

Parecer sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas

(94/C 195/23)

Em 20 de Dezembro de 1993, 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 a proposta supramencionada.

A Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços, encarregada de preparar os correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 15 de Abril de 1994. Foi Relator Edoardo Bagliano.

Na 315ª Reunião Plenária, sessão de 28 de Abril de 1994, o Comité Económico e Social adoptou por maioria, havendo 5 abstenções, o seguinte parecer.

Introdução

Esta proposta de directiva contém um «Anexo» composto por 12 «capítulos», cada um dos quais relativo a características sujeitas a homologação.

Contrariamente ao anteriormente acontecido, em vez de propor 12 directivas distintas, a Comissão optou por uma solução formalmente mais simples, prevendo uma só directiva, com um Anexo dividido em 12 capítulos.

Capítulo 1º: Pneumáticos dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 2º: Dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 3º: Saliências exteriores dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 4º: Espelhos retrovisores dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 5º: Medidas contra a poluição atmosférica dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 6º: Reservatórios de combustível dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 7º: Medidas contra a transformação abusiva dos ciclomotores e dos motociclos

Capítulo 8º: Compatibilidade electromagnética dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 9º: Nível sonoro admissível e dispositivo de escape dos veículos a motor de duas ou três rodas

Capítulo 10º: Dispositivos de engate para reboque dos veículos a motor de duas ou três rodas e fixações para carros de motociclos

Capítulo 11º: Fixações dos cintos de segurança e cintos de segurança dos ciclomotores de três rodas, triciclos e quadriciclos equipados com carroçaria

Capítulo 12º: Vidraças, limpa pára-brisas, lava-vidros e dispositivos de degelo e de desembaciamento dos ciclomotores de três rodas, triciclos e quadriciclos equipados com carroçaria.

1. Observações na generalidade

1.1. O Comité Económico e Social acolhe favoravelmente esta proposta de directiva, de aplicação da Directiva 92/61/CEE, de 30 de Junho de 1992, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas, formulando porém algumas sugestões e algumas críticas.

1.2. Antes de mais, o Comité reconhece que a finalidade primária destas normas, como a das 12 Directivas precedentes, é:

- a segurança das pessoas e do tráfego;
- a exigência de harmonizar processos e normas técnicas, a fim de eliminar as barreiras às trocas num mercado único efectivo.

Em especial, as prescrições contidas na presente proposta de directiva são indispensáveis para se alcançarem os objectivos da homologação comunitária de um tipo de veículo a motor de duas ou três rodas. Estes objectivos não poderão ser alcançados mediante leis nacionais, pelo que o problema da «subsidiariedade» é resolvido com coerência.

1.3. O Comité Económico e Social aprecia o facto de a Comissão ter tido amplamente em conta as prescrições, sempre que existentes, da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (ECE/ONU — Genebra), vigentes sob forma de:

- «Regulamentos ECE» (nº 75, pneumáticos; nº 14, fixações dos cintos de segurança relativamente às

modalidades de ensaio; nº 16, cintos de segurança; nº 37, 50, 56, 57, 72 e 82, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa);

- ou «Recomendações ECE» (saliências exteriores dos veículos de duas rodas).

A Comissão baseou-se, ainda, em Directivas CEE preexistentes (80/780, retrovisores de veículos de duas rodas; 78/1015 e alterações seguintes, ruído dos motociclos), bem como nas normativas nacionais em vigor em alguns Estados-membros, reelaborando-as oportunamente e alargando o campo de aplicação, a fim de englobar todos os veículos de duas ou três rodas.

1.4. É a própria Comissão que sublinha a particular importância dos «capítulos» que dizem respeito às emissões (cap. 5º) e ao nível sonoro (cap. 9º).

Tendo em conta o seu impacto na protecção do ambiente, relativamente ao ruído e à poluição, foi decidido proceder gradualmente (art. 7º):

- a primeira fase começará com a entrada em vigor da directiva (1997);

- a segunda fase terá início quatro anos depois, a fim de permitir que as indústrias adaptem as produções a limites mais severos.

1.4.1. A estratégia da Comissão, com efeito, no que diz respeito à protecção do ambiente (poluição e ruído) tem em vista:

- fixar limites realistas que entrem em vigor logo que possível;
- ao mesmo tempo, iniciar um programa de estudos conjuntos CEE/Indústria, para depois propor, com base nos resultados obtidos, os limites futuros.

1.5. No que diz respeito à entrada em vigor da directiva, prevista para 1 de Janeiro de 1997 (data a partir da qual os veículos apresentados para homologação deverão satisfazer às prescrições da Directiva), o Comité Económico e Social recomenda que eventual prolongamento dos debates sobre alguns capítulos do Anexo não provoque atrasos na aplicação das normas contidas nos outros capítulos.

1.6. O Comité apoia, portanto, a possibilidade prevista de se concederem «incentivos fiscais» aos veículos que forem conformes às novas prescrições em matéria de poluição e de ruído ainda antes da data prevista para a entrada em vigor da Directiva. Nesta matéria, o Comité preconiza que estes incentivos não se limitem à aquisição, mas tenham carácter anual e, portanto, eficácia prolongada no tempo.

1.7. No que respeita às alterações necessárias à adaptação ao processo técnico das prescrições contidas nos vários «capítulos» do Anexo, o Comité Económico e Social toma nota de que a Comissão faz referência (art. 6º) ao «comité de adaptação técnica» instituído pelo artigo 13º da Directiva 70/156/CEE, mas com um processo diferente, que prevê a simples consulta dos Estados-membros, sem recorrer a votação. O Comité Económico e Social reitera, pelo contrário, a sua preferência pelo «comité regulamentar», já em vigor nos sectores dos veículos a motor e dos tractores agrícolas.

1.8. O Comité chama também a atenção da Comissão para o facto de que, num momento tão crítico para a economia mundial, e europeia em particular, a determinação dos limites, obrigações ou prescrições deve, em geral, ser considerada como uma operação delicada e de grande responsabilidade, pelas suas incidências sobre a produção da indústria europeia e, também, sobre o nível de emprego nos países membros.

1.8.1. É, pois, desejável, em particular no que respeita às normas relativas à poluição e ao ruído, que a prevista fase subsequente tenha utilmente em conta os resultados do programa de investigação conjunto CEE/Indústria já em vias de realização (ver os pontos seguintes 2.5 e 2.9).

2. Observação na especialidade sobre os «capítulos» do Anexo 1

2.1. Capítulo 1º: Pneumáticos dos veículos a motor de duas ou três rodas e sua montagem

Para responder às exigências dos utentes, a Comissão estabelece normas para garantir a permutabilidade de tipos de pneumáticos de várias marcas, mas de igual «designação» (isto é, diâmetro, largura, secção), para não provocar problemas de montagem ou de segurança durante a marcha do veículo.

O Comité concorda com estas prescrições, bem como com os ensaios de segurança dos pneumáticos requeridos.

2.2. Capítulo 2º: Dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor de duas ou três rodas

O Comité Económico e Social é consciente de que o pormenor técnico extremo a que chega o texto em apreço é necessário para que seja sempre garantida ao condutor a máxima visibilidade sem perturbar os outros

utentes da estrada e que não sejam possíveis interpretações erróneas das intenções do próprio condutor por parte das outras pessoas que circulam na estrada.

Trata-se de prescrições fundamentais para a segurança.

2.3. *Capítulo 3º: Saliências exteriores dos veículos a motor de duas ou três rodas*

Estabelecem-se prescrições diferenciadas para os veículos de duas rodas e para os veículos de três rodas com carroçaria, a fim de evitar danos físicos ao condutor ou aos outros utilizadores da estrada em caso de contacto com o veículo a motor.

Também neste caso, as exigências de segurança são plenamente satisfeitas.

2.4. *Capítulo 4º: Espelhos retrovisores dos veículos a motor de duas ou três rodas*

Este capítulo contém prescrições específicas para os dispositivos retrovisores e para a sua instalação no veículo. O Comité Económico e Social aprecia a possibilidade de montagem, nos veículos de duas ou três rodas, de dispositivos homologados para os veículos automóveis.

2.5. *Capítulo 5º: Medidas contra a poluição atmosférica dos veículos a motor de duas ou três rodas*

O Comité Económico e Social considera este tema muito crítico do ponto de vista económico, pois prescrições demasiado severas encerram risco de:

- modificar o conceito actual de veículo de duas ou três rodas, causando aumentos excessivos de custos para os utentes,
- alterar as características de utilização, de manutenção, etc.,

ao ponto de tirar a estes veículos o «interesse» que tinham aos olhos dos utentes.

Não se pode, com efeito, excluir que a aplicação das normas deste «capítulo 5º» surta algumas das consequências negativas referidas supra.

O Comité chama a atenção para os pontos seguintes:

- no que diz respeito aos motociclos e veículos a motor com três rodas, ainda não foram definidos os limites e data de aplicação para a 2ª fase;
- no que diz respeito aos ciclomotores, os limites e data de aplicação para a 2ª fase foram já decididos (1999), sendo esses limites mais baixos do que os vigentes para os automóveis, já baixíssimos.

Em qualquer dos casos, o Comité Económico e Social recomenda que o Parlamento Europeu e o Conselho,

ao definirem os limites válidos para a segunda fase, que entrará em vigor em 2001 (ver pontos 1.4.1 e 1.8.1 precedentes), tenham na devida conta os resultados do estudo conjunto previsto CEE/Indústria, encontrando até, porventura, soluções que não obriguem a recorrer a materiais ou tecnologias sofisticadas e onerosas.

2.6. *Capítulo 6º: Reservatórios de combustível dos veículos a motor de duas ou três rodas*

Este capítulo contém normas precisas que regulam os ensaios específicos de resistência dos reservatórios em materiais não metálicos com o fim de garantir a segurança dos veículos mesmo em caso de acidente ou queda.

2.7. *Capítulo 7º: Medidas contra a transformação abusiva dos ciclomotores e dos motociclos*

O Comité exprime perplexidade no que respeita ao requisito de não permutabilidade dos principais componentes do motor entre veículos que, embora semelhantes, pertençam a categorias diversas: esta prescrição é, com efeito, contrária à lógica industrial de modularidade dos componentes e de economia de escala na produção em série.

Uma vez que a lei, ao mesmo tempo, exige marcação dos principais componentes de série tanto do motor como da transmissão, pode-se considerar que tal prescrição permite desde logo identificar facilmente eventuais componentes não homologados, ou mesmo não originais, instalados no veículo, por ocasião de eventuais fiscalizações.

O Comité reputa, com efeito, que os critérios de projecto dos motores necessários para satisfazer as prescrições propostas neste capítulo resultam «*design restrictive*», sem justificação racional em relação às finalidades que se pretendiam atingir.

Até para salvaguardar os interesses da indústria europeia deste sector, devia-se, ao menos, estabelecer uma derrogação (ao requisito de não permutabilidade dos componentes do motor entre veículos de categorias diversas) referida a produções em série de um número limitado de veículos produzidos, por tipo e por ano, destinados aos países membros.

Considerando este problema do ponto de vista do utente, poder-se-ia, também, considerar a hipótese de limitar o campo de aplicação deste capítulo aos veículos até 125 cc (categoria A e B).

2.8. *Capítulo 8º: Compatibilidade electromagnética dos veículos a motor de duas ou três rodas*

O Comité observa que os processos de ensaio, definidos neste capítulo, são muito complexos. Além do mais, exigem instrumentos sofisticados e de elevado custo, e até o local onde devem ser efectuados os ensaios previstos deve corresponder a normas muito estritas.

No entanto, o Comité aprecia a possibilidade de, à escolha do construtor, se poder homologar quer o veículo completo quer os componentes eléctricos/electrónicos individualmente (por analogia, aliás, com o já disposto para os veículos automóveis).

No que respeita à compatibilidade electromagnética, dever-se-á também ter em consideração que em 1 de Janeiro de 1996 entrará em vigor a Directiva geral de harmonização 89/336/CEE; consequentemente, a entrada em vigor deste capítulo 8º devia ser antecipada para essa data.

O Comité está, ainda, de acordo com a Comissão em que as prescrições relativas à imunidade electromagnética dos veículos a motor (isto é, a capacidade de funcionamento em ambiente electromagneticamente perturbado) entrem em vigor 3 anos mais tarde do que as relativas à compatibilidade electromagnética (isto é, a capacidade de um veículo de não emitir perturbações electromagnéticas além de um determinado limite estabelecido).

2.9. *Capítulo 9º: Nível sonoro admissível e dispositivo de escape dos veículos a motor de duas ou três rodas*

Este capítulo contém:

- normas de medição do ruído, tanto do veículo parado como em andamento;
- normas para a homologação dos dispositivos de escape de substituição (isto é, dos não originais), para enfrentar o problema da substituição de dispositivos originais por outros, em geral mais ruidosos;
- limites de ruído para os ciclomotores e motociclos.

No que respeita aos limites de ruído, embora se convenha na oportunidade de tender para uma redução desses limites, o valor de 71dB (A), previsto para 1 de Janeiro de 1997, parece algo severo, ainda que apenas quando confrontado com o vigente para os automóveis — 74 dB (A) — que constituem a maioria dos veículos que circulam nos centros urbanos.

Por outro lado, este maior silêncio dos ciclomotores, em comparação com os automóveis, nem sequer seria apercebido no tráfego citadino.

Além do mais, sob o ponto de vista económico, não se podem desprezar — à parte as dificuldades técnicas de projecto — as implicações de aumento de custos, que, em última análise, se reflectiriam no preço final ao utente.

Consequentemente, parece razoável recomendar ao Conselho maior flexibilidade e gradualidade quer no valor limite quer na data de realização.

Em qualquer dos casos, o Comité Económico e Social, consciente dos problemas, até sociais, derivados do elevado ruído dos centros urbanos, considera que uma medida eficaz poderia ser a proibição da comercialização de dispositivos de escape (painéis) não homologados.

Finalmente, analogamente ao que se preconiza nos pontos 1.4.1, 1.8.1 e 2.5, repete-se, também neste caso, a recomendação ao Parlamento Europeu e ao Conselho de, ao determinar os limites, na segunda fase, se terem presentes os resultados do previsto estudo conjunto CEE/Indústria.

2.10. *Capítulo 10º: Dispositivos de engate para reboque dos veículos a motor de duas ou três rodas e fixações para carros de motociclos.*

Este capítulo contém tanto as prescrições de projecto e de construção relativas à combinação veículo/reboque que garantam condições de mobilidade e de resistência necessárias para a circulação, como os requisitos de resistência às solicitações verticais, transversais e longitudinais a que devem responder os engates para eventual fixação ao motociclo de um carro lateral.

O Comité Económico e Social aprecia a proposta feita pela Comissão sobre o assunto, que se destina, em especial, a salvaguardar a segurança do passageiro transportado e a segurança destes veículos (ou complexos de veículos) na circulação rodoviária.

2.11. *Capítulo 11º: Fixações dos cintos de segurança e cintos de segurança dos ciclomotores de três rodas, triciclos e quadriciclos equipados com carroçaria*

O campo de aplicação das prescrições contidas neste capítulo é obviamente limitado aos veículos com carroçaria que envolve o condutor e os eventuais passageiros.

O Comité concorda com a proposta da Comissão de que, no que respeita à fixação dos cintos de segurança para os ciclomotores de três rodas, para os triciclos e para os quadriciclos, existam prescrições diferenciadas conforme a massa sem carga.

O Comité sublinha o ter-se conseguido, aproveitando a experiência granjeada nesta matéria no sector automobilístico, manter para estes veículos processo de ensaio para a homologação das fixações dos cintos de segurança absolutamente análogo ao dos automóveis, embora admitindo a possibilidade de aplicar cargas de ensaio inferiores às aplicadas aos automóveis, por serem inferiores as respectivas prestações, potência, velocidade máxima e massa; obteve-se, assim, uma sinergia

normativa que o Comité sublinha como um factor a não desprezar.

O Comité concorda, ainda, com a Comissão em que os cintos de segurança instalados nestes veículos sejam os mesmos que os previstos para os automóveis.

2.12. *Capítulo 12º: Vidraças, limpa pára-brisas, lava-vidros e dispositivos de degelo e de desembacimento dos ciclomotores de três rodas, triciclos e quadriciclos equipados com carroçaria*

Também neste caso, o campo de aplicação das prescrições contidas no presente capítulo é obviamente

limitado aos veículos com carroçaria que envolve o condutor e os eventuais passageiros.

O Comité está de acordo em que o processo de ensaio para avaliar o funcionamento destes dispositivos, essenciais para a segurança da circulação, especialmente na época de inverno, em que as condições climáticas e das estradas estão longe de serem as melhores, seja semelhante ao previsto para os automóveis, mas oportunamente simplificado no caso dos veículos com prestações e massas inferiores, para os quais a Comissão reconhece menor potencial de perigo para si mesmos e para os outros utentes da estrada.

Bruxelas, 28 de Abril de 1994.

*A Presidente
do Comité Económico e Social*

Susanne TIEMANN