

III

(Actos preparatórios)

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU

450.^a REUNIÃO PLENÁRIA DE 14 DE 15 DE JANEIRO DE 2009

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor

COM(2008) 316 final — 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/05)

Relator: **Virgilio RANOCCHIARI**

Em 9 de Junho de 2008, o Conselho da União Europeia decidiu, nos termos do artigo 95.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor

COM(2008) 316 final — 2008/0100 (COD).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo, que emitiu parecer em 6 de Janeiro de 2009, sendo relator Virgilio RANOCCHIARI.

Na 450.^a reunião plenária de 14 e 15 de Janeiro de 2009 (sessão de 14 de Janeiro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 173 votos a favor, 2 votos contra e 1 abstenção, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE sempre foi favorável a iniciativas que visam simplificar a legislação, sobretudo quando podem afectar questões sensíveis como a segurança e o ambiente. Nesta óptica, o Comité não pode deixar de se congratular com a iniciativa da Comissão Europeia que, com a sua proposta de regulamento, pretende alcançar estes três importantes resultados ao legislar sobre a homologação de veículos a motor e pneus.

1.2 A opção da Comissão de revogar mais de 150 directivas em vigor, substituindo-as pelo regulamento proposto, afigura-se à primeira vista muito interessante e nitidamente em consonância com a simplificação desejada. Contudo, caso não seja adaptada de forma adequada e correcta, corre-se o risco de sobrepor novos procedimentos, nem sempre coerentes com os existentes,

agravando -se as dificuldades e os encargos para a indústria e as administrações dos Estados-Membros.

1.3 O CESE interroga-se, em particular, quanto ao modo como esta proposta se articula com a recente directiva-quadro para a homologação europeia (2007/46/CE), assim como com as normas da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), actualmente em fase de elaboração, que serão amplamente analisadas em seguida no parecer.

1.4 Com efeito, o CESE considera que a simplificação dos trâmites processuais e de homologação, previstos pela Comissão com a introdução de prescrições harmonizadas, pode ser alcançada através da inclusão dos regulamentos, actuais e futuros, da UNECE no anexo IV da já citada directiva para a homologação europeia, de forma gradual e concomitante com a necessidade de adaptação dessas prescrições ao progresso técnico.

1.5 No atinente às «tecnologias de segurança avançadas», tendo em conta que não estão disponíveis, para todos e da mesma forma, especificações técnicas adequadas, o CESE considera mais oportuno que estas sejam objecto de propostas individuais, à luz do estado-da-arte dos grupos técnicos da UNECE de Genebra.

1.6 Por fim, em matéria de prescrições sobre os pneus, o CESE considera aceitável a proposta apresentada por este sector da indústria, que respeitando o calendário da proposta da Comissão a simplifica, propondo dois ciclos de execução, em vez dos cinco previstos.

1.7 À luz das reservas aqui expressas, o CESE congratulou-se com a iniciativa do PE que solicitou outro estudo sobre esta matéria, após o efectuado para a Comissão Europeia. Contudo, os resultados deste segundo estudo não forneceram as clarificações esperadas.

1.8 O CESE receia, portanto, que na ausência de uma comparação adequada dos custos e benefícios de algumas das soluções propostas, os custos sensivelmente maiores daí decorrentes para a indústria e, logo, para os consumidores levarão a um abrandamento da renovação do parque automóvel europeu, que já presente os efeitos da presente crise económica.

1.9 Por último, o CESE recomenda ainda que as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela homologação dêem atenção renovada e rigorosa aos requisitos de segurança dos veículos e, em particular, dos pneus que serão importados pela Europa após aprovação do regulamento em apreço.

2. Introdução

2.1 Apesar de significativamente melhoradas na última década, a segurança dos veículos e a protecção do ambiente continuam, a justo título, no centro das atenções de toda a Europa. Mantém-se, em particular, a preocupação com os resultados, ainda modestos, da redução da poluição provocada pelos transportes, sobretudo das emissões de CO₂, bem como com o número de vítimas na estrada. Anualmente, mais de 44 mil pessoas morrem ainda e 1,7 milhões ficam feridas na sequência de acidentes de viação n.ºs 27 Estados-Membros (1).

2.2 Como é do conhecimento geral, a legislação europeia em matéria de homologação impõe regras precisas para a construção de veículos a motor, regras estas que visam, por um lado, garantir a maior segurança possível para os ocupantes do veículo e para todos os utentes da estrada e, por outro, assegurar a protecção do ambiente. No sector da homologação há actualmente cerca de 60 directivas base, 50 referentes à segurança e uma dezena ao ambiente, às quais acresce mais uma centena de directivas de alteração.

2.3 A investigação contínua e o desenvolvimento do sector automóvel permitem hoje responder mais e melhor às duas

(1) Fonte: CARE (*Community Road Accident Database*): banco de dados comunitário que recolhe e trata a informação fornecida pelos Estados Membros sobre os acidentes de circulação rodoviária.

exigências citadas, aplicando aos veículos concebidos recentemente, mas também, pelo menos em parte, aos que já circulam, novas tecnologias susceptíveis de reduzir os acidentes de viação e a poluição.

2.4 Segundo as recomendações do CARS 21 (2) estes problemas importantes também devem ser tratados através de uma abordagem integrada para alcançar os objectivos que, como recordou o vice-presidente da Comissão Günter Verheugen ao apresentar a proposta do presente regulamento, favorecem os cidadãos, o ambiente a indústria. Para se atingirem os objectivos de segurança e de protecção do ambiente na UE, é necessário continuar a actualizar os vários regulamentos que regem a construção de veículos novos. Por outro lado, é também necessário limitar os encargos normativos suportados pela indústria, simplificando, quando possível, a legislação vigente. Para este fim, o documento CARS 21 citado recomendava também a utilização das normas UNECE (3), quando disponíveis.

3. Proposta da Comissão

3.1 A proposta de regulamento visa modificar a legislação actual sobre homologação de veículos em três domínios: **simplificação, sistemas de segurança avançados e pneumáticos**.

A proposta de regulamento estabelece especificamente o seguinte:

3.1.1 Alteração da legislação actual sobre homologação da segurança dos veículos e dos componentes

A Comissão pretende revogar mais de 150 directivas ainda em vigor, substituindo-as por um único regulamento do Conselho e do Parlamento de aplicação directa na UE.

3.1.2 Introdução das seguintes prescrições de segurança

— A partir de 2012, instalação obrigatória de sistemas de **controlo electrónico da estabilidade** (*Electronic Stability Control* — ESC) nas novas séries de veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais. Até 2014, todos os ligeiros novos serão dotados deste sistema. O ESC actua nos sistemas de travagem e de tracção para ajudar o condutor a manter o controlo do veículo em situações críticas (causadas, por exemplo, por más condições da estrada ou velocidade excessiva numa curva).

— A partir de 2013, instalação obrigatória de **sistemas avançados de travagem de emergência** (*Advanced Emergency Braking Systems* — AEBS) nos veículos de grandes dimensões que usam sensores para avisar o condutor quando o veículo está demasiado próximo do que o precede e que, em determinadas situações, accionam o travão de emergência para

(2) COM(2007) 22 final de 7 de Fevereiro de 2007 — «Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI».

(3) Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, Genebra. Promove a cooperação e a integração entre os 56 Estados-membro, desenvolvendo padrões e normas comuns igualmente no sector da homologação dos veículos a motor.

impedir ou atenuar as consequências de uma colisão. Até 2015, todos os veículos novos serão dotados deste sistema.

- A partir de 2013, instalação obrigatória de **sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem** (*Lane Departure Warning Systems* — LDWS) nos veículos de grandes dimensões que avisam os condutores quando o veículo corre o risco de sair da sua faixa de modo involuntário, sobretudo por causa de uma desatenção do condutor. Até 2015, todos os veículos novos serão dotados deste sistema ⁽⁴⁾.

3.1.3 Novas prescrições referentes aos pneus ⁽⁵⁾

- A partir de 2012 serão obrigatórios os **pneus de baixa resistência ao rolamento** (*Low Rolling Resistance Tyres* — LRRT) que diminuem o consumo de combustível ao reduzirem a resistência ao andamento que tem lugar no rolamento do pneu, causada sobretudo por deformação da roda, do pneu ou da estrada.
- A partir de 2012 serão obrigatórios os **sistemas de controlo da pressão dos pneus em veículos ligeiros de passageiros** (*Tyre Pressure Monitoring Systems* — TPMS) que informam o condutor quando a pressão do pneu é inferior à pressão ideal.
- **Redução do nível de ruído:** como constante do anexo I da proposta de regulamento.
- **Aderência em pavimento molhado:** como constante do anexo I da proposta de regulamento.

4. Observações na generalidade

4.1 O CESE acolhe favoravelmente a proposta da Comissão que estabelece regras harmonizadas para a construção de veículos a

⁽⁴⁾ Recapitulação das datas obrigatórias referentes às prescrições de segurança:

- ESC: 29.10.2012 — nova homologação, 29.10.2014 — nova matriculação;
- AEBS: 29.10.2013 — nova homologação, 29.10.2015 — nova matriculação;
- LDWS: 29.10.2013 — nova homologação, 29.10.2015 — nova matriculação.

⁽⁵⁾ Para clarificação enumeram-se, em seguida, as datas previstas pela Comissão para as prescrições referentes aos pneus:

- 2012: Nova homologação apenas para os pneus C1 de aderência em pavimento molhado e C1-C2-C3 para a 1.ª fase de RR (resistência ao rolamento) e de ruído externo;
- 2014: Nova matriculação apenas para os pneus C1 conformes à aderência em pavimento molhado e C1-C2 conformes à 1.ª fase da RR;
- 2016: Nova homologação para todos os novos tipos de pneus C1-C2-C3 em conformidade com a 2.ª fase da RR; no mercado da UE, apenas podem ser matriculados e postos em circulação pneus C1-C2-C3 conformes ao ruído externo;
- 2018: No mercado da UE, apenas podem ser matriculados pneus C1-C2 conformes à 2.ª fase da RR;
- 2020: No mercado da UE, apenas podem ser postos em circulação pneus C3 conformes à 2.ª fase da RR.

motor, tendo em vista garantir o bom funcionamento do mercado interno e assegurar, ao mesmo tempo, um nível elevado de protecção do ambiente.

4.2 O CESE considera que a proposta de regulamento em apreço é potencialmente um bom instrumento para, por um lado, aumentar a segurança activa e passiva, reduzindo o número de acidentes de viação e, por outro, reduzir o consumo de CO₂, ao prever a introdução de sistemas susceptíveis de o fazer, mas só após exame minucioso das directivas a revogar e das consequências de tal revogação.

4.3 O CESE reconhece que a opção escolhida tem como objectivo maximizar a simplificação, em proveito, sobretudo, das autoridades nacionais e da indústria. Contudo, recorda que a simplificação legislativa não se deve limitar a agrupar os procedimentos actualmente em vigor numa espécie de regulamento-quadro para a segurança. Por outro lado, o CESE considera que se deve ter em conta as consequências da introdução da nova directiva-quadro para a homologação europeia (Directiva 2007/46/CE) ⁽⁶⁾ para garantir a coerência e evitar a sobreposição de novos procedimentos que possam agravar os encargos para as administrações e os construtores, em vez de os reduzirem.

4.4 O CESE concorda com o princípio enunciado pela Comissão de que o calendário para a introdução de novas prescrições para a homologação de veículos deve ter em conta a viabilidade técnica dessas prescrições. Em geral, as prescrições devem aplicar-se inicialmente aos novos modelos de veículos. Deve ser dado aos veículos existentes um período adicional para o cumprimento das mesmas.

4.5 No atinente às prescrições para os pneus, convém não esquecer que o pneu é o único elemento de contacto entre o veículo e a estrada, pelo que as suas características de segurança são prioritárias em relação a qualquer outro objectivo. Por conseguinte, o CESE considera:

- necessário ter a certeza de que o melhoramento previsto do desempenho ambiental não reduz os quão importantes imperativos de segurança dos utentes dos veículos e dos cidadãos;
- que se deve perseguir uma abordagem integrada que não reduza o desempenho global (resistência ao rolamento, aderência ao pavimento molhado, etc.) dos pneus em nome apenas da redução do ruído, não obstante a sua importância.

4.6 O CESE exprime, portanto, reservas quanto à eficácia do estudo de impacto realizado para a Comissão e congratulou-se com a decisão do PE de proceder à realização de outro estudo independente. Considera, com efeito, que os dados utilizados na avaliação de impacto podem ter distorcido os resultados.

⁽⁶⁾ Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.

4.7 Lamenta, no entanto, que o estudo encomendado pelo Parlamento Europeu e publicado em finais de Novembro de 2008 ⁽⁷⁾ não responda às questões, nem esclareça as reservas avançadas pelo CESE, tanto no que respeita aos aspectos administrativos e técnicos, como no atinente a uma avaliação mais precisa dos custos e benefícios da proposta da Comissão.

4.7.1 O estudo em questão centra-se exclusivamente nos pneus e no TPMS, afirmando em relação a este último uma preferência discutível pelo sistema «directo» mais oneroso do que o «indirecto», ao qual se fará referência mais adiante, omitindo os outros sistemas de segurança avançados, assim como o impacto da simplificação proposta.

4.8 Nesta situação, afigura-se ao CESE que os custos mais elevados previstos para a indústria e, portanto, para os consumidores no caso de aplicação do regulamento tal como apresentado não são compensados por benefícios adequadamente demonstrados, correndo-se o risco evidente de travar posteriormente a renovação do parque automóvel (cuja idade média é de mais de oito anos), que já resente os efeitos da presente crise económica.

4.9 O CESE considera ainda que para se garantir a competitividade da indústria europeia, cujas prestações atingem um nível excelente no que concerne a segurança, há que preparar um regulamento que, na sua globalidade, não distorça a concorrência em benefício dos construtores extra-comunitários, cujos custos são seguramente inferiores, como o são, com frequência, os seus níveis de segurança. Tal significa que se deve controlar se os veículos, e sobretudo os pneus, importados cumprem todas as prescrições previstas no regulamento.

4.10 O CESE considera que o impacto do regulamento em toda a cadeia da indústria de pneus também deve ser avaliado de maneira adequada. A sustentabilidade económica da actividade comercial das pequenas e médias empresas de distribuição pode, numa primeira análise, ser prejudicada. O stock excedentário, previsível no caso de entrada em vigor na data proposta pela Comissão, pode pôr em dificuldade a cadeia de distribuição. Com efeito, o escoamento de grandes quantidades de stocks não parece estar ao alcance da maioria das empresas do sector, pelo menos para as de pequenas dimensões que não têm condições para operar no mercado internacional.

4.11 Apesar de esta matéria não recair num domínio da competência exclusiva da Comunidade, o CESE concorda com a Comissão que, tendo justamente a preocupação de evitar o aparecimento de obstáculos ao mercado único e estando consciente das implicações transfronteiriças do objecto da proposta de regulamento, considera que os objectivos da proposta não podem ser alcançados apenas pelas acções dos Estados-Membros, sendo necessárias medidas vinculativas à escala europeia.

4.12 Certamente que o CESE não pode senão apoiar a proposta de que os Estados-Membros devem ser incumbidos do estabelecimento de sanções aplicáveis em caso de violação do presente regulamento e devem garantir que estas sanções sejam eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

4.13 Por outro lado, o CESE aprova o instrumento legislativo proposto, isto é o regulamento, que garante prazos e modalidades de aplicação seguros em todos os Estados-Membros, aspecto que é particularmente importante para uma regulamentação de acentuado teor técnico. Por outro lado, a opção neste caso pela abordagem a vários níveis (*split approach*) permite definir, através deste regulamento adoptado em co-decisão, as normas fundamentais previstas, relegando para um segundo regulamento, adoptado segundo a fórmula da comitologia, os aspectos eminentemente técnicos.

5. Observações na especialidade

5.1 O CESE apoia todas as iniciativas que visem uma simplificação legislativa. Contudo, como acima referido, exprime fortes reservas quando à forma de alcançar esta mesma simplificação. Com efeito, considera que esta deve ser real e que o presente regulamento não deverá constituir apenas a soma dos precedentes, evitando em cada caso encargos adicionais para os serviços de certificação.

5.2 No entanto, o CESE considera, em particular, que a simplificação dos trâmites processuais e de homologação, previstos pela Comissão com a introdução de prescrições harmonizadas, deve ser alcançada através da inclusão dos regulamentos, actuais e futuros, da UNECE no anexo IV da já citada directiva para a homologação europeia ⁽⁸⁾, de forma gradual (sobretudo nos casos em que as prescrições dos regulamentos são mais rigorosas e requerem um determinado *lead-time* ⁽⁹⁾ para adaptar o produto) e concomitante com a necessidade de adaptação dessas prescrições ao progresso técnico.

5.2.1 Este tipo de acção não é exposto na opção c) da avaliação de impacto do presente regulamento «Substituir todas as directivas em vigor pelo regulamento proposto», mas sim na b) que propõe «analisar cada directiva sempre que for necessário, e decidir se se justifica a substituição». Além disso, a justificação da escolha da opção c) da avaliação de impacto não está suficientemente fundamentada (representa o modo mais rápido de simplificar o actual regime e está em consonância com as recomendações do CARS 21) e não tem em devida conta outros elementos fundamentais do CARS 21 como a sustentabilidade, a referência à UNECE e a necessidade de se garantir um prazo de adaptação industrial adequado aos destinatários das normas.

5.2.2 Ao adoptar-se a referida opção c), o presente regulamento seria eficaz sempre que o regulamento UNECE equivalente não existisse ou nos casos em que fossem necessárias prescrições de montagem não previstas no regulamento UNECE, como acontece, por exemplo, para os pneus.

⁽⁷⁾ *Type approval requirements for the general safety of motor vehicles* (IP/A/IMCO/ST/2008-18) <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?file=23379> (em inglês).

⁽⁸⁾ Directiva 2007/46/CE — Anexo IV: Lista de requisitos para efeitos de homologação CE de veículos.

⁽⁹⁾ Tempo de que a indústria precisa para implementar qualquer novo requisito que comporte intervenções na estrutura do produto.

5.3 Em alternativa, o CESE pensa que um possível compromisso visando tornar realmente eficaz o regulamento seria a fixação de uma data de entrada em vigor, de modo a evitar os problemas subjacentes ao regulamento actualmente proposto, eliminando o risco de que a adopção dos regulamentos UNECE comporte um desfasamento entre as prescrições (ou as datas de aplicação) previstas nas directivas que seriam suprimidas.

5.4 Em consequência, no que concerne os aspectos administrativos, o CESE considera e propõe, à luz do estudo das directivas enunciadas no anexo IV, que independentemente da entrada em vigor do regulamento ou de alguns dos seus elementos, o próprio regulamento seja coerente com as datas de aplicação enunciadas nas directivas que serão substituídas e tenha em conta as disposições transitórias previstas nos regulamentos UNECE que serão introduzidos em substituição.

5.5 O CESE considera ainda que em vez de serem inseridas num regulamento «transversal», as «tecnologias de segurança avançadas» deveriam ser objecto de propostas individuais em novos e/ou em alterações aos regulamentos UNECE, as quais deveriam ser apresentadas e debatidas nos grupos técnicos relevantes da UNECE de Genebra (GRB, GRRF, GRSP⁽¹⁰⁾), onde é possível efectuar as correctas avaliações técnicas dos sistemas de segurança propostos. Há que adoptar um procedimento análogo nos casos assinalados pela Comissão de ausência de determinadas prescrições no âmbito da UNECE em relação ao disposto nas directivas CE.

5.6 Quanto aos aspectos referentes aos sistemas de segurança rodoviária avançados, o CESE assinala, em particular, o seguinte:

5.6.1 Controlo electrónico da estabilidade: foi objecto de uma adaptação dos regulamentos em Genebra, estando tudo planificado para as categorias M2, N2, M3, N3⁽¹¹⁾. O CESE considera que a referência temporal deve ser o calendário do quadro 12.4.1 decidido para o Regulamento n.º 13 da UNECE⁽¹²⁾ que prevê uma introdução gradual, a partir de Julho de 2009 até Julho de 2016, em função do tipo de veículo.

5.6.2 Sistemas avançados de travagem de emergência: a indústria só pode desenvolver sistemas obrigatórios se dispuser de

especificações técnicas definidas claramente, as quais, segundo as informações disponíveis, não existem no caso dos AEBs. Não se podem fixar datas de introdução de um sistema cujas especificações técnicas não estão definidas, devendo a sua introdução processar-se no seguimento de uma avaliação adequada de impacto, que calcule escrupulosamente os custos e benefícios.

5.6.2.1 A definição de sistema avançado de travagem de emergência constante do artigo 3.º da proposta é demasiado lata e pode abranger igualmente sistemas que ainda não são suficientemente fiáveis. Estes podem vir a tornar-se um risco para a segurança devido a tecnologias que ainda não estão amadurecidas. É necessário prever uma actividade de estudo e de desenvolvimento adequada e um prazo de adaptação suficientemente longo.

5.6.3 O âmbito de aplicação do disposto em relação ao AEBs abrange as categorias M2, M3, N2 e N3 de veículos. Em muitos casos, os veículos comerciais ligeiros da categoria N1 têm também versões que pertencem a categorias superiores (N2, M2, e M3), o que exige uma diversificação da gama para as versões mais pesadas caracterizadas por volumes relativamente baixos. Considera-se oportuno restringir a prescrição referente ao AEBs aos veículos comerciais pesados, ou pelo menos aos veículos com peso bruto superior a 7,5 toneladas, e avaliar a necessidade de isentar categorias específicas, por exemplo os autocarros urbanos, os veículos de recolha de lixo e outros veículos de utilidade pública que circulam a velocidade moderada.

5.6.4 Sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem: o CESE considera que se podem aplicar as mesmas observações feitas em relação ao AEBs:

- necessidade de especificações técnicas a definir pela UNECE de Genebra,
- diferenciação técnica para as diferentes categorias de veículos,
- avaliação dos custos e benefícios e isenção de determinadas categorias específicas.

5.7 Em suma, o CESE considera prematura a introdução dos **sistemas avançados de travagem de emergência** e dos **sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem**, que de momento se aplicam apenas a veículos pesados. Seria igualmente útil um período de investigação e de teste para permitir avaliar as vantagens reais destes sistemas. Este período forneceria igualmente elementos válidos com vista a uma futura aplicação desses sistemas aos veículos ligeiros.

5.8 TPMS: uma vez que os requisitos técnicos deste sistema estão actualmente a ser debatidos pelo grupo informal do GRFF⁽¹³⁾, o CESE solicita à Comissão que aguarde as conclusões destes trabalhos (que devem ter igualmente em consideração as prescrições já existentes nos países extra-comunitários) antes de tomar qualquer decisão nesta matéria. Para não agravar posteriormente os custos dos veículos ligeiros de passageiros seria

⁽¹⁰⁾ Grupos técnicos da UNECE de Genebra: *Working Party on Brakes and Running Gear (GRRF)*; *Working Party on Noise (GRB)*; *Working Party on Lighting and Light-Signalling (GRE)*; *Working Party on General Safety Provisions (GRSG)*; *Working Party on Pollution and Energy (GRPE)*; *Working Party on Passive Safety (GRSP)*.

⁽¹¹⁾ Os veículos de categoria N são os veículos com pelo menos quatro rodas, concebidos para transporte de mercadorias. Estes dividem-se em três classes: N1, N2 e N3, com base na massa máxima: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. A classe N1 subdivide-se, por sua vez, em 3 subclasses NI, NII e NIII, determinadas sempre com base na massa. Por sua vez, os veículos de categoria M são os veículos com pelo menos quatro rodas, concebidos para transporte de passageiros. Estes dividem-se em três classes (M1, M2 e M3) com base no número de lugares e na sua massa máxima: M1 < 9 lugares; M2 > 9 lugares e < 5 000 kg; M3 > 9 lugares e > 5 000 kg. A categoria O refere-se aos veículos com reboque.

⁽¹²⁾ UN-ECE Regulation 13: *Heavy vehicles braking*.

⁽¹³⁾ GRRF: *Working party on Brakes and Running Gear*.

conveniente optar por uma sensibilidade de detecção que permitisse também aplicar o sistema «indirecto», tendo em conta os seus vários aspectos positivos, a começar pelo facto de este funcionar mesmo no caso de substituição dos pneus. Com efeito, o sistema «directo» requer a presença de um sensor em cada pneu que obrigará, em caso de troca de pneus, também a uma substituição dos sensores ou a uma operação de desmontagem/recuperação e remontagem, operação esta que é onerosa e difícil dado o elevado risco de danificar os sensores que não são visíveis do exterior.

5.9 Relativamente às disposições técnicas sobre os pneus, o CESE observa o seguinte:

- **Ruído:** os níveis de redução do ruído propostos podem comportar uma redução da segurança, tanto dos veículos como dos utentes, quando bastava reduzir a velocidade nas zonas congestionadas e/ou restaurar o pavimento para obter uma redução do ruído cerca de 3 a 4 vezes superior. Além disso, na classe C3, por exemplo, a redução de 3dB será difícil de obter sem diminuir as propriedades de aderência dos próprios pneus. Os pneus da classe C3, ou pneus de tracção, devem ter um piso «agressivo» para permitir uma melhor aderência em estradas escorregadias.
- **Resistência ao rolamento:** é necessário rever as datas de aplicação para as categorias C1 e C2. Em contrapartida, dada a tipologia específica dos pneus C3, há que efectuar novas análises e, se necessário, adiar a introdução para depois de outra avaliação de impacto.
- **Aderência em pavimento molhado:** a proposta da Comissão que visa introduzir prescrições obrigatórias baseadas no Regulamento n.º 117 ⁽¹⁴⁾ da UNECE deve ser adoptada nos termos propostos.

Bruxelas, 14 de Janeiro de 2009

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Mario SEPI

5.10 O CESE considera que a proposta de regulamento impõe alterações todos os dois anos, o que não coincide com o prazo de adaptação de que a indústria dos pneus necessita. Certamente que tal não é consentâneo com o princípio de «legislar melhor». O CESE apoia, portanto, a solução proposta pela indústria que respeitando o calendário da proposta a simplifica, propondo dois ciclos de execução (2012-2016 e 2016-2020), em vez dos cinco actualmente previstos. Isto permitirá gerir, de modo mais eficaz, os processos de homologação, bem como a logística e os stocks eventuais.

5.11 Outro aspecto a clarificar diz respeito ao tratamento que será dado aos pneus recauchutados. Com efeito, a definição deste tipo de pneumático (Regulamento n.º 109 da UNECE) refere-se ao local de produção e não ao próprio pneu. É evidente a dificuldade de definir o «tipo» de pneumático de acordo com as novas prescrições, por exemplo sobre o ruído, num mesmo local que recauchuta pneus dos mais variados tipos. Na opinião do CESE, tendo em conta a extrema dificuldade de aplicação e os enormes custos que onerariam as empresas, a maioria PME, este sector deveria ficar fora do âmbito do regulamento, sem prejuízo do respeito de todas as prescrições de segurança previstas.

5.12 Por último, o CESE solicita à Comissão que avalie a oportunidade de considerar a data de fabrico como referência no que concerne às prescrições dos pneus, na medida em que a data pode ser facilmente reconhecida pelos revendedores, consumidores e autoridades nacionais em virtude da obrigação da sua aposição em todos os pneus postos em circulação no mercado da União Europeia. É esta data, e não a de introdução no mercado ou de venda, que deve comprovar que os pneus cumprem as novas prescrições impostas.

⁽¹⁴⁾ UN-ECE Regulation 117: Tyres with regard to rolling sound emissions.