Het mededingingsbeleid van de Gemeenschap zal het pleit winnen voor zover deze beide factoren, die „de" uitdaging van onze tijd betekenen, hierin worden verdisconteerd.

Gedaan te Brussel, 23 oktober 1986.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Alfons MARGOT

Advies inzake het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 77/143/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens [1]

(86/C 333/02)

De Raad heeft op 20 mei 1986 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen inzake bovengenoemd voorstel.

De Afdeling voor vervoer- en communicatiewezen, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 september 1986 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Corell Ayora, die mondeling verslag heeft uitgebracht.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 240e zitting (vergadering van 23 oktober 1986) (algemeen rapporteur: de heer Corell Ayora — artikel 18 van het Reglement van Orde) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Comité gaat akkoord met de doelstellingen van het richtlijnvoorstel, dat in de eerste plaats tot doel heeft de veiligheid in het wegverkeer te vergroten, maar ook zou kunnen bijdragen tot

— bescherming van het milieu door middel van een beperking van het lawaai en vermindering van uitlaatgassen (vermindering van de emissies van koolmonoxiden, koolwaterstoffen en stikstofoxiden);

— brandstofbesparing, creëren van nieuwe arbeidsplaatsen, grotere beschikbaarheid van de voertuigen alsmede betere voorlichting van de eigenaars en fabrikanten van voertuigen.

1.2. Aangezien onderhavig voorstel een op onderlinge aanpassing van de wettelijke voorschriften gerichte maatregel is, zal voorts hiermee worden bijgedragen tot opheffing van de onderlinge verschillen tussen de Lid-Staten en nadien tot uniformering van de in de Gemeenschap geldende regels in een zo cruciale sector als de verkeersveiligheid.

1.3. In dit verband zij erop gewezen dat de achterstand en lacunes op het gebied van de technische keuring van voertuigen in een aantal Lid-Staten aanzienlijk zijn, hetgeen buitengewoon ernstige consequenties voor de verkeersveiligheid met zich brengt. Deze situatie is nog verslechterd door de zeer aanzienlijke toeneming van het aantal wegvoertuigen tijdens de jongste jaren. Het Comité betreurt in dit verband dat de Instellingen van de Gemeenschap, en in de eerste plaats de Raad, waar het de invoering van communautaire wettelijke voorschriften met betrekking tot de technische keuring van voertuigen beneden 3,5 ton betreft, zo lang niets hebben ondernomen.

1.4. Men dient echter wel te beseffen dat uitbreiding van de technische keuring tot personenauto's en bedrijfsvoertuigen beneden 3,5 ton slechts één van de aspecten van de verkeersveiligheid is. Pas als ook op zo kort mogelijke termijn maatregelen op andere gebieden zijn genomen — zoals het Comité reeds in zijn advies over het Europees Jaar voor de Verkeersveiligheid (1986) [2] heeft bepleit — zal de verkeersveiligheid aanmerkelijk kunnen worden verbeterd. Er wordt dan ook met smart naar de voorstellen van de Commissie uitgezien.

---

[1] PB nr. C 133 van 31. 5. 1986, blz. 3.

[2] PB nr. C 101 van 28. 4. 1986, blz. 8.

1.5. Het Comité herinnert er tevens aan dat het zich in het verleden meermaals op het standpunt heeft gesteld dat er een verplichte autokeuring moet komen voor voertuigen die deelnemen aan het verkeer in de Lid-Staten; dit is met name het geval geweest in zijn adviezen betreffende: invoering van een technische controle op vrachtwagens en een aantal andere categorieën wegvoertuigen; de richtlijnen betreffende het loodgehalte in benzine en de uitworp van motorvoertuigen alsmede in het advies over het Europees Jaar voor de Verkeersveiligheid ([1]).

1.6. Hoewel het Comité in beginsel met dit voorstel van de Commissie instemt, is het van oordeel dat de tenuitvoerlegging van dit voorstel een aantal problemen met zich brengt en het voorstel zelf op een aantal punten dient te worden verbeterd. Het Comité merkt in dit verband het volgende op.

2. Bijzondere opmerkingen

2.1. Het Comité leidt uit de toelichting op het Commissievoorstel af dat de Commissie over voldoende gegevens beschikte om een uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 77/143/EEG tot de betrokken categorieën voertuigen (zie paragraaf 1.4) te rechtvaardigen. Om de strekking van alle aspecten van het voorstel beter te kunnen beoordelen, had het Comité echter gaarne over uitvoerige gegevens op de volgende gebieden beschikt:

— de thans in de Lid-Staten van kracht zijnde technische keuring van personenauto's en bedrijfsvoertuigen beneden 3,5 ton (b.v. wijze en omvang van de keuring; voor- en nadelen);

— de specifieke situatie in elke Lid-Staat, b.v. aantal toegelaten voertuigen, opbouw van het voertuigenpark naar categorie en leeftijdsklasse; aantal keuringscentra en verkrijgbaarheid van onderdelen;

— de wijze waarop Richtlijn 77/143/EEG tot dusver in de Lid-Staten ten uitvoer is gelegd, d.w.z. of en in hoeverre deze richtlijn is toegepast en welke resultaten dit heeft opgeleverd.

In dit verband zou het Comité graag zien dat de Commissie met deze aspecten rekening houdt bij de studies en onderzoekwerkzaamheden die zij voornemens is te stimuleren op het gebied van de verkeersveiligheid, o.m. het creëren van een EG-databank voor de verkeersveiligheid, waarvan alle Lid-Staten gebruik zouden kunnen maken. Overigens meent het Comité dat het nuttig zou zijn, te kunnen beschikken over betrouwbare en gestaafde gegevens over kosten en voordelen die aan de tenuitvoerlegging van de voorgestelde maatregelen verbonden zijn. (De na invoering van de keuring van personenauto's in bepaalde landen opgedane ervaring blijkt in dit verband van zeer groot nut te zijn.) Aan de hand van een vergelijking van de uit de toepassing van deze maatregelen voortvloeiende kosten en voordelen valt te bepalen of deze maatregelen adequaat zijn geweest. Op het vlak van de kosten moet onderscheid worden gemaakt tussen, enerzijds, de directe kosten die gemoeid zijn met aanleg en instandhouding van de keuringscentra en de kosten die verband houden met het toezicht op de tenuitvoerlegging van de maatregelen en, anderzijds, de indirecte kosten die de keuring voor de eigenaar van het voertuig met zich brengt.

2.2. Uit het voorgaande mag echter niet worden afgeleid dat vermindering van het aantal doden en gewonden in het wegverkeer een „bespreekbare" maatschappelijke doelstelling zou zijn.

2.3. Het Comité betreurt dat motorrijwielen niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen en dat hierin geen bijzondere voorschriften voor andere categorieën voertuigen zijn opgenomen (zie tevens paragraaf 2.7). Voorts vraagt het zich af hoe ervoor gezorgd kan worden dat landbouwwerktuigen en -trekkers geen gevaar voor de verkeersveiligheid opleveren. Dit mag volgens het Comité een snelle vaststelling van deze richtlijn door de Raad echter niet in de weg staan.

2.4. Grosso modo is de lijst van bij de autokeuring te controleren punten (bijlage III) toereikend en billijk. Dit sluit vanzelfsprekend niet uit dat een herkeuring moet plaatsvinden en dat een aantal punten (b.v. slijtage bij oude voertuigen, stuurinrichting van het voertuig) moet worden gepreciseerd. Tevens wijst het Comité erop dat deze lijst van te keuren punten op gezette tijden dient te worden herzien in verband met wijzigingen die worden aangebracht in de constructie en uitrusting van voertuigen (b.v. toepassing van de micro-elektronika tijdens de jongste jaren).

2.5. Voorts is het van wezenlijk belang dat het merendeel van de keuringen volgens objectieve criteria plaatsvindt. Subjectieve keuringen (b.v. beoordeling van de slijtage aan ophanging/stuurinrichting), die uiteraard aanleiding kunnen geven tot verschillen van mening, dienen zoveel mogelijk te worden beperkt.

2.6. Met betrekking tot de omvang, de wijze en het periodieke karakter van de keuringen dient te worden nagegaan of het wellicht noodzakelijk is, onderscheid te maken tussen punten die betrekking hebben op de mechanische staat van de voertuigen en die bijgevolg rechtstreeks verband houden met de verkeersveiligheid, en punten die betrekking hebben op het milieu. Dit wordt in de Gemeenschap reeds gedaan.

2.7. Voorts zou het Comité graag zien dat voor de volgende gevallen een specifieke technische controle wordt overwogen:

— particuliere voertuigen, voertuigen voor beroepsdoeleinden en huurauto's (met een frequentere keuring in de laatste twee gevallen);

([1]) PB nr. C 60 van 26. 7. 1973, blz. 1, PB nr. C 25 van 28. 1. 1985, blz. 46 en PB nr. C 101 van 28. 4. 1986, blz. 8.

— voertuigen zonder typegoedkeuring voordat zij worden ingeschreven, voertuigen die een periodieke keuring moeten ondergaan en voertuigen die aan een speciale keuring moeten worden onderworpen doordat het eigendom van het voertuig in andere handen overgaat of na een ongeval.

2.8. Het Comité meent voorts dat tenuitvoerlegging van deze richtlijn door de Lid-Staten op zichzelf niet voldoende is: waar het tevens op aankomt is dat deze richtlijn op identieke wijze wordt toegepast. Dit is vooral van belang waar het de omvang van de keuring betreft. Een voertuig dat in een Lid-Staat al dan niet door de technische keuring is gekomen, dient in alle overige Lid-Staten op dezelfde wijze te worden behandeld.

2.9. Volgens het Comité is de technische keuring een zaak van de overheid. Het bepalen van de wijze waarop de technische controle moet worden uitgevoerd, alsook het toezicht hierop, zijn zaken die aan de Lid-Staten moeten worden overgelaten. Het Comité is echter evenals de Commissie (zie artikel 1, lid 3, van het voorstel) van oordeel dat deze keuring kan worden gedelegeerd aan erkende centra die over de vereiste controleapparatuur beschikken, zoals de ervaring in een aantal Lid-Staten trouwens leert. Daartoe dienen deze centra onder permanent toezicht van de overheid te staan.

2.10. In onderhavig voorstel van de Commissie wordt met geen woord gerept van voertuigen die niet door de technische keuring komen. Volgens het Comité zou men moeten worden verplicht om de betrokken voertuigen te laten herstellen, in orde te laten maken of te laten slopen. In dit verband zou het zinvol zijn om een „automatische keuring" voor te schrijven, zoals b.v. het geval is in bepaalde Lid-Staten waarin men in het bezit moet zijn van een bewijs dat men door de technische keuring is gekomen, ten einde de documenten te verkrijgen die vereist zijn om een voertuig in het verkeer te mogen brengen.

2.11. Ten aanzien van de tenuitvoerlegging van de richtlijn (artikel 2 van het voorstel) is het Comité van oordeel dat de Commissie en de Raad het tijdschema voor de afwijkingen in lid 3 van artikel 2, waarvan de data elkaar volgens het Comité te snel opvolgen, zouden moeten herzien ten behoeve van die Lid-Staten die momenteel over onvoldoende voorzieningen voor de technische keuring beschikken.

2.12. Tot slot meent het Comité dat de door de Lid-Staten aan de Commissie te verstrekken informatie over de door hen genomen maatregelen (zie artikel 2, lid 2, van het voorstel van de Commissie) jaarlijks dient plaats te vinden op basis van door alle Lid-Staten te gebruiken documenten. Dit zal de nauwkeurigheid, duidelijkheid en periodiciteit van de te verstrekken informatie ten goede komen en bijgevolg leiden tot een grotere efficiëntie bij het toezicht op de tenuitvoerlegging van de maatregelen. De Commissie dient van haar kant op gezette tijden een verslag te publiceren dat gebaseerd is op de door de Lid-Staten verstrekte gegevens over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en dit verslag aan het Comité toe te zenden.

Gedaan te Brussel, 23 oktober 1986.

De Voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

Alfons MARGOT