

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 92/24/CEE do Conselho relativa aos dispositivos de limitação da velocidade ou a sistemas semelhantes de limitação de velocidade de determinadas categorias de veículos a motor»

(COM(2003) 350 final — 2003/0122 (COD))

(2004/C 80/22)

Em 25 de Junho de 2003, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 95.º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 24 de Novembro de 2003. Foi relator V. 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 112 votos a favor, 1 voto contra e 1 abstenção, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. No amplo quadro regulamentar de homologação dos veículos a motor, uma secção específica diz respeito, desde a década de 90, aos dispositivos de limitação de velocidade previstos para algumas categorias de veículos das categorias N (veículos de transporte de mercadorias) e M (veículos de transporte de passageiros).

1.2. A actual Directiva 92/24/CEE encerra os requisitos técnicos para homologação dos dispositivos de limitação da velocidade e aplica-se aos veículos a motor das categorias N2 (camiões de média tonelagem), M3 (autocarros e camionetas de passageiros) com uma massa máxima superior a 10 toneladas e aos veículos a motor da categoria N3 (camiões de massa máxima superior a 12 toneladas).

1.3. Esta directiva está relacionada com a Directiva 92/6/CEE que rege a instalação e a utilização de dispositivos de limitação da velocidade nas mesmas categorias de veículos.

1.4. A recente Directiva 2002/85/CE ampliou o âmbito de aplicação da Directiva 92/6/CEE estendendo a obrigatoriedade dos dispositivos de limitação da velocidade a todos os veículos que se destinem ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares além do lugar do condutor (categorias M2 e M3) e a todos os veículos destinados ao transporte de mercadorias com massa máxima superior a 3,5 toneladas. (categorias N2 e N3)

1.5. Daqui deriva a proposta em exame, necessária para adaptar o âmbito de aplicação da citada Directiva 92/24/CEE e tornar possível a homologação dos dispositivos de limitação de velocidade que serão montados nos veículos até agora isentos.

1.6. Com esta proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho se completa pois o processo de homologação, instalação e utilização dos dispositivos de limitação de velocidade em todos os veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias e de passageiros das categorias N2, N3, M2 e M3.

2. Observações na generalidade

2.1. A utilização de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos a motor das categorias mais pesadas, a partir de meados da década de 90, produziu certamente efeitos positivos na melhoria da segurança rodoviária. Além disso, alguns Estados-Membros, convidados pela Comissão Europeia a relatarem as suas experiências na matéria, sublinharam também os efeitos positivos no sector dos transportes, em termos de redução dos custos de carburante e do desgaste dos pneus. Foi também referida uma redução das emissões produzidas por veículos, consequência óbvia da diminuição da velocidade e do consumo⁽¹⁾. Os efeitos negativos observados são, ao contrário: menor segurança em caso de ultrapassagens, pois tais manobras necessitam de mais tempo, e o aumento do prazo de entrega, dado o prolongamento dos tempos de percurso.

2.2. A Directiva 2002/85/CE responde, pois, à exigência de melhorar as prestações dos veículos do ponto de vista do ambiente e da segurança. A obrigação de instalar o dispositivo aplicar-se-á, pois, a todos os veículos de transporte de mercadorias e de passageiros das categorias N2, N3, M2 e M3.

⁽¹⁾ Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Directiva 92/6/CEE do Conselho de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (COM(2001) 318 final, Volume I, de 14.6.2001).

2.3. O Comité regozija-se, antes de mais, com o facto de na directiva se ter tido em conta a sua sugestão de diversificar as categorias de veículos em função da massa máxima, a fim de prever derrogações escalonadas no tempo ⁽¹⁾.

2.4. No parecer acima referido, o Comité tinha, além do mais, previsto, tratando-se de uma norma de construção, a necessidade de se prever uma directiva de homologação que actualizasse a Directiva 92/24/CEE ⁽²⁾. Salienta-se, pois, a necessidade de estender as normas de homologação dos veículos e respectivos dispositivos, originariamente previstos pela directiva acima para os veículos de maior massa, aos de massa inferior, constantes da Directiva 2002/85/CE.

2.5. O Comité Económico e Social Europeu regozija-se, além do mais, com a intervenção atempada da Comissão e considera positiva a orientação destinada a acelerar ao máximo todas as decisões com incidências positivas em termos de segurança, sem penalizar a indústria.

2.6. O Comité sublinha também que o progresso tecnológico do sector garante maior segurança e a inviolabilidade dos sistemas actuais de limitação de velocidade.

3. Observações na especialidade e conclusões

3.1. Voltando à proposta de alteração de directiva que constitui objecto de consulta do Comité, inquire-se, antes de mais, se em circunstâncias como esta não teria sido possível, e neste caso preferível, recorrer a um processo de adaptação ao progresso técnico. Normativas «devidas», como esta, deveriam ser consideradas como adaptações de aperfeiçoamento técnico de situações já definidas por uma directiva.

3.2. Em qualquer dos casos, deve-se considerar, em especial:

- a) As datas que, como é conhecido, em normas de homologação incidem na produção dos veículos em questão e, portanto, na capacidade de resposta das construtoras. Com efeito, se é verdade que o impacto económico não é considerável ⁽³⁾, foi relevante evitar (na Directiva 2002/85/CE) que prazos demasiado curtos pudessem criar dificuldades a alguns construtores. O resultado conseguido é positivo; impõe-se, portanto, uma atitude semelhante quanto aos prazos de homologação.

- b) As normas previstas na proposta de directiva em exame deverão permitir aos Estados-Membros que o desejarem a isenção de aplicação obrigatória do dispositivo para determinadas subcategorias de veículos, como previsto no artigo 4.º da Directiva 2002/85/CE.

3.3. No referente à alínea a), não parece haver problemas, sendo os prazos avançados pela proposta de directiva correlacionados e conformes com os já definidos pela Directiva 2002/85/CE. Os prazos previstos para a adaptação às disposições técnicas reflectem os prazos adoptados na directiva de extensão da obrigatoriedade do dispositivo.

3.4. Isto é válido também para o que se refere a possíveis derrogações e relativamente à alínea b):

- M2 e M3 com massa máxima > di 5 t e < di 10 t e N2: para registos a partir de 1 de Janeiro de 2005, a proposta em exame aplica-se a partir de 1 de Janeiro de 2005;
- Para os veículos conformes à Directiva 88/77/CEE ⁽⁴⁾, registados entre 1 de Outubro de 2001 e 1 de Janeiro de 2005, a proposta aplica-se a partir de 1 de Janeiro de 2006 se se destinam quer aos transportes nacionais quer internacionais e, a partir de 1 de Janeiro de 2007, para os destinados apenas ao tráfego nacional;
- Derrogação: para os N2 e M2 massa máxima > 3,5 t e inferior ou igual a 7,5 t, registados num Estado-Membro e que aí circulam, fica à discrição do Estado-Membro em questão conceder derrogação até 1/1/2008.

3.5. Os prazos previstos para as obrigações derivadas da homologação seguem fielmente os já salientados e são definidos de modo a dar aos Estados-Membros, que tenham de recorrer à derrogação, a liberdade de o fazerem sem problemas.

3.6. Os prazos foram definidos não em absoluto mas relacionados com a data de entrada em vigor da directiva, como de costume, em caso de homologação. O processo de aprovação não deve comportar quaisquer problemas, se for rápido.

⁽¹⁾ Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 92/6/CEE do Conselho relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade.» — JO C 48 de 21.2.2002.

⁽²⁾ Parecer de 31 de Março de 1992, JO L 129 de 14.5.1992.

⁽³⁾ Ver precitado parecer do Comité.

⁽⁴⁾ Directiva 88/77/CEE do Conselho, de 3 de Dezembro de 1987, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitante às providências a tomar na luta contra a emissão de gás poluente produzido por motores de auto-ignição destinados à propulsão de veículos, JO L 36 de 9.2.1988.

3.7. A este respeito, deve-se assinalar que, na proposta de directiva em exame, em nota ao n.º 2 do artigo 2.º, se faz referência ao documento COM(2001) 318 final, que identificava a proposta de directiva sobre a extensão da obrigatoriedade do dispositivo de limitação de velocidade às categorias de veículos N2 e M2. Esta proposta tornou-se na Directiva 2002/85/CE, várias vezes assinalada como estando na origem da proposta em exame. É pois necessário corrigir a

nota, fazendo directamente referência à directiva e às respectivas datas.

3.8. O Comité considera desejável uma rápida conclusão do processo normativo. A protecção da saúde e da segurança rodoviária deve ser considerada compromisso comum e inderrogável de valor universal, tendo em conta os custos sociais, antes mesmo dos económicos, que os acidentes rodoviários produzem.

Bruxelas, 10 de Dezembro de 2003.

O Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Roger BRIESCH

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a prestação interoperável de serviços pan-europeus de administração em linha (eGovernment) a administrações públicas, empresas e cidadãos (IDABC)»

(COM(2003) 406 final — 2003/0147 (COD))

(2004/C 80/23)

Em 17 de Julho de 2003, o Conselho, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 156.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 de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 24 de Novembro de 2003. Foi relator Antonello Pezzini.

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 116 votos a favor, 1 voto contra e 1 abstenção, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. A criação de redes transfronteiras, recorrendo às tecnologias da informação (TI), tornou-se o instrumento essencial de cooperação entre as administrações públicas para construir uma Europa moderna, alargada e segura. Os estudos efectuados pela Comissão são unânimes em afirmar que os investimentos nesta área geram dinâmicas económicas positivas, com elevadas taxas de retorno. O programa de transferência electrónica de dados entre administrações (IDA — Interchange of Data between Administrations), lançado pela Comissão, em 1993-1995, com o IDA I (1995-1999), constitui a iniciativa comunitária na matéria. No período de 1999-2004, o programa IDA II recebeu uma dotação finan-

ceira de 127 milhões EUR. Cerca de 60 % desta verba foi utilizada em projectos sectoriais de interesse comum e o remanescente afectado a medidas horizontais, tendo em vista a interoperabilidade e a total acessibilidade das redes transeuropeias.

1.2. A interoperabilidade dos sistemas de informação, a partilha e a reutilização da informação e a unificação dos processos administrativos são essenciais para a prestação de serviços interactivos de governo electrónico de elevada qualidade, contínuos e centrados no utilizador. O programa IDA III revelou ser um instrumento eficaz de apoio à gestão do mercado interno, porque contribuiu para facilitar a mobilidade das empresas e dos cidadãos europeus através das fronteiras.