

Parecer sobre:

- a proposta de directiva do Conselho relativa às massas e dimensões dos veículos a motor de duas ou três rodas,⁽¹⁾
- a proposta de directiva do Conselho relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas,⁽¹⁾
- a proposta de directiva do Conselho relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor de duas ou três rodas,⁽¹⁾
- a proposta de directiva do Conselho relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas,⁽¹⁾
- a proposta de directiva do Conselho relativa ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas,⁽¹⁾
- a proposta de directiva do Conselho relativa à localização da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas,⁽¹⁾
- a proposta de directiva do Conselho relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas,⁽¹⁾ e
- a proposta de directiva do Conselho relativa ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas

(93/C 73/06)

Em 12 de Outubro de 1992 e 19 de Outubro de 1992, o Conselho, em conformidade com o disposto no artigo 100º A do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, decidiu consultar o Comité Económico e Social sobre as propostas supramencionadas.

A Secção da Indústria do Comércio, do Artesanato e dos Serviços, encarregada de preparar os correspondentes trabalhos, emitiu parecer, em 6 de Janeiro de 1993, com base no relatório de Edoardo Bagliano, relator.

Na 302ª reunião plenária (sessão de 27 de Janeiro de 1993), o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o seguinte parecer.

1. Observações na generalidade

1.1. O Comité acolhe favoravelmente este «pacote» de oito propostas de directiva para a aplicação da Directiva 92/61/CEE de 30 de Junho de 1992, directiva-quadro respeitante ao processo de homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas.

1.2. O Comité recorda e sublinha, em particular, que a finalidade primária destas normas é a segurança das pessoas e do tráfego, conjuntamente com a exigência de harmonização dos processos e das normas técnicas, com o fim de eliminar as barreiras às trocas entre os Estados-membros, passo indispensável para a realização de um efectivo mercado único.

1.3. Embora tomando conhecimento de que o Conselho preferiu o instrumento jurídico da «directiva», o Comité continua a considerar que seria preferível a forma jurídica de «regulamento», a fim de evitar diferenças nos prazos e nos modos de aplicação.

1.3.1. Todavia, para atingir o resultado de uma aplicação simultânea e uniforme das normas em todos os Estados-membros, o Comité sugere que todas as directivas (para a aplicação da directiva-«quadro») prevejam, em alternativa:

- uma data dentro da qual a directiva deva ser integrada no ordenamento jurídico de cada Estado-membro (por exemplo, 18 meses a partir da data da própria directiva), ou
- uma data posterior, de «entrada em vigor», de, pelo menos, 6 meses, por exemplo, após o prazo para a integração no ordenamento jurídico nacional (durante estes 6 meses podendo, obviamente, ser concedidas homologações quer em conformidade com a legislação ainda vigente quer já com as novas directivas comunitárias).

1.3.2. Deste modo, evitar-se-á que eventuais entradas em vigor em datas diferentes nos diversos Estados-membros provoquem distorções de mercado ou, pelo menos, confusões nos processos de homologação.

1.3.3. O período mínimo de seis meses de que se fala no ponto 1.3.1 é necessário para permitir que os

⁽¹⁾ JO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 1, 5, 15, 23, 32, 38, 43, 49.

construtores de veículos e de componentes adaptem as respectivas produções às novas normas comunitárias e construam veículos e componentes já capazes de satisfazerem as ditas normas.

1.4. No que diz respeito às «alterações necessárias para adaptar as prescrições dos anexos ao progresso técnico», em cada directiva, o Comité Económico e Social toma nota de que o Conselho, na directiva-quadro aprovada em 30 de Junho de 1992, faz referência (art. 16º) ao processo constante do artigo 13º da Directiva 70/156/CEE.

1.5. O Comité recorda o seu parecer favorável, também, à definição de prescrições especiais — previstas na directiva-quadro — com o objectivo de impedir manipulação fácil para aumentar as prestações originais do veículo, não só dos ciclomotores como dos motociclos.

2. Proposta de directiva relativa às massas e dimensões dos veículos a motor de duas ou três rodas

2.1. A proposta visa impedir que os veículos de massa ou dimensões excessivas, relativamente ao órgão de propulsão, possam ser colocados no mercado e criar situações de estorvo ou de perigo na circulação. A proposta de directiva apresenta as definições e as modalidades de levantamento das principais dimensões do veículo.

2.2. Observações na especialidade

2.2.1. No que respeita à «massa máxima autorizada em ordem de marcha» (3.2.1 do Anexo à proposta de directiva), faz-se notar que, no ponto 3.2.1.2, «veículos a motor de três rodas», convém distinguir entre «ciclomotores de três rodas» e «triciclos»⁽¹⁾ e prever também um limite específico para os ciclomotores de três rodas, cujo limite não pode deixar de situar-se muito abaixo dos 1 000 Kg apenas previstos genericamente no texto da Comissão para todos os veículos a motor de três rodas (por exemplo, 250-270 Kg).

2.2.2. No que respeita à «massa rebocável» (3.2.2 do texto da Comissão) para os ciclomotores de duas rodas, propõe-se que a massa máxima para tracção seja de 80 Kg (legislação suíça), em vez dos 50% do valor da própria «massa em vazio» (que em alguns casos será apenas de 50-60 Kg). Para as motocicletas e para os veículos de três rodas estima-se correcto o critério dos 50% da massa.

⁽¹⁾ Isto é, veículos com três rodas simétricas (cilindrada superior a 50 cm³ e/ou velocidade máxima superior a 45 Km/h); ver Directiva do Conselho nº 92/61 Cap. I, segundo parágrafo (JO nº L 225 de 10 de Agosto de 1992).

2.2.3. A propósito das «cargas máximas» autorizadas (3.2.3 do texto da Comissão), considera-se o limite de 800 Kg para os ciclomotores de três rodas (3.2.3.1) largamente sobredimensionado. Precisamente com o objectivo de maior segurança, tanto em relação aos problemas de tráfego como em relação à fiabilidade deste tipo de veículo, estima-se mais apropriado um limite de 300 Kg.

3. Proposta de directiva relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas

3.1. A proposta diz respeito à identificação dos principais comandos, avisadores e indicadores existentes nos veículos e importantes para fins de segurança activa e passiva. E, precisamente por motivos evidentes de segurança, a identificação dos comandos, avisadores e indicadores deverá ser homogênea e uniforme em todos os tipos de veículos a motor, incluindo os de baixas prestações.

3.2. Observações na especialidade

- Os símbolos constantes das figuras 13 e 14 deveriam ser reservados aos veículos munidos de motor diesel, na linha da directiva análoga para os veículos automóveis,
- a cor do avisador constante da figura 17 deveria ser verde, também na linha da directiva análoga para os veículos automóveis.

4. Proposta de directiva relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor de duas ou três rodas

4.1. Este dispositivo pode melhorar a segurança da circulação, concebido como é para assinalar a presença de um veículo ou para indicar a necessidade de efectuar uma manobra causada por uma situação perigosa, sem, por outro lado, atingir níveis de ruído incomodativos.

4.2. Tendo em consideração as várias tipologias de veículos, a utilização que provavelmente será feita do dispositivo por parte do utente e as limitadas capacidades técnicas e práticas dos ciclomotores, foram oportunamente definidas três categorias de prestações deste dispositivo em função do tipo de veículo no qual o dispositivo de sinalização sonora seja montado.

4.3. Observações na especialidade

4.3.1. Precisamente por se terem identificado três categorias de dispositivos sonoros e cada categoria de dispositivo apenas poder ser montada num tipo de veículo, poderia ser útil prever marcação/identificação diferente, de modo a ser possível distinguir com clareza

os dispositivos sonoros concebidos para cada uma das categorias.

4.3.2. No que respeita aos ciclomotores pouco potentes, considera-se que os ciclomotores dotados de motor de potência inferior a 0,5 KW devam poder, em derrogação às prescrições da directiva, ser munidos apenas de campainha mecânica accionada manualmente.

5. Proposta de directiva relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas

5.1. A proposta apresenta as prescrições construtivas do descanso para os veículos de duas rodas e as prescrições relativas ao seu funcionamento, a fim de assegurar a estabilidade do veículo em descanso, tanto numa superfície horizontal como numa inclinada. As características exigidas são de molde a evitar que o veículo estacionado possa cair por terra por acção externa (por exemplo, um pequeno empurrão de um outro veículo ou a deslocação do ar causada pela passagem rápida de outros veículos).

5.2. Observações na especialidade

5.2.1. No ponto 3.1.1.3 deve-se especificar que são admitidos os descansos que se fecham automaticamente ao primeiro contacto com a superfície da estrada.

5.2.2. Além do mais, no primeiro travessão do ponto 4.2, após a palavra «clip», dever-se-ia acrescentar, por motivos de segurança, a frase seguinte: «cada uma das molas deve permitir que o descanso recolha para trás à posição fechada, mesmo se a outra mola estiver avariada».

6. Proposta de directiva relativa ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas

6.1. Estas prescrições visam evitar os riscos (com o veículo em marcha e o motor em funcionamento) de o dispositivo se bloquear acidentalmente ou de o guiador ou a transmissão, nos quais o dispositivo actua, serem danificados, o que poderia prejudicar a segurança do veículo.

6.2. Observações na especialidade

6.2.1. Para os ciclomotores pouco potentes, propõe-se o aditamento da seguinte frase ao terceiro parágrafo:

«Caso a coluna do guiador do ciclomotor, por motivos técnico-construtivos, não permita a obser-

vância das prescrições desta directiva, são possíveis outras soluções, desde que respeitem as finalidades da directiva e sejam aceitáveis pelos serviços técnicos encarregados dos ensaios.»

7. Proposta de directiva do Conselho relativa à localização da chapa de matrícula da rectaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas

7.1. Trata-se de prescrições técnicas aplicáveis à localização, que o construtor do veículo deve prever na fase de projecto, da chapa de matrícula, nos casos em que o veículo a deva obrigatoriamente patentear.

7.2. Estas prescrições dizem respeito, em particular, às dimensões, inclinação e distância do solo do compartimento da chapa, bem como aos ângulos laterais de visibilidade que devem ser garantidos para a chapa de matrícula a apor.

7.3. Em aditamento a estas normas, específicas da localização da chapa e não das características da própria chapa, o Comité sugere que se tenha presente o problema do perfil resultante da instalação, especialmente a oportunidade de recomendar ou prescrever raios de arredondamento apropriados das arestas, que podem causar dano a pessoas não utentes do veículo.

8. Proposta de directiva relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas

8.1. Estas inscrições indeléveis e fixadas permanentemente numa parte acessível mas protegida do veículo, permitem verificação fácil, por ocasião de eventual controlo rodoviário, de que um certo veículo pertence a uma série de tipo homologado e está, portanto, conforme não só às normas de segurança mas também às da protecção do ambiente.

8.2. As prescrições contidas nesta proposta de directiva são análogas a outras normas internacionais e garantem a unicidade da identificação do veículo a nível mundial.

8.3. As outras indicações, que devem ser anotadas em placa própria, dizem respeito à identidade do construtor, à marca de homologação do veículo, à marca e às referências do silenciador e ao nível sonoro máximo admissível para aquele tipo de veículo. Esta última anotação permite — abstraindo das prescrições técnicas específicas, que serão objecto de uma directiva

própria — conferir facilmente, mesmo na estrada, eventuais manipulações ou alterações do sistema de escape de origem do veículo.

9. Proposta de directiva relativa ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas

9.1. Por evidentes motivos de segurança, este dispositivo (pegas e/ou precintas) deve assegurar ao passageiro um ponto de apoio sólido para que este se mantenha sobre o veículo, não obstante as solicitações da estrada, da condução ou do tráfego.

9.2. Observações na especialidade

9.2.1. No que respeita às experiências mecânicas de resistência dos dispositivos de retenção, poderia dar-se como suficiente que não se verificassem «roturas» dos dispositivos em questão durante o período de aplicação da força vertical prescrita.

9.2.2. No entanto, uma vez que se verificará sempre deformação permanente nos materiais pouco elásticos (como precintas de couro ou de material sintético), propõe-se a especificação, no ponto 1.1, de «deformação permanente com um limite máximo até 15-20 % do comprimento inicial».

Feito em Bruxelas, em 27 de Janeiro de 1993.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Susanne TIEMANN

Parecer sobre a proposta de regulamento (CEE) do Conselho relativo aos alimentos para animais com objectivos nutricionais específicos⁽¹⁾

(93/C 73/07)

Em 28 de Agosto de 1992, o Conselho decidiu, em conformidade com o artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção da Agricultura e Pescas, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos do Comité, emitiu parecer em 7 de Janeiro de 1993 (relator: G. Pricolo).

Na 302ª reunião plenária (sessão de 27 de Janeiro de 1993), o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o parecer que se segue.

1. Introdução

1.1. Com a presente proposta de regulamento, a Comissão dá cumprimento ao mandato que o Conselho lhe confiara em 22 de Janeiro de 1992, no sentido de disciplinar, com medidas adequadas, a produção, comercialização e controlo dos alimentos compostos para animais com objectivos nutricionais específicos, os chamados «alimentos dietéticos para animais».

1.2. Trata-se, com efeito, de produtos que ocupam um espaço cada vez maior no mercado e para os quais não existe ainda legislação ao nível comunitário. Parece, por isso, necessária uma regulamentação específica para

estes produtos, a fim de dar aos utilizadores as garantias que se impõem quanto às respectivas propriedades e qualidade.

1.3. A proposta prevê essencialmente disposições relativas à rotulagem, aos tipos de embalagens, à lista dos destinos reservados e qualquer outro tipo de informação útil para qualificar os elementos dietéticos próprios do produto em causa, a fim de evitar confusões com os alimentos para animais ditos «correntes» (simples e compostos), os quais já estão devidamente regulamentados na Directiva 79/793/CEE, e com os alimentos «medicamentosos», destinados a fins puramente terapêuticos.

1.4. A proposta constitui uma novidade absoluta tanto no que se refere à base jurídica (regulamento e não directiva) como ao conteúdo.

⁽¹⁾ JO nº C 231 de 9. 9. 1992, p. 6.