ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES DOCUMENTS "COM"

COM (65)490

Vol. 1965/0111

Historical Archives of the European Commission

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlusssachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA
COMMISSIONE

COM(65) 490 def.

Bruxelles, 20 dicembre 1965

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente il ravvicinamento delle legislazioni relative alla soppressione delle perturbazioni radioelettriche provocate dai veicoli a motore

(Presentata dalla Commissione al Consiglio)

RELAZIONE

1. Nel quadro dei lavori effettuati al fine di procedere all'armonizzazione delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative nel settore dei veicoli a motore, si è constatato che la maggior parte degli Stati membri, per tutelare l'interesse pubblico inerente al buon funzionamento delle comunicazioni televisive e radiofoniche che hanno luogo sul loro territorio, applica norme legislative intese a rendere obbligatorio il montaggio sui veicoli a motore di un dispositivo che consenta di sopprimere le perturbazioni radioelettriche provocate dai motori dei veicoli stessi.

Poiché le divergenze tra le legislazioni nazionali di cui al paragrafo precedente esercitano un'incidenza diretta sull'istituzione e sul funzionamento del mercato comune, le disposizioni dell'articolo 100 sono applicabili.

2. La Commissione ha elaborato una proposta di direttiva che stabilisce alcune prescrizioni tecniche in materia di soppressione delle perturbazioni radioelettriche provocate dai veicoli a motore. Nel quadro dei lavori della Commissione si è potuto constatare che l'efficacia della schermatura di un veicolo a motore dipende non soltanto dalla qualità del dispositivo impiegato, ma anche dalla maniera in cui i vari elementi che lo compongono sono montati sul motore, dalla posizione del motore rispetto alla carrozzeria e dal modo in cui alcune parti della carrozzeria stessa, per esempio il cofano, formano uno schermo contro l'irradiazione elettromagnetica provocata dal sistema di accensione. Si è inoltre rilevato che il montaggio di tali dispositivi, che fanno parte integrante del sistema d'accensione del motore, influenza direttamente il funzionamento e il rendimento del motore stesso. Tale funzionamento e rendimento possono infatti essere gravemente pregiudicati da un montaggio erroneo o dall'impiego di elementi esaminati nel loro complesso sul prototipo del motore. Di conseguenza, il regolamento delle divergenze tra legislazioni nazionali che fa oggetto della presente direttiva puo' venire effettuato soltanto sul piano dell'omologazione del veicolo a motore.

.../...

Di conseguenza, la direttiva fa obbligo ai costruttori di veicoli a motore di sottoporre, all'atto dell'omologazione dei veicoli, i dispositivi di schermatura già montati sui veicoli stessi ad un collaudo i cui risultati non devono superare il limite massimo di irradiazione ammesso dalle norme comunitarie.

3. Conformemente al metodo d'armonizzazione adottato per la direttiva "Indicatori di direzione", gli Stati membri non sono obbligati a sostituire ad una scadenza determinata la loro legislazione attuale con la legislazione comunitaria esposta nella presente direttiva.

4. Conformemente al principio del riconoscimento reciproco dei controlli, accolto anche dalla direttiva "Indicatori di direzione", gli Stati membri non potranno rifiutare, per cio' che riguarda la schermatura, l'omologazione di un veicolo a motore conforme alle prescrizioni tecniche comunitarie, e detta omologazione totale o parziale accordata dalle autorità competenti di uno Stato sarà valida in tutti gli altri Paesi della Comunità.

5. Nell'elaborazione della presente direttiva si è tenuto conto delle osservazioni formulate dal Comitato di collegamento dell'industria automobilistica della CEE e dal Comitato Internazionale Speciale per la soppressione delle perturbazioni radioelettriche (CISPR).

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
CONCERNENTE IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI RELATIVE ALLA SOPPRESSIONE DELLE PERTURBAZIONI RADIOELETTRICHE PROVOCATE DAI VEICOLI A MOTORE
(Presentata dalla Commissione al Consiglio)

IL CONSIGLIO DELLA COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA,

VISTO il Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, ed in particolare il suo articolo 100,

VISTA la proposta della Commissione,

VISTO il parere del Parlamento europeo,

VISTO il parere del Comitato Economico e Sociale,

CONSIDERANDO che in ogni Stato membro i veicoli a motore destinati al trasporto di merci e di persone debbono possedere determinate caratteristiche tecniche fissate con norme imperative; che tali prescrizioni differiscono da uno Stato membro all'altro; che tale disparità ostacola gli scambi e puo' dar luogo a condizioni ineguali di concorrenza all'interno della Comunità Economica Europea;

CONSIDERANDO che tali ostacoli all'instaurazione ed al funzionamento del mercato comune possono essere ridotti, ed anche eliminati, se tutti gli Stati membri adottano le stesse prescrizioni, sia a complemento, sia in sostituzione della loro legislazione attuale;

CONSIDERANDO che tali prescrizioni comuni, anche nel caso in cui non si sostituiscano alle disposizioni meno rigorose vigenti in alcuni Stati membri, consentono tuttavia alle imprese di fabbricare prodotti le cui caratteristiche tecniche siano conformi alla legislazione di ciascuno degli Stati membri, e che quindi possano essere immessi in commercio ed utilizzati nell'intera Comunità; che è ragionevolmente prevedibile che, in un settore in cui le economie scalari assumono un grande rilievo, le imprese applicheranno sempre più spesso le prescrizioni comuni, che potranno quindi sostituirsi integralmente alle prescrizioni nazionali;

.../...

CONSIDERANDO che le prescrizioni tecniche cui i veicoli a motore debbono soddisfare ai sensi delle legislazioni nazionali hanno per oggetto numerosi elementi di tali veicoli; che a motivo della disparità del loro contenuto tali prescrizioni faranno oggetto di una serie di direttive apportate successivamente; che esse sono in particolare relative alla soppressione delle perturbazioni radioelettriche provocate dai veicoli a motore;

CONSIDERANDO che al fine di eliminare le perturbazioni radioelettriche provocate dai sistemi di accensione elettrica dei veicoli a motore, la maggior parte degli Stati membri fissa i limiti massimi di irradiazione di tali veicoli; che tali limiti ed il loro controllo sono diversi;

CONSIDERANDO che le prescrizioni comuni che occorre definire sono quelle necessarie e sufficienti ad impedire che l'irradiazione elettromagnetica prodotta dai sistemi di accensione elettrica dei veicoli a motore turbi le comunicazioni televisive o radiofoniche in tutto il territorio della Comunità; che la soppressione delle perturbazioni dev'essere quindi obbligatoria per tutte le categorie di veicoli a motore che circolano all'interno della CEE;

CONSIDERANDO che il collaudo di un dispositivo di schermatura considerato di per se stesso fornirebbe risultati diversi a seconda dei veicolo sul quale il dispositivo in questione fosse montato; che per misurare esattamente il grado di irradiazione che continua a sussistere dopo il montaggio di un dispositivo di schermatura sul motore di un veicolo è indispensabile non soltanto che tale dispositivo sia montato sul motore, ma anche che il motore sia a sua volta montato sul veicolo, dato che la collocazione del dispositivo viene stabilita facendo riferimento alle varie parti del veicolo stesso; che soltanto il costruttore del veicolo è in grado di valutare le conseguenze che il montaggio del dispositivo avrà sul funzionamento e sul rendimento del motore; che di conseguenza il controllo dell'irradiazione prodotta puo' venire effettuato soltanto nel quadro dell'omologazione del veicolo;

.../...

CONSIDERANDO che in ogni Stato membro l'omologazione di un tipo di veicolo presuppone la conformità dei vari elementi del veicolo con le prescrizioni applicabili a ciascuno di essi; che su richiesta degli interessati essa deve poter essere effettuata in base alle prescrizioni comuni a mano a mano che queste entrano in vigore, in particolare quelle relative alla soppressione delle perturbazioni radioelettriche, e per il resto in base alle prescrizioni nazionali; che è inutile che le verifiche effettuate da uno Stato membro in base alle prescrizioni comuni vengano nuovamente compiute da altri quando anche ad essi è richiesta l'omologazione dello stesso tipo; che in seguito verranno precisate le modalità del riconoscimento dei controlli tra Stati membri per i veicoli costruiti conformemente ad un tipo omologato da uno di essi;

CONSIDERANDO che, fatti salvi gli articoli 169 e 170 del Trattato è opportuno prevedere, nel quadro della collaborazione tra autorità competenti degli Stati membri, disposizioni idonee ad agevolare la soluzione di conflitti di carattere tecnico relativi alla conformità, per cio' che riguarda la schermatura, di una produzione di veicoli al tipo omologato;

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA :

.../...

CAPO I - Definizione e principio

Articolo 1

Per veicolo s'intende, ai sensi della presente direttiva, qualsiasi veicolo a motore circolante su strada, con o senza carrozzeria, dotato di motore a combustione interna ad accensione elettrica.

Articolo 2

Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, l'immissione in circolazione e l'impiego di veicoli per ragioni relative alle perturbazioni radioelettriche prodotte dai sistemi d'accensione elettrica dei loro motori, se i veicoli in questione sono muniti di un dispositivo di schermatura che soddisfi alle prescrizioni fissate all'allegato I della presente direttiva.

CAPO II - Omologazione dei veicoli a motore

Articolo 3

Ai sensi del presente capo, per omologazione s'intende l'atto amministrativo denominato :

- Agréation par type e aanneming nella legislazione belga,
- Allgemeine Betriebserlaubnis nella legislazione tedesca,
- Réception par type nella legislazione francese,
- Omologazione o approvazione del tipo nella legislazione italiana,
- Agréation nella legislazione lussemburghese,
- Type-goedkeuring nella legislazione olandese.

Articolo 4

Gli Stati membri non possono rifiutare, per ragioni relative alle perturbazioni radioelettriche prodotte dal sistema d'accensione elettrica del motore, l'omologazione di un veicolo se :

.../...

a) tale veicolo è munito di un dispositivo di schermatura conforme alle prescrizioni fissate all'allegato I della presente direttiva;

b) il costruttore, se non è egli stesso residente dello Stato membro al quale egli richiede l'omologazione, ha un rappresentante residente in detto Stato e autorizzato da quest'ultimo;

c) lo Stato che concede l'omologazione è posto in grado di vigilare sulla conformità della produzione al tipo omologato.

Articolo 5

Per cio' che riguarda il dispositivo di schermatura, ogni Stato membro considera conformi alla propria legislazione i veicoli accompagnati dal certificato previsto all'articolo 6, paragrafo 1, comma 2.

Articolo 6

1. Le autorità competenti di ogni Stato membro fanno pervenire a quelle degli altri Stati membri copia delle schede compilate per ciascun tipo di veicolo che esse omologano o rifiutano di omologare soprattutto in base alle prescrizioni tecniche fissate all'Allegato I alla presente direttiva.

Per ogni veicolo costruito conformemente al tipo omologato viene compilato, da parte di chi ha presentato la richiesta di omologazione, un certificato di conformità.

Le autorità competenti degli Stati membri si tengono reciprocamente informate in merito alla revoca di una omologazione concessa, nonché ai motivi che hanno determinato tale provvedimento.

Le modalità d'applicazione della procedura disposta ai commi precedenti, ed in particolare i modelli delle schede e del certificato, saranno fissate in seguito mediante direttiva.

2. Se uno Stato membro omologa un veicolo conformemente all'articolo 4 prima che la direttiva di cui al paragrafo precedente sia entrata in vigore, esso rilascia, su richiesta di chi ha presentato la domanda di omologazione, un documento che identifichi il veicolo omologato e fac-

.../...

cia fede che detto veicolo soddisfa, per cio' che riguarda il dispositivo di schermatura, le prescrizioni di cui all'allegato I.

Tale documento, che è conforme al modello definito nell'allegato II alla presente direttiva, vincola gli altri Stati membri ai quali viene richiesta l'omologazione di un veicolo appartenente allo stesso tipo.

Articolo 7

Se le autorità competente di uno Stato membro constatano che più veicoli muniti di un certificato di conformità ad uno stesso tipo non sono conformi, per cio' che riguarda il dispositivo di schermatura, al tipo da esse omologato in virtù dell'articolo 4, esse adottano le misure necessarie affinché i veicoli siano fabbricati conformemente al tipo omologato. Esse portano a conoscenza delle autorità competenti degli altri Stati membri i provvedimenti adottati : questi ultimi possono estendersi, ove sia necessario, fino alla revoca dell'omologazione.

Se vengono informate dalle autorità competenti di uno Stato membro di tale mancata conformità, esse adottano le stesse disposizioni.

Se le autorità competenti dello Stato membro che ha concesso l'omologazione contestano la mancata conformità che è stata portata a loro conoscenza, la controversia è portata dinanzi alla Commissione, che convoca gli esperti designati da ciascun Stato membro. La Commissione raccomanda agli Stati membri interessati, nella misura in cui cio' sia necessario, di adottare i provvedimenti idonei a dirimere la controversia; essa puo' incaricare, in via preliminare, le autorità competenti di uno o più Stati membri di procedere ad una perizia.

CAPO III - Disposizioni generali e finali

Articolo 8

Ogni provvedimento individuale adottato in applicazione della presente direttiva e col quale si rifiuti o si revochi un'omologazione, o si vieti la vendita o l'impiego, dev'essere motivato in maniera specifica.

.../...

Esso è notificato all'interessato con l'indicazione dei mezzi di ricorso consentiti dalla legislazione vigente negli Stati membri, e del termine entro il quale tali ricorsi devono essere proposti.

Articolo 9

La presente direttiva non pregiudica l'applicazione degli articoli 31 e 32 del Trattato ai prodotti che non soddisfano le prescrizioni fissate all'allegato I.

Articolo 10

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per adeguare la propria legislazione alla presente direttiva entro il termine di 18 mesi a decorrere dalla notifica della direttiva stessa, e ne informano immediatamente la Commissione.

Essi potranno abrogare il regime esistente, lasciando quindi in vigore unicamente le disposizioni conformi alla presente direttiva, soltanto dopo tre anni dalla pubblicazione della direttiva stessa sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 11

A partire dalla notificazione della presente direttiva, gli Stati membri informano la Commissione in tempo utile affinché quest'ultima sia in grado di presentare le proprie osservazioni, di ogni successivo progetto di disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che essi intendono adottare nelle materie regolate dalla presente direttiva.

Articolo 12

La presente direttiva è destinata agli Stati membri.

Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO I

ALLEGATO I ALLA PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO RIGUARDANTE IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI IN MATERIA DI SOPPRESSIONE DELLE CORRENTI PARASSITE RADIO-ELETTRICHE PROVOCATE DAI VEICOLI A MOTORE.

1. Limiti :

L'irraggiamento di un motore è limitato a 50 µ V/m (microvolts per metro) nella banda di frequenza da 30 a 75 MHz (Mega Hertz) e da 50 a 120 µ V/m nella banda da 75 a 250 MHz, in quanto l'aumento di tale limite è per le frequenze superiori a 75 MHz, una funzione lineare.

Tuttavia :

1.1. per i veicoli presentati all'omologazione dal costruttore o dal suo rappresentante i valori misurati devono essere inferiori di almeno 2 dB (decibel B) ai limiti prescritti ;

1.2. per un veicolo prelevato da una produzione in serie, i valori misurati possono superare di 2 dB al massimo i limiti prescritti.

2. Metodo di misura

Il controllo dei limiti di cui al punto 1 viene effettuato, come indicato al punto 3, mediante la misura dell'intensità del campo, come qui appresso precisato.

2.1. Apparecchio di misura

L'apparecchio di misura è del tipo previsto dalla pubblicazione n° 2/1961 del CISPR (Comitato Internazionale Speciale delle Perturbazioni Radio-elettriche) (1).

2.2. Indicazioni dei risultati

I risultati sono espressi in µ V/m per una larghezza di banda di 120 KHz (Kilo Hertz). Se la larghezza di banda effettiva B dell'apparecchio di misura differisce da 120 KHz, senza comunque scostarsene in modo notevole, sarà opportuno riportare i risultati misurati alla larghezza di banda di 120 KHz applicando loro il fattore $\frac{120}{B}$.

(1) Qualora l'apparecchio utilizzato non sia del tutto conforme alle specificazioni stabilite in tale documento, le differenze sono riportate nel processo verbale di prova.

2.3. Luogo di controllo

Il controllo ha luogo su un terreno piatto che non presenti vaste superfici di natura tale da riflettere le onde, all'interno di un'ellisse il cui asse maggiore misuri 20 m ed il minore 17,3 m ; il fianco della vettura e l'antenna devono essere situati nei fuochi dell'ellisse. L'apparecchio di misura, il posto di controllo o il veicolo sul quale sono installati gli strumenti di misura possono trovarsi all'interno dell'ellisse ma, in tal caso, la loro distanza dall'antenna, misurata su un piano orizzontale non deve essere inferiore a 3 m e devono essere situati in senso opposto rispetto al veicolo controllato.

Per essere sicuri dell'assenza di rumori o segnali estranei di ampiezza tale da influenzare materialmente le misure, esse vengono ripetute prima e dopo la prova principale, mentre il motore da controllare rimane spento. Se il valore massimo raggiunto nel corso della prova principale supera di almeno 10 decibel il valore massimo raggiunto in tali prove ausiliarie, si ritiene che il valore massimo ottenuto nella prova principale non sia stato materialmente influenzato dai rumori ed i segnali estranei. In caso contrario, i risultati raggiunti nella prova principale si devono considerare come naturalmente falsati da rumori e segnali estranei e non si tiene conto del risultato della prova principale.

2.4. Veicoli

Per la misura sono lasciati in servizio soltanto gli accessori elettrici indispensabili alla regolare marcia del motore durente la prova. Il motore si trova alla normale temperatura di funzionamento. Nel corso di ciascun controllo, si fa girare il motore ad una velocità costante di 1.500 giri al minuto per i veicoli a quattro ruote e di 2.500 giri al minuto per i veicoli a due o tre ruote. I controlli non vengono effettuati qualora piova sul veicolo nè, cessato di piovere, nei dieci minuti successivi.

2.5. Antenna

Il centro dell'antenna è collocato successivamente in due punti di misura situati rispettivamente a destra e a sinistra del veicolo in un piano verticale perpendicolare al piano di simmetria del veicolo e passante approssimativamente per il centro del motore.

La distanza orizzontale dall'antenna alla parte metallica del veicolo più vicino è di 10 metri.

Il centro del dipolo si trova a tre metri dal suolo.

In ciascuno di detti punti vengono eseguite due misure, di cui una con il dipolo in posizione verticale e l'altra con il dipolo in posizione orizzontale, mentre il piano di polarizzazione di quest'ultimo rimane parallelo al piano di simmetria del veicolo in prova.

ALLEGATO I

Si sceglie come risultato caratteristico della misura il maggiore dei quattro valori ottenuti alla frequenza considerata.

2.6. Frequenze

I controlli sono effettuati nella gamma dai 30 ai 250 MHz. Si considera che il veicolo è conforme alle prescrizioni sulla gamma completa di frequenza se esso vi è conforme in sette punti di frequenza scelti rispettivamente nei pressi di 30,45, 65,90, 160, 180, e 220 MHz, con un margine di 5 MHz in più o in meno.

3. Iscrizioni sui dispositivi antiparassiti

3.1. Ogni dispositivo antiparassita è realizzato con uno o più elementi antiparassiti contraddistinti dall'indicazione della marca e del tipo, la quale non può mai essere la stessa per elementi con caratteristiche diverse.

Ogni modifica è portata a conoscenza delle autorità che hanno rilasciato l'omologazione, che decidono sull'opportunità di procedere a nuove prove, complete o parziali.

3.2. Le indicazioni della marca e del tipo sono chiaramente leggibili ed indelebili.

3.3. Sui cavi resistenti dell'accensione il riferimento della marca e del tipo è ripetuto per lo meno ogni 12 cm.

ALLEGATO II

ALLEGATO II ALLA PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO RIGUARDANTE IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI IN MATERIA DI SOPPRESSIONE DELLE CORRENTI PARASSITE RADIO-ELETTRICHE PROVOCATE DAI VEICOLI A MOTORE.

Modello di comunicazione relativa all'omologazione di un tipo di veicolo a motore provvisto di dispositivo per la soppressione di correnti parassite radio-elettriche.

Nome dell'Amministrazione competente

1. Descrizione del veicolo
2. Descrizione del dispositivo antiparassita con l'indicazione della marca e del tipo di ognuno degli elementi antiparassiti che lo compongono.
3. Nome e indirizzo del fabbricante del dispositivo.
4. Nome e indirizzo del costruttore del veicolo.
5. Eventualmente nome e indirizzo del rappresentante del costruttore del veicolo.
6. Presentato all'omologazione il ....
7. Data dell'omologazione.
8. Data della revoca dell'omologazione.
9. Data del o dei prelievi.
10. Laboratorio che ha proceduto alla prova.
11. Date e numeri del o dei processi verbali di prova.
12. Osservazioni.

Fatto a . . . . . ; addi' .....

Firma