Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa às massas e dimensões de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques [1]

(92/C 49/03)

Em 14 de Agosto de 1991, o Conselho, em conformidade com o disposto no artigo 100º 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 trabalhos sobre o assunto, emitiu parecer em 4 de Dezembro de 1991. O relator foi Jean Marvier.

Na 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. Uma directiva comunitária relativa às massas e dimensões dos veículos de categoria não M1 torna-se necessária para a concretização de um procedimento global de recepção CEE destes veículos.

1.2. Com efeito, a Directiva-quadro 70/156/CEE prevê, no seu anexo II (ficha de recepção CEE), na rubrica relativa às dimensões e massas (segundo parágrafo), a elaboração de uma ou várias directivas específicas sobre o assunto (presença do símbolo DP).

1.3. Consequentemente, o procedimento global de recepção CEE dos veículos de categoria não M1 não pode, de modo algum, abstrair da existência de prescrições mais ou menos pormenorizadas sobre o assunto, a não ser que se modifique a directiva-quadro, eliminando as referências correspondentes.

1.4. É necessário que o conteúdo da directiva em análise seja também reconhecido e adoptado, no futuro, pelos países extracomunitários aderentes à CEMT [2], como já foi o caso, do que o Comité toma nota com satisfação, no que respeita à Directiva 85/3/CEE e ulteriores alterações.

2. Observações na generalidade

2.1. A proposta de directiva em análise, apesar de preencher até certo ponto a lacuna acima evocada, representa apenas uma primeira fase nesta direcção, uma vez que não indica, para a maior parte das variáveis do segundo parágrafo do anexo II da Directiva-quadro 70/156/CEE, valores numéricos a observar, contentando-se com apresentar as respectivas definições. É de esperar para um futuro próximo uma segunda fase, no âmbito da qual essas grandezas serão associadas a valores numéricos e se procederá à harmonização das massas e dimensões dos veículos não M1 para efeitos do procedimento de recepção e já não, apenas, do tráfego internacional.

2.2. De resto, são também indicados valores numéricos bem precisos para outras variáveis, tais como:

a) a relação entre a massa do veículo tractor e a do veículo rebocado (ponto 7.1): este valor poderia ser deduzido (embora indirectamente) da Directiva 85/3/CEE;

b) a relação potência do motor/massa máxima (ponto 9): este valor foi fixado não tanto com vista a um mero aumento da potência dos motores, mas a fim de aumentar a segurança rodoviária das mercadorias e das pessoas.

2.3. As observações precedentes dão uma grelha geral de leitura da proposta. Uma análise mais pormenorizada, no entanto, faz aparecer certas imprecisões, certas «intromissões» em domínios que não são precisamente do âmbito desta directiva, bem como certas «redundâncias» inúteis e perigosas, tais como a repetição de todas as prescrições técnicas relativas às suspensões pneumáticas ou aos sistemas equivalentes, que passaram a depender, com ou sem razão, da directiva que vier alterar a Directiva 85/3/CEE.

3. Observações na especialidade

3.1. *Artigo 4º*

Este artigo deve ser revisto.

Trata-se, com efeito, da disposição, já habitual, que tende a privar de certos poderes o Comité para a adaptação ao progresso técnico, tornando este comité de regulamentação num comité consultivo.

3.2. *Artigo 6º — primeiro travessão*

Deve-se substituir a expressão «deixam de poder» por «não podem». Com efeito, a directiva jacente é a primeira directiva relativa às «massas e dimensões dos veículos de categoria não M1»; neste sentido, observe-se que se utiliza a expressão «deixam de poder» nas directivas que alteram directivas precedentes.

[1] JO nº C 230 de 4. 9. 1991, p. 46.
[2] CEMT: Conferência Europeia dos Ministros dos transportes.

3.3. *Anexo I*

3.3.1. O Comité reconhece a necessidade de que um veículo equipado de suspensão pneumática ou de sistema de suspensão equivalente possa, havendo solicitação, ser homologado em conformidade com as prescrições harmonizadas e possa, portanto, constituir objecto de recepção CEE também relativamente a estas características. Mas também é necessário que as prescrições técnicas relativas à equivalência das suspensões mecânicas às suspensões pneumáticas sejam definidas numa única directiva CEE, a fim de evitar diferenças perigosas entre os textos.

3.3.2. Por enquanto, a proposta de directiva mais pertinente sobre o assunto parece ser a que altera a Directiva 85/3/CEE [doc. COM(90) 486 final] [1]. Afigura-se, pois, oportuno que a presente proposta de directiva refira explicitamente esta proposta de directiva, a propósito da qual recordamos ter o Comité, a seu tempo, emitido observações [2], que, mais uma vez, esperamos sejam tidas em conta.

3.3.3. Ponto 10

Sugerimos a alteração deste ponto, como segue:

« Condições relativas à determinação, relativamente a um eixo motor, da equivalência de um sistema de suspensão a um sistema de suspensão pneumática. »

3.3.4. Ponto 10.1

Sugerimos a alteração deste ponto, como segue:

« Se os regulamentos relativos ao tráfego rodoviário de um Estado-membro previrem a determinação, relativamente a um eixo motor, da equivalência de um sistema de suspensão a um sistema de suspensão pneumática, aplicam-se as condições fixadas no anexo III da directiva CEE (...) para a determinação desta equivalência. »

3.3.5. Ponto 10.2

3.3.5.1. A montagem a pneumáticos duplos do eixo motor, que hoje é tradicionalmente maioritária, torna-se obrigatória por força deste parágrafo.

3.3.5.2. Este facto é deplorável para os utentes, já que condena *a priori* uma solução de montagem a pneus simples, de resto cada vez mais generalizada nos eixos não motores. A montagem a pneus simples é, por natureza, económica (menor consumo de carburante, facilidade de montagem e manutenção, ...) e uma tal decisão irá travar as iniciativas de investigação sobre formas de melhorar as suas características e a sua adaptação a este tipo de eixos.

3.3.5.3. Note-se, por fim, que põe aos construtores o problema da roda sobressalente, que deve ser desdobrada se só for o eixo motor a ter montagem a pneus duplos (portanto dimensões diferentes dos eixos de suporte). O resultado é uma perda de volume/carga útil equivalente à da roda suplementar, complicando a tarefa dos construtores e fabricantes de reboques.

3.3.6. Ponto 5.2

3.3.6.1. Uma vez que todas as disposições relativas ao cálculo do peso de pessoas, bagagens, etc. entram no âmbito de aplicação da futura directiva CEE sobre os veículos destinados ao transporte de pessoas, actualmente em análise na Comissão, a segunda e a terceira frase deste ponto, na sua versão actual, deverão ser suprimidas.

3.3.6.2. É conveniente sublinhar que as prescrições contidas nestas frases não estão conformes com o regulamento da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (ECE-ONU) nº 36, que deve constituir a base de referência.

3.3.7. Ponto 6.1.4

Considerando que:

— a proposta de directiva em análise não rege a circulação dos veículos a nível internacional mas a sua recepção a nível nacional (directiva de recepção e não de circulação),

— as directivas comunitárias até à data adoptadas em matéria de recepção de veículos não dizem respeito aos conjuntos de veículos mas unicamente aos veículos individuais, quer dizer, aos veículos tractores e aos reboques considerados como unidades distintas,

— mesmo abstraindo das considerações acima, é forçoso reconhecer que a prescrição contida neste parágrafo constrange inutilmente a concepção dos dispositivos de engate entre o veículo tractor e o reboque, tendo em conta as recentes prescrições relativas às distâncias entre estas unidades estabelecidas pela Directiva 91/60/CEE [3] (0,35 m),

o Comité tem por absolutamente necessário suprimir este ponto e deseja que a prescrição correspondente seja também suprimida da Directiva 85/3/CEE.

3.3.8. Ponto 7.2

3.3.8.1. As condições previstas pela última frase deste ponto não têm cabimento aqui, pois dizem respeito à Directiva 71/320/CEE, relativa aos dispositivos de travagem, no âmbito da qual tais disposições deverão ser analisadas: deve, pois, suprimir-se esta frase.

(1) JO nº C 292 de 22. 11. 1990.
(2) JO nº C 159 de 17. 6. 1991.
(3) JO nº L 37 de 9. 2. 1991.

3.3.8.2. Recorda-se que o Grupo de relatores encarregado da análise das questões dos sistemas de travagem (GRRF) do grupo de trabalho WP 29 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (ECE-ONU) de Genebra está precisamente a analisar esta questão.

Feito em Bruxelas, em 18 de Dezembro de 1991.

O Presidente
do Comité Económico e Social
François STAEDELIN

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/157/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos veículos a motor

(92/C 49/04)

Em 7 de Agosto de 1991, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 100º A do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços, incumbida de preparar os trabalhos do Comité nesta matéria, emitiu parecer em 4 de Dezembro de 1991 (relator: Gordon Pearson).

Na 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. O Comité exprime o seu firme apoio à intenção da Comissão de proceder a nova redução do nível sonoro imputável à circulação dos veículos a motor, cujo volume, que não cessa de aumentar, agrava a situação. O Comité subscreve, pois, as propostas em apreço, sob reserva das observações seguintes.

2. Observações na generalidade

2.1. A capacidade técnica da indústria automóvel europeia atingiu um estádio em que a resolução da questão do nível sonoro do motor, da caixa de velocidades, do eixo motor e do dispositivo de escape se torna tão prioritária quanto a de outros factores, nomeadamente o ruído provocado pelo contacto dos pneumáticos com o revestimento das estradas.

2.2. O Comité constata que, de harmonia com o artigo 4º, a Comissão tenciona apresentar propostas relativas ao ruído proveniente do contacto dos pneumáticos com o revestimento das estradas antes de 31 de Março de 1994, prazo que o CES considera excessivamente dilatado. O Comité reconhece, ainda, a importância do tipo de revestimento das estradas em relação ao ruído provocado pelos veículos, pelo que exorta a Comissão a debruçar-se sobre esta questão.

2.3. As prescrições em matéria de nível sonoro admissível para os veículos a motor deveriam igualmente aplicar-se aos veículos de duas e três rodas.

2.4. Graças à antevisão da Comissão e à cooperação da indústria automóvel, foi possível obter reduções muito significativas do nível sonoro nos últimos anos. As reduções ora propostas são já possíveis em diversos modelos de veículos automóveis de passageiros, podendo todavia revelar-se de difícil consecução na produção em série. Dada a projectada criação do Espaço Económico Europeu, é importante a aplicação de disposições análogas nos países da Associação Europeia de comércio livre (AECL).