

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 74/408/CEE del Consejo, relativa a los vehículos de motor, en cuanto a los asientos, sus anclajes y reposacabezas»

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

(2004/C 80/02)

El 3 de julio de 2003, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 12 de noviembre de 2003 (ponente: Sr. Ranocchiarri).

En su 404º Pleno de los días 10 y 11 de diciembre de 2003 (sesión del 10 de diciembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 102 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. La propuesta analizada se inscribe en el marco reglamentario general de la homologación de los vehículos y de los dispositivos correspondientes.

1.2. La instalación de los asientos, sus anclajes y los reposacabezas es un aspecto técnico de especial importancia que debe regularse a nivel comunitario.

1.3. La presentación simultánea de tres propuestas de directiva ⁽¹⁾ se basa en el principio fundamental de la armonización plena mediante un único conjunto de normas comunitarias, un único procedimiento de aprobación y la consiguiente entrada en vigor en la Unión Europea de forma simultánea.

1.4. La necesidad de las normas de homologación analizadas se debe a la extensión de la instalación y el uso de los cinturones de seguridad a una gama más amplia de vehículos de motor.

1.5. De hecho, hasta ahora el uso de los cinturones sólo era obligatorio para los turismos (categoría M1) y, limitado a los asientos delanteros, para los vehículos de transporte de mercancías de menos masa máxima, esto es, por debajo de las 3,5 t. (categoría N1). Quedaban por el contrario excluidos los vehículos de transporte de mercancías más pesados (categorías N2 y N3) y los minibuses y autocares (categorías M2 y M3).

1.6. Hasta fecha reciente, el uso de los cinturones en todas las categorías de vehículos de transporte de mercancías y de personas ⁽²⁾ no era obligatorio.

1.7. Respecto de los vehículos diferentes de los turismos, dado que hasta ahora no existía ningún procedimiento comunitario de homologación completo para ellos, los Estados miembros han podido decidir si aplican o no a nivel nacional las tres Directivas vigentes, cuya modificación se propone con las tres propuestas de directiva mencionadas.

1.8. Las disposiciones relativas a los vehículos de mayor masa máxima establecen no sólo la instalación de cinturones de seguridad de dos o tres puntos, sino también la fijación a los asientos y no a la estructura de la carrocería del vehículo, como en el caso de los turismos. Por este motivo, es necesario cumplir las tres Directivas combinadas.

2. Observaciones del Comité

2.1. El CESE valora de forma positiva el enfoque normativo con el fin de lograr una armonización plena, de acuerdo con el espíritu del artículo 95 del Tratado CE.

2.2. Las normas previstas en la propuesta que ahora se examina responden a la necesidad de incrementar la seguridad de los pasajeros y se engloban por tanto, con toda razón, en el Programa de acción europeo de seguridad vial ⁽³⁾.

2.3. La Directiva que se modifica incluye ya todas las disposiciones técnicas y administrativas que permiten la homologación de vehículos de categorías diferentes de la M1.

2.4. La novedad consiste en prohibir que se instalen asientos orientados hacia los lados en los nuevos tipos de vehículos, a partir del 1 de julio de 2004, y en los nuevos vehículos de todas las categorías (M1, M2 y M3 de clase III o B) con excepción de los autobuses urbanos, a partir del 1 de enero de 2006.

⁽¹⁾ Junto a la COM(2003) 361, objeto del presente Dictamen, se presentan dos más: la COM(2003) 362 sobre los anclajes de los cinturones de seguridad y la COM(2003) 363 sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención.

⁽²⁾ Directiva 2003/20/CE de 8 de abril de 2003, DO L 115 de 9.5.2003.

⁽³⁾ Comunicación de la Comisión COM(2003) 311 final de 2.6.2003, sobre la cual el CESE está elaborando un dictamen.

2.5. De hecho, la prohibición se decidió a raíz de un trabajo de investigación encargado a expertos externos, en el que se afirma que «la disposición longitudinal de los asientos no debería estar permitida en los tipos de vehículos en los que no está permitido que los pasajeros viajen de pie»⁽¹⁾.

2.6. De forma acertada, en la reglamentación se prevén determinadas excepciones a dicha prohibición (autocaravanas si los asientos se utilizan únicamente cuando el vehículo está parado, ambulancias, etc.) No obstante, el Comité sigue teniendo que hacer algunas consideraciones críticas, que se concentran en dos aspectos:

- la desaparición de los «rincones acogedores», esto es, de zonas más confortables en los autocares;
- la fijación de plazos de aplicación de la normativa muy reducidos.

2.7. La seguridad es un valor universal que todos los agentes afectados deben defender. Es preciso realizar todos los esfuerzos necesarios — ya sea de orden técnico o económico — para alcanzar este objetivo. No obstante, ello no parece estar en perfecta sintonía con las disposiciones de la propuesta en la medida en que se prohíben las soluciones de comodidad y de categoría que se exigen, por ejemplo, en los autocares destinados a los grandes viajes internacionales.

2.8. El Comité, aun convencido de la necesidad de respetar al máximo los criterios de seguridad, alberga dudas sobre las ventajas reales de tal prohibición y lamenta que no se hayan aportado datos estadísticos sobre el número de accidentes en los que han intervenido autocares con tales tipos de asientos y sobre las consecuencias para los pasajeros.

(1) Resultados de un estudio de investigación realizado por Cranfield Impact Centre (julio de 2001).

2.9. Asimismo, el Comité considera que el hecho de haber optado por la solución de la prohibición se deriva del enfoque mismo de la investigación, centrada exclusivamente en el mejor tipo de cinturón de seguridad para instalar en dichos asientos, así como de la imposibilidad de obtener una respuesta inmediata desde el punto de vista técnico y de la fabricación. En efecto, en varios Estados miembros se están realizando estudios para garantizar que estos asientos ofrecen un nivel de seguridad idéntico al de los asientos orientados hacia delante.

2.10. Por lo tanto, el Comité manifiesta el deseo de que se retrase la entrada en vigor de dicha prohibición, de forma que se ofrezca un margen de tiempo adecuado al sector en caso de que, entre tanto, se encuentren soluciones técnicas satisfactorias.

2.11. Por último, el Comité pide que se modifique el penúltimo párrafo del punto 3 de la exposición de motivos de la propuesta COM(2003) 361 final, dado que la Directiva 91/671/CEE ya ha sido modificada por la Directiva 2003/20/CE, de 8 de abril de 2003, citada ya en la introducción del presente dictamen.

3. Conclusiones

3.1. El Comité, con excepción de las observaciones sobre los asientos orientados hacia los lados y los plazos de aplicación de la prohibición, apoya el objetivo de esta propuesta destinada a establecer un nivel de seguridad cada vez mayor, incluso si las medidas previstas pueden generar un incremento de los costes, por ejemplo en el caso de los autocares. Salvar vidas humanas es un fin que debe perseguirse aplicando las soluciones más adecuadas — que son siempre resultado de unos estudios específicos —, especialmente si se quiere acercarse al objetivo ambicioso del Programa de acción europeo de seguridad vial: reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010.

Bruselas, 10 de diciembre de 2003.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Roger BRIESCH