EF's konkurrencepolitik vil føre til gode resultater, hvis den tager hensyn til disse to faktorer, som udgør to store udfordringer i vore dage.

Bruxelles, den 23. oktober 1986.

Alfons MARGOT

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 77/143/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [1]

(86/C 333/02)

I overensstemmelse med artikel 75 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab besluttede Rådet den 20. maj 1986 at anmode Det økonomiske og sociale Udvalg om at fremsætte en udtalelse om ovennævnte emne.

Sektionen for transport og kommunikation, som havde ansvaret for arbejdet, vedtog på grundlag af Francisco Corell Ayoras mundtlige redegørelse sektionens udtalelse den 10. september 1986.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 240. plenarforsamling, mødet den 23. oktober 1986, (hovedordfører: Corell Ayora, artikel 18 i FO) enstemmigt følgende udtalelse:

1. Generelle bemærkninger

1.1. Udvalget godkender målsætningerne i forslaget til direktiv, der først og fremmest tilsigter en forøgelse af færdselssikkerheden, og endvidere vil kunne bidrage til:

— beskyttelse af miljøet gennem begrænsning af støjemissioner og nedsættelse af emissionsniveauet for udstødningsgas (mindskelse af emissionen af carbonmonoxyd, carbonhydrid og nitrogenoxid),

— brændstofbesparelse, skabelse af nye job, flere funktionsdygtige motorkøretøjer samt bedre informerede bilejere og bilfabrikanter.

1.2. Desuden vil dette forslag, som sigter på en tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning, medvirke til at fjerne forskellene mellem medlemsstaterne og til på et senere tidspunkt at forene Fællesskabets interesser på et så ømtåleligt område som færdselssikkerheden.

1.3. I denne forbindelse skal det nævnes, at en række medlemsstater er bagud og har store huller i deres lovgivningsarbejde, hvad teknisk kontrol af motorkøretøjer angår, hvilket har yderst alvorlige konsekvenser for færdselssikkerheden. Denne situation er blevet forværret på grund af de senere års stærke stigning i antallet af motorkøretøjer på vejene. Udvalget beklager i denne forbindelse, at fællesskabsinstitutionerne og især Rådet længe intet har gjort for at iværksætte en fællesskabslovgivning til teknisk kontrol af mindre køretøjer.

1.4. Det må imidlertid ikke glemmes, at udvidelsen af den tekniske kontrol til privatbiler, mindre lastbiler og varevogne kun udgør en del af hele færdselssikkerhedsområdet. Der kan kun opnås en væsentlig forbedring af færdselssikkerheden, hvis der, som Udvalget allerede foreslog i sin udtalelse om Det europæiske Færdselssikkerhedsår (1986) [2], ligeledes så hurtigt som muligt bliver truffet foranstaltninger på andre områder. Kommissionens forslag på disse områder afventes således med utålmodighed.

---

[1] EFT nr. C 133 af 31. 5. 1986, s. 3.

[2] EFT nr. C 101 af 28. 4. 1986, s. 8.

1.5. Udvalget gør opmærksom på, at det ved flere lejligheder tidligere har påpeget behovet for at indføre en obligatorisk teknisk kontrol af køretøjer, der anvendes inden for Fællesskabets område. Der er især tale om udtalelserne om: iværksættelse af en teknisk kontrol af lastbiler og visse andre kategorier af køretøjer; direktiverne vedrørende blyindholdet i benzin og køretøjernes emissioner, samt Det europæiske Færdselssikkerhedsår ([1]).

1.6. Udvalget mener, selv om det er enig i grundtankerne i Kommissionens forslag, at gennemførelsen af dette vil frembyde problemer, og det bør derfor forbedres på visse punkter. Udvalget bemærker i denne sammenhæng følgende:

2. Særlige bemærkninger

2.1. Af begrundelsen til Kommissionens forslag fremgår det, ifølge Udvalgets opfattelse, at Kommissionen har været i besiddelse af oplysninger, som udmærket kunne berettige, at direktiv 77/143/EØF udvides til at omfatte de pågældende kategorier af køretøjer (jf. punkt 1.4). Udvalget ville imidlertid, for bedre at kunne vurdere rækkevidden af samtlige af forslagets aspekter, gerne have haft detaljerede oplysninger om følgende:

— medlemsstaternes nuværende system for teknisk kontrol af mindre køretøjer samt køretøjer til erhvervsmæssig eller privat brug (f.eks. kontrollens form og indhold samt fordele og ulemper),

— de særlige forhold, der gør sig gældende i de enkelte lande, f.eks. antallet af køretøjer i brug, inddeling efter kategori og alder samt antallet af kontrolsteder og beholdningen af reservedele etc.,

— gennemførelsen af direktiv 77/143/EØF i de enkelte medlemsstater eller spørgsmålet om og i hvilket omfang dette direktiv er blevet gennemført og med hvilket resultat.

Udvalget ønsker i denne forbindelse, at Kommissionen tager hensyn til disse aspekter i de undersøgelser og den forskning, som den agter at fremme på færdselssikkerhedsområdet, og som bl.a. tilsigter oprettelsen af en EF-databank for færdselssikkerhed, hvortil samtlige medlemsstater skal have adgang. Udvalget mener i øvrigt, at det vil være hensigtsmæssigt at råde over troværdige og dokumenterede oplysninger om, hvilke omkostninger og fordele gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger vil medføre. (I så henseende vil de indhøstede erfaringer i forbindelse med indførelsen af teknisk kontrol af privatbiler i en række lande være værdifulde.) Gennem en sammenligning af omkostninger og fordele ved gennemførelse af disse foranstaltninger vil det være muligt at drage konklusioner angående betydningen af deres gennemførelse. Hvad omkostningerne angår, skal der skelnes mellem på den ene side de direkte omkostninger ved opførelsen og vedligeholdelsen af kontrolstederne samt kontrollen med, at foranstaltningerne gennemføres og på den anden side de indirekte omkostninger, som det medfører for køretøjets indehaver.

2.2. Man bør imidlertid ikke af det foranstående konkludere, at nedbringelsen af antallet af døde og sårede i færdslen er et mål, der kan forhandles om.

2.3. Angående dette direktivs anvendelsesområde beklager Udvalget, at motorcykler udelukkes, samt at der ikke træffes særlige forholdsregler for andre kategorier køretøjer (se ligeledes punkt 2.7). Det er i øvrigt i tvivl om, hvorledes man vil kunne sikre færdselssikkerheden for landbrugsmaskiner og -traktorer. Dette bør dog ikke forsinke en snarlig vedtagelse af Rådets direktiv.

2.4. Listen over de punkter, som kontrollen af køretøjerne skal omfatte (bilag III), er i det store og hele tilstrækkelig og fornuftig. Dette udelukker naturligvis ikke behovet for på ny at undersøge og afklare en række specielle punkter (f.eks. generne ved gamle køretøjer og køretøjets styreapparat). Udvalget understreger, at i betragtning af de ændringer, der indtræffer i køretøjernes konstruktion og udstyr, bør indholdet af denne liste regelmæssigt revideres. F.eks. er der i de senere år blevet indført mikroelektronik.

2.5. Desuden er det af afgørende betydning, at størstedelen af kontrollen, udføres på basis af objektive kriterier. Den subjektive kontrol (som f.eks. vurderingen af sliddet på affjedring og styreapparatet), hvilket er en oplagt kilde til uoverensstemmelse, skal begrænses til et minimum.

2.6. Hvad angår indholdet såvel som formen og hyppigheden af kontrollen, skal det undersøges, om der eventuelt er behov for at skelne mellem de punkter, som vedrører køretøjets mekaniske tilstand, og som følgelig er direkte forbundet med færdselssikkerheden, og de punkter, som vedrører miljøet. Der findes allerede sådanne erfaringer inden for Fællesskabet.

2.7. Derudover anbefaler Udvalget en særlig teknisk kontrol i følgende tilfælde:

— privat-, erhvervs- og udlejningsbiler (f.eks. hyppigere kontrol af udlejningsbilerne),

([1]) EFT nr. C 60 af 26. 7. 1973, s. 1; EFT nr. C 25 af 28. 1. 1985, s. 46 og EFT nr. C 101 af 28. 4. 1986, s. 8.

— køretøjer, som ikke er typegodkendt før indregistreringen, køretøjer, som underkastes regelmæssig kontrol, samt køretøjer, som underkastes en særlig kontrol ved ejerskifte eller efter ulykker.

2.8. Udvalget mener endvidere, at det ikke er tilstrækkeligt, at medlemsstaterne blot gennemfører dette direktiv; gennemførelsen skal også foregå på ensartet måde. Hvad angår indholdet af kontrollen, er dette punkt særlig vigtigt. Den afgørelse, der træffes af den tekniske kontrol, skal, hvad enten køretøjet godkendes eller ej, respekteres i samtlige medlemsstater.

2.9. Udvalget er af den opfattelse, at den tekniske kontrol hører under de offentlige myndigheders ansvarsområde. Fastlæggelsen af de nærmere bestemmelser om samt kontrollen med gennemførelsen af den tekniske kontrol påhviler medlemsstaternes myndigheder. Udvalget mener dog ligesom Kommissionen (forslagets artikel 1, stk. 3), at denne kontrol, i lighed med hvad erfaringen viser i en række lande, kunne udføres af anerkendte værksteder med det nødvendige udstyr. Staten skulle så til stadighed føre tilsyn med disse værksteder.

2.10. Der siges i Kommissionens forslag intet om de køretøjer, som ikke godkendes i forbindelse med den tekniske kontrol. Udvalget mener, at der må stilles krav om, at sådanne køretøjer repareres, istandsættes eller ophugges. Det ville i denne forbindelse være nyttigt at foretage en »automatisk kontrol« f.eks. som i en række lande, hvor udstedelsen af de nødvendige papirer for anvendelsen af køretøjet er afhængig af, om der foreligger en godkendelse fra den tekniske kontrol.

2.11. I forbindelse med gennemførelsen af direktivet (forslagets artikel 2) mener Udvalget, at Kommissionen og Rådet bør revidere tidsplanen for de dispensationer, som anføres i artikel 2, stk. 3, litra a), i forslaget, da disse tidsfrister forekommer sektionen alt for korte.

2.12. Endelig mener Udvalget, at medlemsstaternes underretning af Kommissionen om de trufne foranstaltninger (artikel 2, stk. 2, i Kommissionens forslag) bør foregå én gang om året på grundlag af fælles dokumenter for alle medlemsstaterne. Det vil gøre det muligt at øge de givne oplysningers nøjagtighed, tydelighed og regelmæssighed og således opnå større effektivitet i kontrollen med gennemførelsen af foranstaltningerne.

Bruxelles, den 23. oktober 1986.

Alfons MARGOT

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg