



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.7.2001  
COM(2001) 389 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO  
EUROPEU**

**Protecção dos peões:  
Compromisso da indústria automóvel europeia**

# COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

## Protecção dos peões: Compromisso da indústria automóvel europeia

### 1. Introdução

Em 21 de Dezembro de 2000, a Comissão debateu a possibilidade de utilizar um compromisso voluntariamente assumido pela indústria automóvel para melhorar a protecção dos peões e de outros utentes da estrada em caso de colisão com um veículo a motor.

Na comunicação aprovada pela Comissão em 21 de Dezembro de 2000, esta instituição decidiu organizar debates com a Associação Europeia dos Construtores de Automóveis (ACEA), com vista a obter um compromisso assumido voluntariamente pela indústria que fosse ao encontro dos objectivos da Comissão nesta área. A Comissão acordou também em realizar, paralelamente, negociações com as associações japonesa e coreana de fabricantes (JAMA e KAMA, respectivamente). Além disso, a Comissão decidiu continuar a trabalhar simultaneamente numa proposta de directiva, a preparar no caso de a indústria ser incapaz de oferecer um compromisso satisfatório. A decisão de aceitar o compromisso assumido pela indústria ou de propor uma directiva deveria ser tomada em meados de 2001.

Em 6 de Fevereiro de 2001, foi organizada uma audição pública durante a qual todos os agentes interessados, incluindo os Estados-Membros e representantes do Parlamento Europeu, tiveram a possibilidade de expressar as suas opiniões relativamente a disposições a adoptar para melhorar a protecção dos peões – variando estas entre pareceres favoráveis a um compromisso assumido pela indústria e pareceres que privilegiavam a legislação. A questão da protecção dos peões foi igualmente debatida no âmbito do grupo de trabalho da Comissão sobre Veículos a Motor, em que os agentes económicos interessados se encontram representados.

Tendo concluído, com êxito, negociações com a indústria automóvel europeia e, depois de terminadas as negociações paralelas com a indústria automóvel japonesa e coreana, a Comissão tenciona, em primeiro lugar, informar o Parlamento Europeu e o Conselho e, posteriormente, adoptar uma recomendação dirigida a essas associações industriais.

A presente comunicação apresenta a apreciação da Comissão relativamente aos termos do compromisso.

### 2. Compromisso da indústria

Na sequência do convite da Comissão, contido na comunicação de 21 de Dezembro de 2000, esta instituição conduziu debates com a ACEA e está presentemente em conversações com a JAMA e a KAMA.

O compromisso da ACEA (anexado a esta comunicação) tomou como modelos os compromissos já existentes assumidos pela ACEA, JAMA e KAMA para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> de veículos de passageiros e contém os seguintes elementos:

- 1) A indústria compromete-se a cumprir as recomendações do Centro Comum de Investigação da Comissão como um primeiro passo para as medidas de segurança passivas, com todos os novos modelos de veículos cumprindo os requisitos a partir de 1 de Julho de 2005, 80 % de todos os novos veículos a partir de 1 de Julho de 2010, 90% em 2011 e os restantes 10 % em 2012.
- 2) A indústria compromete-se a equipar todos os novos veículos com sistemas antibloqueio dos travões (ABS) em 2003 e com luzes diurnas permanentes (DRL) em 2002.
- 3) A partir de 2002, não serão instaladas barras de protecção frontal rígidas em novos veículos.
- 4) A indústria apoia o objectivo do Plano de Acção eEuropa e concorda com a importância de elementos TIC adicionais para melhorar a segurança activa (uma lista indicativa foi anexada ao compromisso), comprometendo-se a instalar progressivamente dispositivos de segurança activa suplementares em todos os novos veículos a motor.
- 5) Cumprimento dos objectivos propostos pelo *European Enhanced Safety Vehicle Committee* (EEVC) para protecção dos peões relativamente a todos os novos modelos de veículos em 2010 e a todos os novos veículos, progressivamente, a partir de 2012, mas não após 2014, através de disposições técnicas do EEVC ou de outras medidas equivalentes (no mínimo, com efeitos de protecção equivalentes), mediante uma avaliação de exequibilidade. Tal avaliação será efectuada, em 1 de Julho de 2004, por um comité de monitorização a instituir pela Comissão, com a participação da indústria. A avaliação basear-se-á nas investigações efectuadas por organismos independentes e abrangerá também a data de aplicação dos requisitos do EEVC para aqueles veículos que, em casos excepcionais, poderão não cumprir os requisitos do EEVC nas datas previstas.

Relatórios sobre o cumprimento dos requisitos e relatórios sobre progresso técnico e planeamento serão apresentados ao comité de monitorização. Toda a verificação relativa ao cumprimento dos requisitos técnicos será efectuada por serviços técnicos independentes.

Além disso, o compromisso inclui uma série de disposições gerais e, nomeadamente, as seguintes:

- Harmonização internacional: a indústria automóvel apoia futuros esforços no sentido de atingir uma harmonização a nível internacional no domínio da protecção dos peões, no âmbito do Acordo UNECE de 1998 relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais.
- Cumprimento das regras de concorrência da CE: o compromisso será implementado em conformidade com as regras de concorrência comunitárias. Se o compromisso contiver certas restrições à concorrência, poderá ser transmitida uma notificação formal à Comissão, desde que esta possibilidade esteja prevista pelas regras de concorrência comunitárias aplicáveis.

### **3. Recomendação da Comissão**

Como mecanismo de salvaguarda adicional para que a ACEA respeite o seu compromisso, a Comissão tornará claro na sua recomendação que terá em conta medidas reguladoras, caso a ACEA não cumpra o compromisso assumido.

### **4. Avaliação do Compromisso**

Em Dezembro de 2000, a Comissão acordou que um compromisso relativo à segurança dos peões teria de enquadrar os seguintes aspectos:

- deveria permitir que fossem alcançados os benefícios necessários em matéria de segurança rodoviária e, nomeadamente, cumpriria requisitos similares aos propostos pelo EEVC;
- estaria concluído em Junho de 2001, o mais tardar;
- incluiria formas de controlo adequadas para verificar o seu cumprimento por parte da indústria;
- teria em consideração as disposições da Comunicação da Comissão relativa a Acordos em matéria de Ambiente de 1996;
- asseguraria uma cobertura adequada da indústria automóvel.

A Comissão avaliou o compromisso da ACEA, à luz dos elementos supracitados, da seguinte forma:

#### **1) Benefícios para a segurança rodoviária atingidos**

A ACEA acordou em atingir um elevado nível de protecção dos peões, através do cumprimento dos requisitos do EEVC ou através da introdução, em 2010, de medidas que proporcionem, no mínimo, efeitos de protecção equivalentes. Como primeiro passo nesta direcção, a indústria acordou em, por um lado, cumprir, a partir de 1 de Julho de 2005, os requisitos propostos pelo CCI no respectivo relatório de 19 de Dezembro de 2000. Por outro lado, a indústria acordou em complementar esta medida através de outras três iniciativas adicionais, também conducentes a uma melhoria da segurança dos peões e rodoviária; isto é, equipando todos os novos veículos a motor com sistemas de antibloqueio dos travões (ABS), em 2003, e com luzes diurnas permanentes (DRL), em 2002, e garantindo que os fabricantes de veículos a motor deixarão de vender barras de protecção frontal rígidas a partir de 2002.

#### **2) Entrada em vigor**

Nos termos do compromisso, a indústria cumprirá um primeiro pacote significativo de medidas de segurança rodoviária destinadas aos peões em 1 de Julho de 2005, mas um importante pacote de medidas de segurança adicionais terá já sido introduzido no período de 2002-2004 (ver número anterior).

#### **3) Disposições para monitorização**

A indústria acordou em monitorizar, anualmente, os progressos conseguidos no sentido de cumprir os objectivos do compromisso, incluindo investigação e desenvolvimento, bem como o cumprimento dos requisitos. A monitorização será conduzida por um comité de

monitorização, a instituir pela Comissão com a participação da indústria. A monitorização será efectuada com base nos resultados de ensaios conduzidos por serviços técnicos independentes.

A implementação prática do procedimento de monitorização será definida pela Comissão com base nos princípios seguintes:

- comité de monitorização será gerido pela Comissão;
- a Comissão convidará peritos a participarem no comité de monitorização, conforme as necessidades, para prestarem apoio no âmbito da avaliação técnica dos relatórios apresentados pela indústria;
- caso não se atinja um consenso, a Comissão terá a liberdade de utilizar a avaliação efectuada pelos seus serviços como referência para o relatório a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

4) Alinhamento com a Comunicação da Comissão relativa a Acordos em matéria de Ambiente de 1996

O compromisso respeita os critérios identificados na Comunicação de 1996, nomeadamente:

- Consulta: a consulta das partes interessadas teve lugar, através da audição de 6 de Fevereiro de 2001, bem como através de reuniões de informação com os ministros relevantes dos Estados-Membros, com alguns deputados do Parlamento Europeu e com as principais organizações não-governamentais (ETSC). A consulta formal do Parlamento Europeu e do Conselho é efectuada através da presente comunicação.
- Objectivos quantificados: o compromisso inclui metas numéricas, a nível de requisitos técnicos e ensaios.
- Controlo de resultados: o cumprimento do compromisso estará sujeito a uma monitorização anual (ver secção anterior).
- Verificação independente de resultados: o cumprimento dos requisitos será verificado por serviços técnicos de terceiras partes (ver secção anterior).
- Informação ao público e transparência: o compromisso será tornado público em anexo à presente comunicação.

A presente comunicação em nada prejudica o âmbito geral dos acordos voluntários que a Comissão possa vir a adoptar no futuro.

5) Cobertura da indústria

O compromisso da ACEA abrange mais de 80% do mercado comunitário de veículos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros. Depois de a JAMA e a KAMA terem eventualmente assinado compromissos paralelos no futuro, praticamente todos os veículos de passageiros e todos os veículos comerciais ligeiros com menos de 2,5 toneladas vendidos na CE estarão abrangidos.

## **5. Passos seguintes**

Caso a Comissão decida aceitar o compromisso da ACEA, duas iniciativas importantes deveriam ser concretizadas, nos 18 meses seguintes, para a sua implementação:

- a instituição pela Comissão do comité de monitorização, para o qual serão convidados representantes da indústria automóvel, e o estabelecimento da composição e normas processuais deste comité;
- a identificação, em conjunto com a indústria, de serviços técnicos independentes capazes de conduzir os ensaios previstos pelo compromisso.

A Comissão apresentaria, periodicamente, relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a implementação do compromisso.

## **6. Conclusões**

Na opinião da Comissão, o compromisso da ACEA corresponde ao mandato atribuído pela Comissão na comunicação de 21 de Dezembro de 2000. O compromisso constituiria um contributo progressivo e decisivo para se atingirem as prioridades estabelecidas pela Comunidade no tocante à segurança rodoviária na UE.

Contudo, antes de tomar uma decisão sobre a aceitação do compromisso, a Comissão gostaria de consultar o Parlamento Europeu e o Conselho acerca do teor do compromisso assumido pela ACEA e da avaliação do mesmo pela Comissão, dando a estas instituições a oportunidade de apresentarem os seus pareceres. Por conseguinte, a Comissão protelará, até Dezembro de 2001, o mais tardar, a decisão de aceitar o compromisso através de uma recomendação dirigida à indústria, ou de propor uma directiva baseada no teor do compromisso, que poderá assumir a forma de uma directiva-quadro ou de uma directiva baseada na abordagem tradicional. Entretanto, o trabalho de preparação de um projecto de legislação continuará a ser desenvolvido.

## **ANEXO**

### **Compromisso da ACEA relativo à protecção dos peões e ciclistas**

O anexo só está disponível em língua inglesa.