

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 70/221/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques»

(98/C 407/11)

Em 15 de Maio de 1998, o Conselho decidiu, em conformidade com o artigo 100º-A do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, incumbida de preparar os correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 8 de Julho de 1998. Foi relator E. Bagliano.

Na 357ª reunião plenária (sessão de 9 Setembro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou por 112 votos a favor, 2 contra o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. A Directiva 70/221/CEE, de 20 de Março de 1970⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/19/CE de 18 de Abril de 1997⁽²⁾, diz respeito aos reservatórios de combustível líquido, com exclusão dos destinados a conter gás liquefeito, utilizado na propulsão dos veículos a motor.

A Directiva contém ainda disposições relativas aos dispositivos de protecção contra o encaixe, principalmente destinados aos veículos comerciais, que visam limitar os danos quando um automóvel colide com a retaguarda de um veículo comercial.

1.2. No que concerne aos reservatórios, os requisitos técnicos da supracitada directiva dizem essencialmente respeito a:

- i) estanquidade do próprio reservatório;
- ii) resistência à corrosão;
- iii) protecção em caso de impacto ou de inversão.

1.3. Estes requisitos foram formulados na directiva inicial 70/221/CEE em termos gerais, sem indicações precisas sobre os métodos de ensaio a utilizar para verificar a conformidade dos reservatórios. Por este motivo, os Serviços Técnicos dos então Estados-Membros da Comunidade elaboraram «interpretações» do texto da Directiva para assegurar a uniformidade das decisões tomadas pelas diversas administrações na fase de recepção. Na ausência de uma alteração à Directiva 70/221/CEE que as contemple, estas «interpretações» continuam a ser aplicadas. De facto, as alterações posteriores, nomeadamente a última, a que acima se alude (Directiva 97/19/CE), continham apenas modificações de natureza administrativa ou relativas à protecção à retaguarda contra o encaixe.

1.4. A actual proposta de Directiva, que altera a Directiva 70/221/CEE, visa suprir esta falta de clareza quanto aos procedimentos de ensaio. Prevê ainda ensaios

específicos para os reservatórios de plástico e estabelece o quadro jurídico que permitirá à Comissão definir requisitos técnicos para os reservatórios de combustíveis gasosos comprimidos utilizados nos veículos automóveis.

2. Síntese da proposta da Comissão

2.1. A Comissão propõe que o âmbito da Directiva 70/221/CEE seja alargado aos reservatórios de combustíveis gasosos.

2.2. Os requisitos técnicos referem-se exclusivamente aos reservatórios de combustíveis líquidos, integrando os requisitos do Regulamento nº 34⁽³⁾, elaborado no quadro da ECE/ONU⁽⁴⁾ de Genebra. Este regulamento contém não só as «interpretações» referidas no ponto 1.3, elaboradas pelos Serviços Técnicos dos países CEE para efeitos de aplicação da Directiva 70/221/CEE, como também requisitos específicos para os reservatórios de plástico.

2.3. Os ensaios de verificação previstos incluem o ensaio hidráulico, de inversão, de resistência ao impacto e de resistência mecânica. Os reservatórios de plástico

⁽³⁾ «Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the prevention of fire risks».

⁽⁴⁾ ECE-ONU: Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (com sede em Genebra). Neste âmbito, foi assinado em 30 de Março de 1958 um acordo com os seguintes objectivos:

- elaboração de regulamentação comum relativa aos veículos a motor;
- reconhecimento mútuo das «recepções» concedidas com base nesta regulamentação.

Têm vindo a aderir a este acordo quase todos os países europeus, incluindo, em data recente, a Comunidade Europeia.

Os trabalhos sobre os diversos aspectos da «segurança» e do «impacto ambiental» dos veículos estão confiados ao Grupo de Trabalho (WP) 29, que elaborou até à data 103 regulamentos, subsequentemente ratificados pelos países subscritores do acordo de 1958, nomeadamente o Regulamento R-34 relativo aos reservatórios de combustível (vide nota 3).

⁽¹⁾ JO L 76 de 6.4.1970.

⁽²⁾ JO L 125 de 16.5.1997.

serão igualmente sujeitos ao ensaio de permeabilidade, de resistência ao fogo e de resistência a temperaturas elevadas.

2.4. A Comissão propõe que as novas disposições se apliquem:

- a partir de 1 de Outubro de 1999, a todos os novos modelos de veículos;
- a partir de 1 de Outubro de 2000, a todos os veículos novos.

3. Observações e conclusões

3.1. O Comité considera que as alterações propostas são necessárias e oportunas, na medida em que clarificam uma temática (metodologia e procedimentos de ensaio) não claramente definida na Directiva vigente a que os Serviços Técnicos haviam dado resposta num plano puramente pragmático.

3.2. De há bastante tempo a esta parte, a indústria automóvel utiliza também reservatórios de plástico, sobretudo nos automóveis, dadas as vantagens que apresentam, como sejam a resistência à corrosão, a possibilidade de modelação em função do espaço disponível, melhor resistência ao impacto e leveza. Urgia, pois, estabelecer requisitos específicos para tais reservatórios, a fim de assegurar o respeito de rigorosos critérios de segurança.

3.3. O Comité entende outrossim que os ensaios de resistência mecânica e de resistência ao impacto previstos na proposta de directiva e efectuados no reservatório enquanto elemento separado devem ser complementares de ensaios que simulem o comportamento do automóvel durante os acidentes. A este propósito, o Comité congratula-se com o facto de, em relação aos ensaios de colisão frontal (Directiva 96/79/CE)⁽¹⁾ e de colisão lateral (Directiva 96/27/CE)⁽²⁾, estarem já previstos, nomeadamente, controlos de eventuais fugas de combus-

tível em consequência das deformações sofridas pelos automóveis.

3.4. A proposta de directiva prevê um ensaio de inversão total do reservatório para verificação da sua estanquidade e preceitua que, após este ensaio, a perda de líquido contido no reservatório não deve ser superior a 30 gramas por minuto. Quanto a este limite de tolerância, o Comité regista os esclarecimentos da Comissão sobre as razões de ordem técnica que não permitem a estanquidade total do reservatório quando este se encontra em situação de completa inversão (fugas através da válvula de sobrepresão). Importa ainda notar que a perda máxima admissível é idêntica à prevista na Directiva relativa à colisão frontal e lateral.

3.5. O Comité chama a atenção da Comissão para a necessidade de verificação das boas condições de estanquidade dos reservatórios actualmente utilizados, especialmente após acidentes, convidando-a a ponderar a oportunidade de elaboração de regulamentação sobre a matéria.

3.6. O Comité solicita que a Comissão estabeleça requisitos relativos aos reservatórios de combustíveis gasosos (GPL — gás de petróleo liquefeito e/ou GNC — gás natural comprimido), em conformidade com o terceiro considerando. Reconhece, por outro lado, que o alargamento do campo de aplicação da directiva (ver ponto 2.1) estabeleceu o quadro jurídico necessário para posterior transposição, de acordo com procedimentos simplificados, dos resultados dos trabalhos em curso na ECE/ONU, em Genebra, sobre a regulamentação relativa à segurança dos reservatórios de combustíveis gasosos.

3.7. Ao examinar a «ficha de impacto» desta proposta de Directiva na competitividade e no emprego, o Comité verifica com surpresa que nela se afirma não terem sido consultados os parceiros sociais. Tal não corresponde à verdade, já que participaram nos trabalhos associações e representantes de diversos sectores. Assim, o Comité convida a Comissão a prestar mais atenção à elaboração da aludida ficha, documento importante que espelha a transparência e a democraticidade dos procedimentos legislativos comunitários.

⁽¹⁾ JO L 18 de 21.1.1997.

⁽²⁾ JO L 169 de 8.7.1996.

Bruxelas, 9 de Setembro de 1998.

*O Presidente
do Comité Económico e Social*

Tom JENKINS