

Parecer sobre:

- a proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 77/143/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (sistemas de travagem),
- a proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 77/143/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (emissões do escape)

(92/C 49/15)

Em 14 e 19 de Agosto de 1991, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre as propostas supramencionadas.

A Secção dos Transportes e Comunicações, encarregada de preparar os trabalhos sobre esta matéria, emitiu parecer em 11 de Dezembro de 1991, com base no relatório introdutório do relator Roberto Bonvicini.

Na sua 292ª reunião plenária (sessão de 18 de Dezembro de 1991), o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. As duas propostas de directiva visam a harmonização e a aproximação dos procedimentos já aplicados em quase todos os países europeus com o objectivo de garantir a segurança rodoviária e o respeito pelo ambiente.

1.2. Neste sentido, é essencial, em relação à liberdade de circulação das mercadorias, que se pode considerar já uma realidade efectiva, adoptar disposições equivalentes em todos os países interessados de modo a assegurar a uniformidade e a homogeneidade de comportamento do parque automóvel.

1.3. A adopção destas duas propostas de directiva contribuirá, pois, significativamente para a supressão dos entraves às trocas e representará também uma garantia de qualidade e de confiança dos transportes rodoviários.

1.4. De um modo geral, o Comité considera, por conseguinte, positiva a iniciativa comunitária e exprime o desejo de que os Governos reconheçam a importância do problema e transponham rapidamente estas disposições para o nível nacional.

1.5. Quanto ao conteúdo, estes dois documentos visam integrar numa proposta comunitária as disposições em vigor nos vários Estados-membros, tendo em conta também as diversas realidades nacionais quanto à composição do parque automóvel e das respectivas modalidades de utilização.

2. A situação actual e a evolução prevista

2.1. Todos os países comunitários aplicam ou virão a aplicar disposições nacionais relativas ao controlo

periódico dos sistemas de travagem tendo em vista a segurança rodoviária. As modalidades e a periodicidade destes controlos variam segundo o tipo do veículo, mas, fundamentalmente, as medidas prevêem todas o controlo da eficácia dos travões com base num nível mínimo adequado.

2.2. A alta qualidade dos travões é factor essencial da segurança rodoviária na rede comunitária de estradas, constituindo um procedimento harmonizado de controlo a garantia do respeito pelas condições mínimas de segurança.

2.3. No que diz respeito às emissões nocivas de gases de escape, a situação actual é mais vaga.

2.3.1. Diversos países adoptaram disposições relativas ao controlo periódico do CO com o motor em velocidade de marcha lenta nos veículos de ignição comandada.

2.4. Poucos são os países que prescrevem o controlo periódico dos fumos dos veículos comerciais. A aplicação, tanto aos motores de ignição comandada como aos motores diesel, de um sistema harmonizado de controlo periódico contribuirá para manter as emissões nocivas ao nível mais baixo possível, concorrendo, deste modo, para a preservação do ambiente.

2.5. Em ambos os casos, as modalidades de medição e a frequência dos controlos variam de país para país.

2.6. O Comité, apesar de ter consciência das relativas dificuldades técnicas, sugere à Comissão que preveja também, mediante directivas posteriores, o controlo dos restantes poluentes.

2.7. As propostas de directiva estabelecem o objectivo específico de harmonizar os procedimentos técnicos de medição e de ensaio.

2.7.1. Esta evolução deverá permitir assegurar um padrão qualitativo médio equivalente em toda a Comunidade e obter, não só uma forte redução dos acidentes devidos a material pouco eficiente, mas também uma notória melhoria da qualidade do ar, sobretudo nas vias de comunicação e nos centros urbanos.

2.8. Para que estas medidas produzam efeitos rapidamente, é, sem dúvida, necessário que os diferentes Estados-membros criem, atempadamente, uma rede compacta e adequada de serviços e de controlo.

2.9. A Comité sugere, a este respeito, que se tome em consideração a utilização de estruturas já existentes e operando por conta de terceiros (como, aliás, está previsto nas Directivas 88/449/CEE, 91/225/CEE e 91/328/CEE relativas aos controlos técnicos dos automóveis de passageiros e veículos comerciais).

2.10. Este procedimento, de mais a mais já adoptado por alguns países, permitirá conseguir não só importantes economias de investimentos, mas também dispor rapidamente de centros já equipados e dotados de pessoal qualificado sem custos adicionais para os utentes e sem que estes fiquem sujeitos, entre outros inconvenientes, a longas e penosas listas de espera.

2.11. Competirá, evidentemente, às administrações centrais e periféricas a homologação destas estruturas e a formação profissional dos operadores.

2.12. *Motores de ignição espontânea*

2.12.1. O Comité subscreve a escolha da aceleração livre como único procedimento de controlo.

2.12.2. De facto, os testes anteriormente propostos, que previam o controlo do veículo com o motor a funcionar a pleno regime, sobre bancos de rolos ou na estrada, apresentavam dificuldades por vezes intransponíveis em relação a certos tipos de veículos (aplicação prática e riscos de danos). De qualquer modo, esses testes não permitiam uma comparação com as medições efectuadas na altura da recepção, pelo que não era possível estabelecer uma correlação entre a declaração de conformidade emitida no momento do registo e a medição efectuada durante o controlo periódico.

2.12.3. O Comité aprova também a proposta relativa à fixação de um valor-limite para todos os veículos em circulação, mesmo na ausência dos valores de referência da placa indicadora. Neste caso, são uniformizados, no

entanto, os valores-limite entre motores com aspiração e motores com turbo, adoptando-se como limite único o valor de $3,0 \text{ m}^{-1}$.

2.13. *Motores de ignição comandada*

2.13.1. A evolução da técnica e das disposições de recepção que levaram à adopção de soluções cada vez mais sofisticadas, tais como o catalisador de três vias e a sonda lambda, impõem também a utilização de equipamentos altamente especializados nos controlos periódicos.

2.13.2. Isto aplica-se, por exemplo, ao procedimento de controlo da eficácia da sonda lambda, que se poderia substituir, a título transitório, por um controlo indirecto através da avaliação das emissões de escape e da verificação da continuidade eléctrica.

2.13.3. Daí que se solicite à Comissão que considere a conveniência de prever frequências de controlo diferenciadas, a fim de permitir a adaptação dos equipamentos de controlo, tal como, aliás, está previsto na Directiva 91/328/CEE.

2.14. *Controlo do sistema de travagem*

2.14.1. Apesar de o objectivo do controlo do sistema de travagem ser o de garantir a segurança rodoviária, não se poderá deixar de fazer referência às características verificadas na altura da recepção, que podem, por vezes, afastar-se das normas comunitárias em função do tipo de veículos, das modalidades de emprego e da área de utilização.

2.14.2. Daí resulta, necessariamente, em relação às prescrições de ensaios e aos critérios de aceitabilidade, uma certa imprecisão, que advém da proposta de directiva e que poderá ser considerada anómala. Esta imprecisão é necessária a fim de permitir precisamente uma adaptação apropriada aos diferentes casos específicos.

2.14.3. Considera-se, também, oportuno que os Estados-membros, ao adaptarem a directiva, desenvolvam os instrumentos técnicos que permitam garantir a correcta aplicação pelos centros autorizados nos diferentes casos práticos da sua competência.

2.14.4. A aplicação do procedimento de informação comunitária e o subsequente debate permitirão, pois, garantir uma avaliação uniforme nos diferentes Estados-membros.

2.14.5. Finalmente, a impossibilidade de aplicar sanções a nível comunitário poderá criar distorções de concorrência. É desejável que a Comissão sugira aos Estados-membros que proibam a circulação dos veículos que não sejam aprovados nos controlos técnicos até que sejam restabelecidas as condições previstas nas disposições.

2.15. Emissões de gases de escape

2.15.1. Documento COM(91) 244 final, ponto 8.2, nº 2 da alínea a) e nº 3 da alínea b)

2.15.1.1. O Comité considera que será necessário esclarecer o que se pretende exactamente dizer com « de acordo com as instruções dos construtores » e « aquecimento do motor de acordo com as instruções dos construtores de veículos ». O procedimento e as normas para a homologação, a recepção e a autorização dos tipos de veículos são harmonizados pela Directiva 70/156/CEE, modificada posteriormente. Se o uso do motor tem, pois, influência na emissão, será necessário que o texto inclua uma referência a isso.

2.15.2. Documento COM(91) 244 final, ponto 8.2.1

2.15.2.1. A proposta isenta do cumprimento dos requisitos relativos às emissões os veículos fabricados antes de 1 de Janeiro de 1970. A solução adoptada revela bom senso, uma vez que os veículos postos em circulação há vinte e um anos e mais não estavam obrigados ao cumprimento de qualquer disposição pela simples razão de não existirem normas nesse sentido. A primeira regulamentação a nível internacional data de 1982 sob a forma do regulamento da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (ECE-ONU) nº 49.

2.15.2.2. A proibição de os automóveis « obsoletos » circularem deveria constituir um compromisso prioritário não só devido ao problema das emissões, mas, de um modo mais geral, também por motivos relacionados com a segurança da circulação.

2.15.2.3. A considerar-se, de facto, em relação ao sector dos veículos de transporte de mercadorias uma taxa de substituição anual de 10%, isso significaria que as disposições relativas às emissões só teriam efeito total dez anos após a sua publicação.

3. Conclusões

3.1. Como já foi referido na introdução, o Comité considera que as duas propostas de directiva representam um contributo importante para a segurança e a protecção do ambiente.

3.2. Tendo em conta as dificuldades intrínsecas da matéria em apreço e a diversidade das situações nacionais actuais, os textos propostos tentam concretizar um compromisso eficaz entre as diversas exigências.

3.3. Do ponto de vista do esforço técnico e económico exigido aos Estados-membros, o Comité considera que a escolha recaiu numa solução que permite minimizar as despesas, sobretudo se se prosseguir com a proposta de utilizar as estruturas já existentes mediante medidas adequadas de homologação e de formação profissional do pessoal.

Feito em Bruxelas, em 18 de Dezembro de 1991.

O Presidente

do Comité Económico e Social

François STAEDLIN