Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade»

(2001/C 123/19)

Em 8 de Maio de 2000, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 71.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida dos respectivos trabalhos, a Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação adoptou parecer em 7 de Dezembro de 2000, sendo relator D. Kielman.

O Comité Económico e Social adoptou, na 378.ª reunião plenária de 24 e 25 de Janeiro de 2001 (sessão de 24 de Janeiro), por 50 votos a favor, 2 votos contra e 2 abstenções o presente parecer.

1. Introdução

1.1. Em 28 de Setembro de 1995, o Conselho de Ministros discutiu uma proposta da Comissão de directiva do Conselho fixando os pesos e as dimensões máximos autorizados dos veículos rodoviários com mais de 3,5 toneladas que circulem na Comunidade.

1.2. Esta proposta previa, designadamente, a fixação de um comprimento máximo harmonizado de 12 m para todos os veículos a motor na União Europeia.

1.3. Não obstante, vários Estados-Membros desejavam permitir um autocarro não-articulado com o comprimento máximo de 15 m. Não houve, portanto, maioria para fixar o limite quer em 12 m quer em 15 m para os autocarros não-articulados.

1.4. Foram adoptadas partes da proposta como Directiva 96/53/CE, mas esta não fixou limites no que diz respeito às dimensões dos autocarros.

1.5. Essa directiva garantiu simplesmente que os autocarros não-articulados de 12 m de comprimento máximo e os autocarros articulados de 18 m de comprimento máximo podem circular livremente ao empreenderem viagens internacionais.

1.6. Nos transportes nacionais continuam a ser permitidos vários limites, motivo por que o Conselho entendeu que se deveria pensar na harmonização em toda a União de um comprimento máximo dos autocarros urbanos e interurbanos superior a 12 m.

1.7. A pedido do Conselho, a Comissão preparou um relatório sobre a utilização de autocarros urbanos e extra-urbanos de 15 m de comprimento máximo, em que eram examinados todos os aspectos decorrentes da utilização de autocarros urbanos e interurbanos não-articulados de mais de 12 m de comprimento.

1.8. Com base neste relatório, o Conselho de Ministros, na reunião de 29 de Março de 1999, convidou a Comissão a apresentar uma proposta de alteração da Directiva 96/53/CE, com o objectivo de harmonizar as dimensões máximas autorizadas dos autocarros urbanos e interurbanos não articulados no tráfego nacional e internacional.

2. Observações na generalidade

2.1. Uma vez que a Directiva 96/53/CE apenas harmoniza, quanto aos autocarros, o comprimento dos veículos utilizados no tráfego internacional, aplicam-se ao tráfego nacional legislações bastante diferentes, desenvolvidas de modo diverso e independente. Assim sendo, não se garante actualmente a livre circulação dos autocarros não-articulados de mais de 12 m de comprimento em toda a Comunidade, embora operem em quantidade significativa em vários Estados-Membros.

2.2. No que diz respeito à segurança dos passageiros, deve dizer-se que não há provas que revelem que autocarros não-articulados de 15 m de comprimento máximo sejam menos seguros do que autocarros similares de 12 m de comprimento.

A Comissão refere mesmo que, em certas circunstâncias, os autocarros não-articulados de 15 m são provavelmente mais seguros do que os autocarros articulados de 18 m.

2.3. As Directivas 96/53/CE e 97/27/CE relativas às massas e dimensões dos veículos rodoviários prescrevem a coroa circular e os raios exterior e interior dentro dos quais os mesmos devem poder girar. Com base nestes dados, a Comissão concluiu que seria injustificado haver mais regras estritas adicionais exclusivamente para os autocarros não-articulados de mais de 12 m de comprimento.

No entanto, a área coberta pelos autocarros não-articulados com 15 m de comprimento ao virarem é superior à dos autocarros articulados de 18 m. São, portanto, necessárias algumas adaptações nas paragens.

2.4. A Comissão propõe equipar os autocarros com mais de 12 m de comprimento com três ou mais eixos para assegurar que os veículos se mantenham dentro dos limites de peso. O comprimento dos autocarros com dois eixos não deverá ultrapassar efectivamente os 12 metros.

2.5. A Comissão propõe igualmente para os autocarros não-articulados um comprimento máximo de 15 m, já com a caixa de skis montada, no tráfego nacional e internacional.

2.6. A actual situação legislativa no que respeita aos autocarros com reboques não é clara.

Para evitar qualquer ambiguidade, a proposta da Comissão inclui formalmente um comprimento máximo de 18,75 m para o comprimento das combinações autocarro + reboque, o que corresponde ao comprimento máximo admitido para as combinações camião + reboque na União Europeia.

2.7. O Comité salienta que já emitiu parecer [1] em 27 de Janeiro de 1999 sobre o «Relatório da Comissão sobre a utilização de autocarros de 15 m de comprimento máximo».

2.8. O Comité propõe que se autorize um limite máximo harmonizado de 15 m para autocarros não-articulados sem requisitos adicionais, de forma a ser possível utilizar toda a gama de veículos, de 12,75 m, 13,5 m, 13,75 m, etc. de comprimento, independentemente do número de eixos.

2.9. O Comité concorda com a proposta da Comissão de fixar um período transitório até 31 de Dezembro de 2009 para os autocarros utilizados no tráfego nacional que não cumpram os critérios definidos na proposta de directiva. A partir desta data, estes veículos estarão impedidos de circular.

3. **Observações na especialidade**

3.1. O Comité, reportando-se ao seu parecer de 27 de Janeiro de 1999, continua a entender que deve ser rejeitada a proposta da Comissão de impor três eixos aos autocarros com comprimento superior a 12 m. A Comissão pretende, por esta via, assegurar que os fabricantes mantenham os seus projectos de veículos dentro dos limites de peso, não tendo portanto efeitos negativos nas estradas existentes.

3.2. Já existem, contudo, normas fixando os limites de peso e a sobrecarga dos eixos dos veículos utilizados no tráfego internacional. Quanto ao tráfego nacional, os Estados-Membros podem fixar limites nacionais de peso mais elevados do que os estabelecidos. A Comissão considera necessário, para o bom funcionamento da cabotagem, criar regras harmonizadas e tornar obrigatório um terceiro eixo nos veículos mais longos que 12 metros.

3.3. Na opinião do Comité, este capítulo da proposta da Comissão é supérfluo. Com efeito, os países, que autorizam para os veículos pesos mais elevados que os estabelecidos ao nível comunitário, sentirão bem depressa os inconvenientes dessa atitude pelo simples facto de não poderem fazer transportes de cabotagem noutros países, possíveis para os países que autorizam veículos com um peso igual ou inferior ao acordado ao nível comunitário. Este problema resolver-se-á, portanto, automaticamente.

3.4. O Comité entende que o postulado da Comissão segundo o qual só obtêm homologação os autocarros que, independentemente do seu comprimento, satisfizerem o limite estabelecido na Directiva 97/27/CE para a área exterior coberta pelos autocarros ao curvar é incompatível com a sua proposta de admitir no mercado nacional autocarros de 15 metros.

3.5. É que, na realidade, está provado que os autocarros de 15 metros não conseguem cumprir os requisitos estabelecidos pela Directiva 97/27/CE para a área exterior coberta ao virarem. Apenas os autocarros com um comprimento máximo de 14,60, já contando com a caixa de skis, estão dentro das normas fixadas. Tal significa que todos os autocarros de 15 metros utilizados actualmente terão de ser retirados do mercado. O Comité defende que a Directiva 97/27/CE seja alterada, no atinente à área exterior coberta pelos autocarros ao curvar, por forma a que os autocarros de 15 m possam continuar a circular.

3.6. Por último, o Comité concorda com a ilação da Comissão de que o aumento do comprimento máximo dos autocarros em alguns dos Estados-Membros fará com que sejam necessários menos autocarros para transportar o mesmo número de passageiros. A diminuição das viagens que isso implica tem vantagens tanto do ponto de vista ambiental como económico.

---

[1] COM(97) 499 final — Parecer do CES de 27.1.1999 *in* JO C 101 de 12.4.1999, p. 22.

4. **Síntese e conclusões**

4.1. O Comité reputa como positiva a proposta da Comissão de harmonização do comprimento dos autocarros não-articulados, quer no tráfego nacional quer no tráfego internacional.

4.2. Deste modo, o Comité concorda com os seguintes aspectos:

— alargamento do âmbito de aplicação da Directiva 96/53/CE ao transporte nacional de passageiros;

— fixação do comprimento máximo dos autocarros não-articulados e dos autocarros de passageiros em 15 metros, com a caixa de skis montada;

— fixação do comprimento máximo de autocarros com reboques em 18,75 metros;

— fixação de um período transitório de nove anos.

4.3. O Comité considera conveniente adaptar as seguintes partes da proposta da Comissão:

— a obrigação de equipar com três eixos os autocarros com comprimento superior a 12 metros. Esta obrigação é desnecessária tendo em conta os pesos acordados internacionalmente e estabelecidos na Directiva 96/53/CE. No caso de o âmbito de aplicação da directiva ser alargado ao tráfego nacional, caberá aos construtores/fabricantes — desde que respeitem os requisitos legais — decidir se montam dois ou três eixos nos veículos;

— a obrigação de os autocarros de 15 metros cumprirem os requisitos da máxima área exterior coberta pelos autocarros a curvar, estabelecidos pela Directiva 97/27/CE. O Comité entende que, se a Comissão defende a harmonização na UE dos autocarros de 15 metros, também é preciso alterar a Directiva 97/27/CE, no que se refere aos requisitos nacionais para a área exterior coberta por estes veículos ao curvar, por forma a que este tipo de autocarros possa continuar a circular.

Bruxelas, 24 de Janeiro de 2001.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Göke FRERICHS