



**2017/0000(INI)**

28.9.2017

## **PARECER**

da Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre salvar vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE  
(2017/0000(INI))

Relator de parecer: Daniel Dalton

PA\_NonLeg

## SUGESTÕES

A Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Regista com pesar que, em 2016, 25 500 pessoas perderam a vida em acidentes de viação e outras 135 000 ficaram gravemente feridas, em toda a União Europeia;
2. Reconhece os progressos alcançados pela União graças aos requisitos legislativos da UE em matéria de segurança dos veículos introduzidos ao longo dos anos que permitiu a redução da sinistralidade na estrada e a redução dos custos a ela associados; salienta que, no entanto, as taxas de redução da mortalidade rodoviária estabilizaram nos últimos anos e considera que devem ser intensificados os esforços para que seja alcançada a meta de UE de reduzir para metade o número de mortes em acidentes na estrada entre 2010 e 2020;
3. Reconhece que embora os ocupantes dos automóveis tenham beneficiado de uma melhor segurança dos veículos, a proporção de mortes de utentes da estrada não protegidos está a aumentar; considera que a tónica deve ser colocada nos utentes mais vulneráveis da estrada, como os peões e ciclistas, nas futuras atividades;
4. Reconhece que a melhoria da segurança rodoviária na UE é essencial para reduzir o número de mortos e feridos graves nas estradas da União Europeia; saúda, por conseguinte, a lista de tecnologias seguras publicada pela Comissão tendo em vista a sua inclusão na próxima revisão das normas;
5. Considera que os benefícios decorrentes de melhores normas de segurança e melhor equipamento só podem ser concretizados se as disposições existentes e futuras forem aplicadas e instauradas de forma eficaz; apela, neste contexto, a uma maior supervisão das autoridades de homologação a nível europeu e dos serviços técnicos na União; apela, além disso, a uma maior e mais independente fiscalização pós-comercialização dos veículos nas estradas de toda a União, de modo a garantir que continuem a estar em conformidade com os critérios de segurança;
6. Considera que aumento da segurança rodoviária requiere uma abordagem coerente e integrada e solicita a inclusão dos temas da segurança rodoviária em todos os domínios políticos relevantes, incluindo a sensibilização ambiental, a política dos consumidores e a cooperação em matéria policial e judicial;
7. Frisa que uma política de segurança rodoviária coerente deve ter em conta todos os fatores, como o comportamento dos condutores, as infraestruturas rodoviárias e os dispositivos de segurança incluídos nos veículos; para esse efeito é vital dispor de acesso a dados comparáveis e de elevada qualidade que, respeitando a privacidade dos dados dos utilizadores, possam ser utilizados na prevenção de comportamentos e no desenvolvimento de soluções técnicas;
8. Considera que as inspeções técnicas nos Estados-Membros devem averiguar o pleno funcionamento dos dispositivos de segurança dos veículos; defende que esta obrigação se deve aplicar tanto aos elementos de segurança ativa como de segurança passiva;

9. Salaria que, sempre que sejam identificadas situações de não conformidade, os consumidores europeus devem poder contar com medidas corretivas rápidas, adequadas e coordenadas, incluindo operações de recolha de veículos à escala da União, se necessário; considera que todos operadores económicos devem ser responsáveis pelos danos causados aos proprietários dos veículos afetados em resultado de incumprimento ou na sequência de uma recolha de veículos;
10. Considera que uma análise custo-benefício completa – sob a forma de avaliações de impacto *ex ante* adequadas pela Comissão –, é essencial para eventuais novos requisitos de segurança da União, considerando ainda que deve ser dada especial atenção ao cuidadoso equilíbrio entre custos prováveis para a indústria e benefícios sociais mais amplos, em termos de vidas poupadas e de lesões evitadas; recomenda, além disso, que a aplicação dos novos requisitos em matéria de segurança rodoviária da UE seja coordenada com as atividades da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE); recomenda que a Europa continue a ser ambiciosa, enquanto líder mundial, a fim de estabelecer padrões mundiais mais elevados de segurança e reduzir o número de mortes em acidentes rodoviários; considera que o referido objetivo pode promover a inovação e o investimento dentro da UE, estimular a competitividade das nossas indústrias e contribuir para a criação de empregos;
11. Defende que quaisquer novas medidas de segurança da UE devem ser proporcionais aos desafios de conceção e produção com que se confrontam os pequenos fabricantes e os fabricantes artesanais;
12. Congratula-se com o facto de quase todos os veículos testados pelo programa de avaliação de veículos pelos consumidores Euro NCAP beneficiarem de cinco estrelas e de a maioria dos fabricantes de automóveis terem respondido, com êxito, ao desafio de respeitar as novas exigências Euro NCAP; observa, contudo, que nem todos os modelos de veículos vendidos na Europa são testados pelo Euro NCAP e que nem todos os veículos do mesmo tipo são vendidos com a mesma especificação, o que pode não ser claro para os consumidores e, por conseguinte, criar um nível deturpado de confiança no veículo em relação ao desempenho efetivo do modelo adquirido; recorda, por conseguinte, a importância de padrões rigorosos subjacentes aos requisitos obrigatórios em matéria de segurança, que garantam que todos os equipamentos de segurança necessários estejam presentes em todos os veículos utilizados e vendidos na União Europeia;
13. Congratula-se com as melhorias que as evoluções tecnológicas impulsionadas pelo mercado já trouxeram em matéria de segurança rodoviária na União e encoraja a exploração contínua das oportunidades que a revolução digital proporciona a este respeito, respeitando a legislação da União, como por exemplo em matéria de proteção dos dados e da privacidade; considera importante aprofundar o princípio da propriedade dos dados; solicita que prossigam a investigação e o desenvolvimento de novas normas no domínio da travagem autónoma de emergência, da assistência à manutenção na faixa de rodagem e das tecnologias de deteção de obstáculos em inversão de marcha para veículos a motor, assim como de habitáculos de alta visibilidade e câmaras de deteção de ângulo morto frontal para veículos pesados de mercadorias. Apela a melhores e mais eficazes processos de recolha e de intercâmbio de informações e de dados entre todas as partes interessadas no tocante à investigação das causas dos acidentes, sendo estes dados recolhidos e trocados livremente para uma análise mais aprofundada; considera que a UE pode apoiar o

desenvolvimento de veículos totalmente autónomos nos próximos anos, o que revolucionará o setor automóvel, especialmente em termos de segurança rodoviária;

14. Solicita à Comissão que proponha novos requisitos, que deverão ser geridos no âmbito dos processos de homologação, para melhorar a sensibilização e a segurança de peões e ciclistas no que respeita a veículos pesados com ângulos mortos significativos; relembra os requisitos estabelecidos na Diretiva em matéria de pesos e dimensões (96/53/CE), com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2015/719, e apela a que o mandato conferido à Comissão seja revisto, no sentido de garantir a sua adequação aos seus objetivos ou a sua renovação, em legislação futura, de modo a proporcionar segurança jurídica que permita ações neste domínio;
15. Exorta a Comissão a ponderar incluir nas propostas futuras a obrigatoriedade de sistemas de monitorização da pressão dos pneus, da existência de extintor de incêndio e de martelo quebra-vidros e corta cintos em todos os veículos;
16. Congratula-se com o carácter obrigatório das disposições promovidas pelo organismo de classificação, que podem contribuir para a uniformização dos níveis de proteção, e frisa a importância dos mesmos;
17. Saúda a lista de tecnologias seguras publicada pela Comissão em dezembro para inclusão na próxima revisão das regras; reconhece que a inclusão, no equipamento de série dos veículos, das tecnologias de auxílio à condução, como a travagem automática de emergência e a adaptação inteligente da velocidade, também contribuirá para aumentar o nível de automatização na Europa; apela à normalização e ao ensaio independente destes equipamentos, a fim de preparar o terreno para os veículos autoconduzidos;
18. Defende que a UE e os seus centros de investigação devem ter um lugar de destaque no desenvolvimento dos veículos autónomos, que irão revolucionar o setor automóvel, em especial em termos de segurança rodoviária, estimando-se que salvem milhares de vidas por ano, e contribuindo para a digitalização do Mercado Interno.
19. Reconhece a mais-valia da eventual adaptação de veículos mais antigos com equipamento de segurança adicional incluído nos modelos mais recentes; considera que o incentivo à adaptação mediante desagravamentos fiscais e prémios de seguro mais baixos poderá constituir um meio eficaz para reforçar a segurança dos veículos na Europa.

**INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO  
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

<b>Data de aprovação</b>	28.9.2017
<b>Resultado da votação final</b>	+: 34 -: 2 0: 1
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Lucy Anderson, Edward Czesak, Kaja Kallas, Adam Szejnfeld, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
<b>Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final</b>	Vladimir Urutchev

## VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Kaja Kallas, Matthijs van Miltenburg
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Adam Szejnfeld, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij, Ivan Štefanec, Mihai Țurcanu
S&D	Lucy Anderson, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

  

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	Marcus Pretzell

  

1	0
EFDD	John Stuart Agnew

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : a favor

- : contra

0 : abstenções