

Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la construcción interior de determinadas categorías de vehículos de motor ⁽¹⁾

(92/C 332/06)

El 9 de junio de 1992, de conformidad con el artículo 100 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de industria, comercio, artesanía y servicios, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 30 de septiembre de 1992 (ponente: Sr. Masucci).

En su 300º pleno (sesión del 22 de octubre de 1992), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. El Comité Económico y Social, que ha seguido las diversas propuestas de la Comisión encaminadas a aplicar medidas comunes para asegurar la libre circulación de personas y mercancías e inspiradas en los principios de seguridad, reducción de los accidentes de carretera y reducción de sus repercusiones, entre ellas sobre el medio ambiente, ha recibido del Consejo la solicitud de elaborar un dictamen sobre el comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la construcción interior de los vehículos de motor de la categoría M3 definida en el anexo 1 de la Directiva 70/156/CEE.

1.1.1. El Comité expresa su satisfacción por la actual propuesta de la Comisión, cuyo objetivo es completar la Directiva marco 70/156/CEE, aunque con las reservas señaladas en el capítulo 2.

1.2. Teniendo en cuenta el inminente establecimiento de la libre circulación de personas y mercancías, es extremadamente importante armonizar también las normas técnicas relativas al comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la construcción interior de los vehículos destinados al transporte público.

1.3. El Comité se manifiesta plenamente de acuerdo con el contenido de la propuesta y considera oportuno llamar la atención acerca del apartado 3 del artículo 100 A del Tratado, que establece la adopción de niveles de protección elevados al fijar los parámetros de las pruebas técnicas.

2. Observaciones

2.1. El Comité considera que sería conveniente introducir en la actual Directiva las modificaciones necesarias para que fuese aplicable a todos los vehículos de motor, de modo que todas las personas tuviesen las mismas garantías en relación con un elevado nivel de seguridad.

2.1.1. El Comité considera que la Directiva examinada constituye un paso en esa dirección y que debe ir seguida de otras propuestas de directiva.

2.2. En cuanto a la categoría de vehículos a la que se refiere la Directiva, el Comité manifiesta reservas en relación con la exclusión de los vehículos para pasajeros de pie. El motivo de tal exclusión —a saber, la mayor velocidad de evacuación de los pasajeros y el menor riesgo estadístico— no parece satisfactorio.

2.3. Convendría reformular la Directiva con el fin de tener también en cuenta la necesidad de prever la homologación de los materiales y componentes en cuanto tales.

2.4. En el artículo 6 de la propuesta de Directiva se prevé la institución de un Comité consultivo, en consonancia con las mayores competencias confiadas a la Comisión por el Acta Ionizó.

2.4.1. No obstante, en todos los dictámenes precedentes relativos a la aplicación de la Directiva 70/156/CEE el Comité se ha pronunciado por dar preferencia a la conformidad del Comité para el progreso técnico, por razones relativas a la eficacia y a la participación en las propuestas.

2.4.2. El Comité, antes de adoptar cualquier decisión, debe escuchar a todas aquellas organizaciones (consumidores, usuarios) que puedan contribuir a garantizar parámetros elevados de seguridad.

2.5. Finalmente, el Comité solicita a la Comisión que formule de manera más clara y explícita el artículo 3 con el fin de que resulten más comprensibles las diferentes opciones existentes referidas al territorio nacional; por otro lado, le pide que aclare la fecha de entrada en vigor de la Directiva para los vehículos de nueva homologación y para los ya homologados.

2.6. En los artículos 3 y 7 deben naturalmente modificarse las fechas previstas, que resultan claramente inviables.

2.7. Como consecuencia de extender el procedimiento de homologación no solo al vehículo sino también a los materiales y componentes, deben modificarse en consecuencia el articulado de la Directiva, el Anexo I en general y los puntos 7 y 8 en particular, así como

(1) DO nº C 154 de 19. 6. 1992, p. 4.

la ficha de evaluación de las repercusiones sobre la competitividad y el empleo en relación con la participación de las PYME.

2.8. El punto 1 del Anexo I debería reformularse como sigue: «Lo prescrito en los anexos de la presente Directiva se refiere al comportamiento...».

Hecho en Bruselas, el 22 de octubre de 1992.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Susanne TIEMANN

Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a los sistemas de garantía de depósitos⁽¹⁾

(92/C 332/07)

El 23 de junio de 1992, de conformidad con el artículo 198 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de industria, comercio, artesanía y servicios, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 30 de septiembre de 1992 (ponente: Sr. Meyer-Horn).

En su 300º pleno (sesión del 22 de octubre de 1992), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. La quiebra de empresas no es un fenómeno nada raro en los sistemas de economía de mercado. En el sector crediticio plantea, sin embargo, problemas especiales, ya que las entidades de crédito trabajan en gran medida con el dinero de sus clientes y, por consiguiente, dependen más que otras empresas de la confianza de sus acreedores. Una economía social de mercado no puede permitirse aceptar sin contrapartidas los riesgos que se derivan de ello para un gran número de ahorradores y depositantes. Una economía crediticia saneada requiere que la clientela, al menos la privada, de las entidades de crédito esté protegida, en una medida socialmente justificada y económicamente razonable, frente a daños y perjuicios.

1.2. A esto hay que añadir que las propias entidades de crédito están también interesadas en un sistema adecuado de protección de los depositantes y de información de los clientes al respecto. En efecto, cuando los acreedores, y sobre todo los ahorradores, llegan a verse perjudicados en caso de insolvencia de una entidad

bancaria, el efecto se extiende a la opinión pública. Dicho efecto puede desacreditar a todo el sector bancario de un Estado miembro determinado.

1.3. En estas circunstancias es comprensible que las autoridades supervisoras y las propias entidades de crédito se esfuercen en tomar las medidas necesarias para garantizar una cierta protección a los depositantes. En consonancia con ello, la Comisión ha propuesto por su parte una Directiva sobre el particular. La Directiva responde al hecho de que una entidad crediticia, aun estando sujeta a una normativa muy estricta y a un serio control cautelar, puede sufrir una crisis financiera, máxime cuando en el mercado interior la competencia se incrementará aún en mayor medida como consecuencia de la ampliación de la actividad bancaria a escala comunitaria y de la libertad de movimientos a la hora de fijar las condiciones y los tipos de interés.

1.4. El Comité Económico y Social reconoce la calidad del trabajo y la extensa labor previa que ha realizado la Comisión en este ámbito. Asimismo, otorga gran importancia a las reflexiones de la Comisión y quiere hacer con su dictamen una aportación constructiva que refleje las aspiraciones e inquietudes de las organizaciones económicas y sociales.

⁽¹⁾ DO nº C 163 de 30. 6. 1992, p. 6.