

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 74/408/CEE do Conselho relativa aos veículos a motor no que se refere aos bancos, à sua fixação e aos apoios de cabeça»

(COM(2003) 361 final — 2003/0128 (COD))

(2004/C 80/02)

Em 3 de Julho de 2003, o Conselho decidiu, de harmonia com o disposto no artigo 95.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, decidiu consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo, que emitiu parecer em 12 de Novembro de 2003, sendo relator S. Ranocchiaro.

Na 404.ª reunião plenária de 10 e 11 de Dezembro de 2003 (sessão de 10 de Dezembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 102 votos a favor, 1 contra e 1 abstenção, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. A proposta em apreço inscreve-se no quadro regulamentar geral sobre a homologação dos veículos e do seu equipamento.

1.2. A montagem dos bancos, a sua fixação e os apoios de cabeça são aspectos técnicos particularmente importantes que devem ser disciplinados a nível comunitário.

1.3. A apresentação simultânea de três propostas de directiva ⁽¹⁾ tem como fundamento o princípio da harmonização total através de um conjunto único de normas comunitárias e de um procedimento de homologação único, que entrarão em vigor ao mesmo tempo em toda a UE.

1.4. As normas de homologação agora propostas referem-se à extensão da montagem e da utilização dos cintos de segurança numa gama mais vasta de veículos automóveis.

1.5. Com efeito, a utilização obrigatória do cinto de segurança está prevista actualmente apenas para os automóveis de passageiros (categoria M1) e para os bancos da frente dos camiões ligeiros (categoria N1). Não estão abrangidos os camiões médios e pesados (categorias N2 e N3) nem os autocarros e miniautocarros (categorias M3 e M2).

1.6. Só recentemente o uso do cinto de segurança se tornou obrigatório em todas as categorias de veículos de transporte de mercadorias e de passageiros ⁽²⁾.

1.7. Quanto aos restantes veículos, e na ausência de uma autêntica homologação comunitária, cabia aos Estados-Membros decidir da aplicação ou não a nível nacional das três directivas em vigor e que as três propostas de directiva em apreço se propõem alterar.

1.8. A proposta de instalar os cintos de segurança em veículos pesados implica não só montar cintos com 2 ou 3 pontos de fixação mas também que a fixação seja feita aos bancos, e não à carroçaria, como é o caso dos automóveis de passageiros. É por esse motivo que as três propostas de directiva devem entrar em vigor ao mesmo tempo.

2. Observações do Comité

2.1. O CESE concorda com a proposta de harmonização total da regulamentação neste domínio, que vai ao encontro do disposto no artigo 95.º do Tratado.

2.2. As medidas previstas na proposta em apreço respondem à necessidade de garantir a segurança dos passageiros e inscrevem-se, assim, no Programa de Acção Europeu de segurança rodoviária ⁽³⁾.

2.3. A Directiva 74/408/CEE contém já todas as disposições técnicas e administrativas que permitem a homologação de veículos de outras categorias além da categoria M1.

2.4. A verdadeira inovação consiste na proibição de instalar bancos voltados para os lados nos novos tipos de veículos a partir de 1 de Julho de 2004 e nos novos veículos de todas as categorias (M1, M2, M3 pertencentes às classes II ou B), excepto nos autocarros urbanos, a partir de 1 de Janeiro de 2006.

⁽¹⁾ Com a proposta em apreço foram ainda apresentadas a proposta COM(2003) 362 final sobre as fixações dos cintos de segurança e a proposta COM(2003) 363 final sobre os cintos de segurança e os sistemas de retenção.

⁽²⁾ Directiva 2003/20/CE de 8 de Abril de 2003, JO L 115 de 9.5.2003.

⁽³⁾ Comunicação da Comissão COM(2003) 311 final de 2.6.2003, sobre o qual o CESE está a elaborar parecer.

2.5. Essa proibição foi, com efeito, decidida com base nos resultados de um estudo realizado por peritos externos, segundo o qual «os bancos longitudinais não devem ser permitidos nas classes de veículos em que não é possível viajar de pé»⁽¹⁾.

2.6. A proposta prevê algumas exceções a esta proibição, nomeadamente no que se refere aos bancos das ambulâncias ou aos bancos das autocaravanas que se utilizam unicamente quando o veículo está parado. Subsistem, porém, alguns aspectos a criticar, nomeadamente:

- o desaparecimento dos espaços em forma de salão e das zonas de maior conforto nos autocarros;
- os prazos demasiado curtos para a aplicação da directiva.

2.7. A segurança é um valor universal que deve ser promovido por todos os implicados. É necessário envidar todos os esforços, técnicos e económicos, para alcançar esse objectivo. No entanto, este princípio não parece poder quadrar-se com as disposições da proposta de directiva na medida em que esta impossibilita na prática as soluções de conforto e de classe necessárias, por exemplo, nos autocarros destinados aos grandes itinerários internacionais.

2.8. O Comité, convicto da necessidade do máximo respeito dos critérios de segurança, exprime reservas quanto às reais vantagens das soluções propostas e lastima que não haja estatísticas sobre os acidentes que envolveram autocarros assim equipados e sobre as respectivas consequências para os passageiros.

⁽¹⁾ Resultados do estudo realizado pelo Cranfield Impact Center (julho de 2001).

2.9. Por outro lado, afigura-se ao Comité que se optou pela proibição apenas com base em estudos realizados exclusivamente sobre o melhor tipo de cintos de segurança a instalar nos bancos voltados para os lados e na impossibilidade de introduzir imediatamente alterações nos domínios técnico e da construção dos autocarros. Estão, porém, a ser realizados estudos em alguns Estados-Membros sobre como assegurar para os bancos voltados para os lados um nível de segurança idêntico ao dos bancos voltados para a frente.

2.10. O Comité recomenda, pois, que a proibição seja adiada, deixando à indústria o prazo de introdução necessário caso sejam entretanto encontradas soluções técnicas satisfatórias.

2.11. Em particular, o CESE solicita que seja corrigido o penúltimo parágrafo do ponto 3 da exposição de motivos da proposta de directiva, dado que a Directiva 91/671/CEE foi já alterada pela Directiva 2003/20/CE, de 8 de Abril de 2003, referida na introdução do presente parecer.

3. Conclusões

3.1. Sem prejuízo das reservas expressas quanto aos bancos voltados para os lados e aos prazos de aplicação da proibição, o Comité dá todo o seu apoio ao objectivo da proposta em apreço, que é o de introduzir níveis de segurança cada vez mais elevados, mesmo que as medidas a adoptar possam comportar custos adicionais, como poderá ser o caso dos autocarros de turismo. Salvar vidas humanas é um imperativo que deve ser perseguido com recurso às soluções mais adequadas baseadas em estudos de ponta, sobretudo se se pretende alcançar o ambicioso objectivo do programa de acção europeu de segurança rodoviária de reduzir para metade o número de vítimas nas estradas da UE até 2010.

Bruxelas, 10 de Dezembro de 2003.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Roger BRIESCH