La politica di concorrenza della Comunità sarà vincente nella misura in cui terrà conto di questi due fattori, che sono la vera sfida del nostro tempo.

Bruxelles, 23 ottobre 1986.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Alfons MARGOT

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 77/143/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

(86/C 333/02)

Il Consiglio, in data 20 maggio 1986, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione orale Corell Ayora, in data 10 settembre 1986.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità, il 23 ottobre 1986, nel corso della 240ª sessione plenaria (relatore generale: Corell Ayora; articolo 18 del R.I.) il seguente parere:

1. Osservazioni generali

1.1. Il Comitato accoglie con favore gli obiettivi della proposta di direttiva che è volta in primo luogo a migliorare la sicurezza stradale e che potrebbe inoltre contribuire ad esercitare un impatto su:

— la protezione dell'ambiente limitando le emissioni sonore e riducendo le emissioni di gas di scarico (riduzione delle emissioni di ossido di carbonio, d'idrocarburi e di ossido d'azoto);

— i risparmi di carburante, la creazione di nuovi posti di lavoro, una migliore disponibilità di veicoli e una più approfondita informazione dei proprietari dei veicoli e dei costruttori.

1.2. Inoltre, tale proposta, essendo una misura di ravvicinamento delle legislazioni, contribuirà ad eliminare le divergenze fra gli Stati membri e ad unificare ulteriormente lo spazio comunitario in un settore tanto nevralgico come quello della sicurezza stradale.

1.3. In proposito, va menzionato il fatto che alcuni Stati membri accusano ritardi e lacune considerevoli in materia di controllo tecnico dei veicoli, il che comporta conseguenze estremamente gravi per la sicurezza stradale. Questa situazione è peggiorata a causa del fortissimo aumento del numero di veicoli in circolazione negli ultimi anni. Al riguardo, il Comitato si rammarica della lunga inattività delle istituzioni comunitarie, e in primo luogo del Consiglio, per quanto riguarda l'introduzione di una legislazione comunitaria per il controllo tecnico dei veicoli leggeri.

1.4. Non bisogna tuttavia dimenticare che l'estensione del controllo tecnico alle automobili private, ai camioncini e ai furgoncini concerne solo uno degli aspetti della sicurezza stradale. Solo se verranno pure prese delle misure in altri campi e nei tempi più brevi — come ha suggerito il Comitato nel parere sull'anno europeo della sicurezza stradale (1986) [2] — sarà possibile ottenere miglioramenti apprezzabili nel campo della sicurezza stradale. In proposito, si attendono con impazienza le proposte della Commissione.

---

[1] GU n. C 133 del 31. 5. 1986, pagina 3.

[2] GU n. C 101 del 28. 4. 1985, pagina 8.

1.5. Il Comitato rammenta anche che in passato ha ripetutamente sottolineato la necessità di istituire un controllo tecnico obbligatorio dei veicoli circolanti sul territorio della Comunità, e ciò in particolare nei pareri concernenti: l'istituzione di un controllo tecnico degli autoveicoli pesanti e di talune altre categorie di veicoli; le direttive relative al tenore di piombo nella benzina e alle emissioni dei veicoli a motore; l'anno europeo della sicurezza stradale [1].

1.6. Pur accettando in linea di massima la proposta della Commissione, il Comitato ritiene che essa ponga dei problemi d'applicazione e dovrebbe essere migliorata sotto determinati aspetti. In tale contesto esso formula le osservazioni che seguono.

2. Osservazioni particolari

2.1. Il Comitato inferisce dalla motivazione dalla proposta della Commissione che questa aveva a disposizione un numero sufficiente di dati per giustificare un'estensione della direttiva 77/143/CEE alle categorie di veicoli in questione (vedi punti 1.4.). Il Comitato si sarebbe tuttavia augurato, per meglio valutare la portata di tutti gli aspetti della proposta, di poter disporre, dal canto suo, di dati dettagliati nei seguenti campi:

— il sistema di controllo tecnico dei veicoli leggeri, di servizio o privati, attualmente in vigore negli Stati membri (ad esempio, modalità e contenuto del controllo; vantaggi e incovenienti);

— le condizioni particolari che esistono in ciascun paese, ad esempio numero dei veicoli in circolazione, classifica per categoria e per anno di costruzione, esistenza di officine di controllo, disponibilità di pezzi di ricambio, ecc.

— l'applicazione, finora, della direttiva 77/143/CEE negli Stati membri, cioè la questione se e in quale misura la direttiva sia stata applicata e con quali risultati.

In tale contesto il Comitato auspica che la Commissione tenga conto di detti aspetti nel corso degli studi e delle ricerche che essa ha l'intenzione di promuovere nel campo della sicurezza stradale e che prevedono, tra l'altro, la creazione di una banca dati comunitaria sulla sicurezza stradale a disposizione di tutti gli Stati membri. D'altronde, il Comitato ritiene che sarebbe utile poter disporre di dati attendibili e documentati sul costo e sui vantaggi che l'applicazione delle misure proposte comporterà (le esperienze sull'introduzione del controllo dei veicoli privati in taluni paesi risultano preziose in proposito). Un raffronto costi/vantaggi derivanti dall'applicazione di tali misure può portare a conclusioni sull'opportunità di detto provvedimento. Per quanto riguarda il costo, occorrerà fare una distinzione fra, da un lato, il costo diretto della costruzione e della manutenzione delle officine di controllo, come pure della verifica dell'applicazione delle misure, e dall'altro, il costo indiretto che ciò comporta per i proprietari del veicolo.

2.2. Da ciò che precede non bisogna però dedurre che la riduzione del numero dei morti e dei feriti della strada sia un obiettivo sociale « negoziabile ».

2.3. Per quanto riguarda il campo d'applicazione della direttiva in esame, il Comitato si rammarica dell'esclusione dei motocicli, come dell'assenza di disposizioni speciali per altre categorie di veicoli (vedi anche punto 2.7). D'altra parte esso si chiede come potrebbe essere garantita la sicurezza stradale delle macchine e dei trattori agricoli. Ritiene tuttavia che ciò non dovrebbe ostacolare la rapida adozione della direttiva da parte del Consiglio.

2.4. L'elenco degli elementi che devono essere oggetto del controllo dei veicoli (allegato III) è in linea generale sufficiente e ragionevole. Ciò non esclude evidentemente la necessità di procedere al riesame e alla spiegazione (ad esempio, inconvenienti dei vecchi veicoli; sterzo del veicolo) di taluni elementi specifici. Il Comitato precisa altresì che il contenuto dell'elenco deve essere riveduto periodicamente alla luce delle modifiche apportate nella costruzione e nella dotazione dei veicoli (ad esempio, negli ultimi anni introduzione della microelettronica).

2.5. Inoltre, è essenziale che la maggior parte dei controlli siano effettuati in base a criteri oggettivi. I controlli a carattere soggettivo (ad esempio, la valutazione dell'usura della sospensione o dello sterzo), fonti evidenti di controversie, dovrebbero essere ridotti al minimo.

2.6. Quanto al contenuto, alle modalità e alla periodicità dei controlli, occorrerebbe esaminare l'eventuale necessità di distinguere fra gli elementi relativi allo stato meccanico dei veicoli, cioè quelli direttamente connessi alla sicurezza stradale, e quelli che riguardano l'ambiente. Tali esperienze esistono già a livello comunitario.

2.7. Inoltre, il Comitato auspica la presa in esame di un controllo tecnico specifico nei casi seguenti:

— veicoli privati, di servizio e noleggiati (ad esempio, controllo più frequente per questi ultimi);

[1] GU n. C 60 del 26. 7. 1973, pag. 1; GU n. C 25 del 28. 1. 1985, pag. 46; GU n. C 101 del 28. 4. 1986, pag. 8.

— veicoli non omologati prima dell'immatricolazione, veicoli soggetti al controllo periodico e quelli soggetti al controllo speciale in seguito al cambiamento di proprietario o ad incidente.

2.8. Il Comitato reputa inoltre che la semplice applicazione della direttiva in esame da parte degli Stati membri non sia sufficiente: occorre pure che essa venga effettuata in maniera omogenea. Ciò riveste un'importanza particolare per il contenuto del controllo. Un veicolo che abbia superato con successo il controllo tecnico o sia stato respinto in uno Stato membro dovrebbe venir trattato nello stesso modo in qualsiasi altro Stato membro.

2.9. Il Comitato ritiene che il controllo tecnico spetti ai pubblici poteri. La definizione delle modalità nonchè la verifica dell'attuazione del controllo tecnico incombono alle autorità degli Stati membri. Al pari della Commissione (articolo 1, paragrafo 3, della proposta), il Comitato reputa tuttavia che il controllo potrebbe essere delegato ad officine autorizzate che dispongano della necessaria attrezzatura, come mostra del resto l'esperienza di taluni paesi. Occorrerebbe allora che tali officine fossero sotto la sorveglianza permanente dello Stato.

2.10. La proposta della Commissione non contiene alcuna disposizione per i veicoli respinti al controllo tecnico. Il Comitato è del parere che si dovrebbe prevedere l'obbligo di riparare, aggiustare o distruggere detti veicoli. In proposito sarebbe auspicabile introdurre un sistema di « controllo automatico » come, ad esempio, in taluni Stati nei quali l'ottenimento dei documenti necessari per la circolazione di un veicolo è subordinato al possesso del certificato del controllo tecnico.

2.11. Per quanto riguarda i termini per l'applicazione della direttiva (articolo 2 della proposta), il Comitato reputa che la Commissione e il Consiglio dovrebbero rivedere il calendario delle deroghe dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera a), della proposta, che a suo parere fissa scadenze troppo ravvicinate per quegli Stati membri che dispongono di una struttura insufficiente per il controllo tecnico.

2.12. Infine, il Comitato ritiene che l'informazione fornita alla Commissione dagli Stati membri sulle misure prese (articolo 2, paragrafo 2, della proposta), debba effettuarsi normalmente sulla base di documenti comuni a tutti gli Stati membri. Ciò consentirà di accrescere la precisione, la chiarezza e la regolarità delle informazioni date e di giungere quindi ad una maggiore efficacia in materia di controllo dell'applicazione delle misure. La Commissione, dovrebbe, da parte sua, pubblicare periodicamente, e trasmettere al Comitato, una relazione basata sulle informazioni degli Stati membri riguardanti l'applicazione della direttiva.

Bruxelles, 23 ottobre 1986.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Alfons MARGOT