

**POSIÇÃO COMUM N.º 18/2005****adoptada pelo Conselho em 24 de Janeiro de 2005****tendo em vista à adopção da Directiva 2005/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., 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****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2005/C 111 E/05)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Os estudos efectuados mostram que o uso de cintos de segurança e de sistemas de retenção podem contribuir para a redução substancial do número de vítimas e da gravidade dos ferimentos em caso de acidente, inclusive devido a capotamento. A sua instalação em todas as categorias de veículos constituirá, certamente, um importante passo para o aumento da segurança rodoviária, e a conseqüente salvação de vidas.
- (2) A instalação de cintos de segurança em todos os veículos proporcionará um benefício substancial para a sociedade.
- (3) Na resolução de 18 de Fevereiro de 1986 relativa às medidas comuns para reduzir os acidentes rodoviários como parte do programa comunitário de segurança rodoviária <sup>(3)</sup>, o Parlamento Europeu sublinhou a necessidade de tornar obrigatório o uso de cintos de segurança para todos os passageiros, incluindo crianças, excepto em veículos de serviço público. Logo, é necessário fazer a distinção entre autocarros de serviço público e outros veículos, no que toca à obrigatoriedade da instalação de cintos de segurança e/ou de sistemas de retenção.
- (4) Nos termos da Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques <sup>(4)</sup>, o sistema comunitário de homologação só começou a ser aplicado a todos os veículos da categoria M1 a partir de 1 de Janeiro de 1998. Por conseguinte, apenas estes veículos têm de estar equipados com bancos, sua fixação e apoios de cabeça conformes com o disposto na Directiva 74/408/CEE do Conselho <sup>(5)</sup>.

(5) Até à extensão do sistema comunitário de homologação a todas as categorias de veículos, a instalação de bancos e sua fixação compatíveis com a instalação de fixações de cintos de segurança deve ser obrigatória, no interesse da segurança rodoviária, nos veículos pertencentes a outras categorias além da categoria M<sub>1</sub>.

(6) 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 M<sub>1</sub>. Por conseguinte, os Estados-Membros não têm de aprovar novas disposições.

(7) Desde a entrada em vigor da Directiva 96/37/CE da Comissão, de 17 de Junho de 1996, que adapta ao progresso técnico a Directiva 74/408/CEE <sup>(6)</sup>, vários Estados-Membros já tornaram obrigatórias as respectivas disposições no que respeita a certas categorias de veículos além da categoria M<sub>1</sub>. Os fabricantes e seus fornecedores desenvolveram, assim, a tecnologia adequada.

(8) Os trabalhos de investigação mostraram que os bancos voltados para o lado, mesmo equipados com cintos de segurança, não oferecem o mesmo nível de segurança para os ocupantes que os bancos voltados para a frente. Por razões de segurança, é necessário proibir este tipo de bancos em certas categorias de veículos.

(9) A Directiva 74/408/CEE deve ser alterada nesse sentido.

(10) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, nomeadamente o aumento da segurança rodoviária mediante a introdução da montagem obrigatória de cintos de segurança em certas categorias de veículos, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção prevista, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade previsto no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

<sup>(1)</sup> JO C 80 de 30.3.2004, p. 6.

<sup>(2)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Dezembro de 2003 (JO C 91 E de 15.4.2004, p. 487), Posição Comum do Conselho, de 24 de Janeiro de 2004, e Posição do Parlamento Europeu de ..... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(3)</sup> JO C 68 de 24.3.1986, p. 35.

<sup>(4)</sup> JO L 42 de 23.2.1970, p.1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/78/CE da Comissão (JO L 153 de 30.4.2004, p. 103).

<sup>(5)</sup> JO L 221 de 12.8.1974, p.1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

<sup>(6)</sup> JO L 186 de 25.7.1996, p. 28.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

forma um ângulo inferior a +10° ou -10° em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

Artigo 1.º

**Alteração da Directiva 74/408/CEE**

A Directiva 74/408/CEE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:

«Os veículos das categorias M2 e M3 são subdivididos em classes, nos termos do ponto 2 do anexo I da Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro de 2001, relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor (\*).

(\*) JO L 42 de 13.2.2002, p. 1.».

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. A presente directiva não é aplicável aos bancos voltados para a retaguarda.».

2. É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 3.ºA

1. É proibida a instalação de bancos voltados para o lado nos veículos das categorias M1, N1, M2 (da classe III ou B) e M3 (da classe III ou B).

2. O n.º 1 não é aplicável às ambulâncias, ou aos veículos enumerados no primeiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º da Directiva 70/156/CEE.».

3. O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1.1. passa a ter a seguinte redacção:

«1.1. Os requisitos constantes do presente anexo não são aplicáveis aos bancos voltados para a retaguarda nem aos apoios de cabeça adaptados a esses bancos.»;

b) O ponto 2.3. passa a ter a seguinte redacção:

«2.3. “Banco”: uma estrutura, que pode ou não ser parte integrante da estrutura do veículo, com os respectivos acabamentos, destinada a acomodar um adulto em posição sentada. O termo refere-se tanto a bancos individuais como a partes de bancos corridos destinadas a acomodar uma pessoa em posição sentada.

Consoante a sua orientação, “banco” tem as definições seguintes:

2.3.1. “Banco voltado para a frente”, um banco susceptível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a frente de tal modo que o plano vertical de simetria do banco

2.3.2. “Banco voltado para a retaguarda”, um banco susceptível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a retaguarda de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou -10° em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

2.3.3. “Banco voltado para o lado”, um banco que, no que diz respeito ao seu alinhamento em relação ao plano vertical de simetria do veículo, não corresponde a nenhuma das definições constantes dos pontos 2.3.1. ou 2.3.2.»;

c) O ponto 2.9 é suprimido.

4. No anexo III, o ponto 2.5. passa a ter a seguinte redacção:

«2.5. “Banco”: uma estrutura que possa ser fixada à estrutura do veículo, incluindo os seus acabamentos e elementos de fixação, e se destine a ser utilizada num veículo e a servir de lugar sentado para um ou mais adultos.

Consoante a sua orientação, “banco” tem as definições seguintes:

2.5.1. “Banco voltado para a frente”, um banco susceptível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a frente de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou -10° em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

2.5.2. “Banco voltado para a retaguarda”, um banco susceptível de ser utilizado enquanto o veículo se desloca e que está voltado para a retaguarda de tal modo que o plano vertical de simetria do banco forma um ângulo inferior a +10° ou -10° em relação ao plano vertical de simetria do veículo.

2.5.3. “Banco voltado para o lado”, um banco que, no que diz respeito ao seu alinhamento em relação ao plano vertical de simetria do veículo, não corresponde a nenhuma das definições constantes dos pontos 2.5.1. ou 2.5.2.».

5. O anexo IV é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1.1. passa a ter a seguinte redacção:

«1.1. Os requisitos previstos no presente anexo são aplicáveis aos veículos das categorias N1, N2 e N3 e das categorias M2 e M3 não abrangidos pelo anexo III. Os requisitos são igualmente aplicáveis aos bancos voltados para o lado de todas as categorias de veículos, com excepção do disposto no ponto 2.5.»;

b) O ponto 2. 4. passa ater a seguinte redacção:

«2.4. Todos os bancos que possam ser inclinados para a frente ou tenham encostos rebatíveis devem bloquear-se automaticamente na posição normal. Este requisito não é aplicável aos bancos colocados nos espaços para cadeiras de rodas dos veículos das categorias M2 ou M3 da classe I, II ou A.».

#### Artigo 2.º

##### Execução

1. A partir de ... (\*), no que se refere aos bancos, à sua fixação e aos apoios de cabeça, que cumpram os requisitos da Directiva 74/408/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva, os Estados-Membros não podem:

- a) Recusar a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo;
- b) Proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos.

2. A partir de ... (\*\*), no que se refere aos bancos, à sua fixação e aos apoios de cabeça integrados em novos modelos de veículos e que não cumpram os requisitos da Directiva 74/408/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva, os Estados-Membros devem:

- a) Deixar de conceder a homologação CE;
- b) Recusar a homologação nacional.

3. A partir de ... (\*\*\*), no que se refere aos bancos, à sua fixação e aos apoios de cabeça que não cumpram os requisitos da Directiva 74/408/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva, os Estados-Membros devem:

- a) Deixar de considerar válidos, para efeitos do n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE, os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos;
- b) Recusar o registo, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos, excepto nos casos previstos no n.º 2 do artigo 8.º da Directiva 70/156/CEE.

#### Artigo 3.º

##### Transposição

1. Os Estados-Membros devem aprovar e publicar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de ... (\*\*\*\*), e informar imediatamente a Comissão desse facto.

2. Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de ... (\*\*\*\*\*).

3. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

4. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

#### Artigo 4.º

##### Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

#### Artigo 5.º

##### Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

(\*) Data referida no n.º 2 do artigo 3.º

(\*\*) Seis meses a contar da data referida no n.º 1.

(\*\*\*) Dezoito meses a contar da data referida no n.º 1.

(\*\*\*\*) Seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente Directiva.

(\*\*\*\*\*) Seis meses e um dia a contar da data de entrada em vigor da presente Directiva.

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

A proposta de directiva, apresentada pela Comissão em 20 de Junho de 2003 <sup>(1)</sup>, baseia-se no artigo 95.º do Tratado CE.

O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer <sup>(2)</sup> em 10 de Dezembro de 2003.

O Parlamento Europeu completou a sua primeira leitura e emitiu parecer em 17 de Dezembro de 2003 <sup>(3)</sup>.

Em 24 de Janeiro de 2005, o Conselho aprovou a sua Posição Comum que consta do doc. 11935/04.

### II. OBJECTIVO

A proposta de directiva tem por objectivo alterar a Directiva 74/408/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1974, na última redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/37/CE da Comissão, relativamente à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos bancos dos veículos a motor, impondo a instalação de cintos de segurança em veículos a motor que não sejam automóveis de passageiros.

As seguintes duas directivas dizem respeito igualmente à instalação de cintos de segurança relativos aos veículos:

- Directiva 77/541/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, na última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/3/CE da Comissão, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor,
- Directiva 76/115/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, na última redacção que lhe foi dada pela Directiva 96/38/CE da Comissão, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às fixações dos cintos de segurança dos veículos a motor.

Tendo em vista a instalação obrigatória de cintos de segurança em todos os veículos, a Comissão propôs, por razões técnicas, que as três directivas fossem alteradas simultaneamente.

Tendo em conta que o objectivo final da acção proposta é melhorar a segurança rodoviária, as directivas deveriam ser aprovadas simultaneamente e entrarem em vigor na mesma data.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

#### 1. Generalidades

Na Posição Comum, aprovada por unanimidade, o Conselho:

- alterou o artigo 1.º, nomeadamente pela inclusão dos bancos rebatíveis no âmbito de aplicação da directiva e pela inserção de definições que estabelecem categorias para as várias orientações dos bancos,
- adiou várias datas de entrada em vigor, no artigo 2.º,
- rejeitou as três alterações propostas pelo Parlamento Europeu,
  - rejeitou a alteração n.º 3 do PE, que propõe a criação de um novo considerando 8-A relativo aos ensaios dos bancos voltados para o lado, a ser analisada pela Comissão, porque o Conselho considera não serem necessários mais ensaios para concluir que os bancos voltados para o lado são perigosos para os ocupantes de todos os tipos de veículos,
  - rejeitou as alterações n.ºs 1 e 2 do PE, que restringem no artigo 1.º a proibição da instalação de bancos voltados para o lado a certas categorias de veículos a motor, já que o Conselho partilha as preocupações da Comissão relativas à proibição de bancos voltados para o lado em todos os tipos de veículos, para segurança dos passageiros.

<sup>(1)</sup> Doc. 10888/03 ENT 115 CODEC 909.

<sup>(2)</sup> JO C 80 de 30.3.2004, p. 6.

<sup>(3)</sup> JO C 91 E de 15.4.2004, p. 487.

## 2. Novos elementos incluídos na Posição Comum relativamente à proposta da Comissão

### Artigo 1.º, n.º 1

Supressão da referência à não-aplicação da directiva aos bancos rebatíveis.

### N.º 2

- a obrigação de os Estados-Membros proibirem os bancos voltados para o lado passou a integrar o artigo 2.º relativo à aplicação,
- esclareceu-se o âmbito da proibição dos bancos voltados para o lado.

Foram aditados dois novos números (3 e 4) para definir as várias orientações dos bancos: bancos voltados para a frente, bancos voltadas para a retaguarda e bancos voltados para o lado.

### N.º 5 (ex-n.º 3)

Um novo parágrafo especifica que o bloqueio automático exigido para os bancos rebatíveis não se aplica aos bancos rebatíveis colocados nos espaços para cadeiras de rodas dos veículos das categorias M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> das classes I, II ou A (autocarros urbanos).

### Artigo 2.º

Todas as datas relativas à aplicação da directiva foram adiadas e substituídas por datas móveis, dependentes da data de aprovação da nova directiva.

## IV. CONCLUSÃO

A Posição Comum, que de forma geral, está em consonância com a proposta da Comissão, foi aprovada por unanimidade pelo Conselho. As principais alterações à proposta da Comissão dizem respeito à inclusão dos bancos rebatíveis no âmbito de aplicação da directiva, por um lado, e às definições das várias orientações dos bancos, por outro lado. Além disso, as datas de transposição e de entrada em vigor da directiva foram adaptadas.

---