostegno e ha dato un notevole contributo alla gestione del mercato interno, agevolando la mobilità transfrontaliera dei cittadini e delle imprese.