Η πολιτική του ανταγωνισμού θα αποδειχτεί νικηφόρα στο μέτρο που θα λάβει υπόψη της τους δύο αυτούς παράγοντες που αποτελούν την αληθινή πρόκληση του καιρού μας.

Βρυξέλλες, 23 Οκτωβρίου 1986.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής
Alfons MARGOT

Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 77/143/ΕΟΚ για την προσέγγιση της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους

(86/C 333/02)

Στις 20 Μαΐου 1986 και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 10 Σεπτεμβρίου 1986 με βάση την προφορική εισήγηση του κ. Corell Ayora.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, κατά τη 240ή σύνοδο ολομέλειας και στη συνεδρίαση της 23ης Οκτωβρίου 1986 (γενικός εισηγητής ο. κ. Corell Ayora, άρθρο 18 του εσωτερικού κανονισμού) υιοθέτησε την παρακάτω γνωμοδότηση:

1. **Γενικές παρατηρήσεις**

1.1. Η ΟΚΕ επικροτεί τους στόχους της πρότασης οδηγίας που αποσκοπεί κατά κύριο λόγο στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και θα συνέβαλε ενδεχομένως:

— στην προστασία του περιβάλλοντος με τον περιορισμό των θορύβων και τη μείωση των καυσαερίων (μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα, υδρογονανθράκων και μονοξειδίου του αζώτου)·

— στην εξοικονόμηση καυσίμων, τη σύσταση νέων θέσεων απασχόλησης, την επίτευξη μεγαλύτερης διαθεσιμότητας των οχημάτων και την καλύτερη πληροφόρηση των ιδιοκτητών οχημάτων και των κατασκευαστών.

1.2. Η πρόταση αυτή εξάλλου, ως μέτρο προσέγγισης των νομοθεσιών, θα συμβάλει στην εξάλειψη των διαφορών ανάμεσα στα κράτη μέλη και στη μεταγενέστερη ενοποίηση της Κοινότητας σε έναν τόσο νευραλγικό τομέα όπως η οδική ασφάλεια.

1.3. Θα πρέπει να αναφερθεί σχετικά ότι σε ορισμένα από τα κράτη μέλη παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις και παραλείψεις σε ό,τι αφορά τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, πράγμα που έχει πολύ σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Η κατάσταση αυτή έχει επιδεινωθεί λόγω της πολύ μεγάλης αύξησης του αριθμού των οχημάτων κατά τα τελευταία έτη. Γι' αυτόν το λόγο, η ΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για τη μακρόχρονη ολιγωρία των κοινοτικών οργάνων, και κατά κύριο λόγο του Συμβουλίου, σχετικά με την εφαρμογή μιας κοινοτικής νομοθεσίας για τον τεχνικό έλεγχο των ελαφρών οχημάτων.

1.4. Παρ' όλα αυτά, δεν πρέπει να λησμονείται ότι η επέκταση του τεχνικού ελέγχου στα ιδιωτικά αυτοκίνητα και στα μικρά φορτηγά διαφόρων τύπων δεν αφορά παρά μία μόνο από τις πτυχές του προβλήματος «οδική ασφάλεια». Για να υπάρξουν αισθητές βελτιώσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να ληφθούν επίσης μέτρα που να αφορούν και τις άλλες πτυχές του προβλήματος και μάλιστα το συντομότερο δυνατό —όπως έχει ήδη προτείνει η ΟΚΕ στη γνωμοδότησή της για το ευρωπαϊκό έτος οδικής ασφάλειας (1986)(2). Οι σχετικές προτάσεις της Επιτροπής αναμένονται με ανυπομονησία.

(1) ΕΕ αριθ. C 133 της 31. 5. 1986, σ. 3.

(2) ΕΕ αριθ. C 101 της 28. 4. 1986, σ. 8.

1.5. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει ακόμη ότι επανειλημμένα κατά το παρελθόν είχε αναφερθεί στην αναγκαιότητα καθιέρωσης του υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων που κυκλοφορούν στο έδαφος της Κοινότητας, και συγκεκριμένα στις γνωμοδοτήσεις που αφορούσαν: την καθιέρωση του τεχνικού ελέγχου των μεγάλων φορτηγών και ορισμένων άλλων κατηγοριών οχημάτων, τις οδηγίες τις σχετικές με την περιεκτικότητα της βενζίνης σε μόλυβδο και με τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα, και το ευρωπαϊκό έτος οδικής ασφάλειας([1]).

1.6. Ενώ δέχεται κατ'αρχήν την πρόταση της Επιτροπής, η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι προκειμένου για την εφαρμογή της υπάρχουν προβλήματα και θα χρειασθεί γι' αυτό να γίνουν ορισμένες βελτιώσεις. Η ΟΚΕ παρατηρεί σχετικά τα εξής:

2. Ειδικές παρατηρήσεις

2.1. Από την αιτιολογική έκθεση της πρότασης της Επιτροπής, η ΟΚΕ συμπεραίνει ότι η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της αρκετά στοιχεία που να δικαιολογούν επέκταση της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ στις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων (βλέπε σημείο 1.4). Για να μπορέσει όμως να εκτιμήσει καλύτερα τη σημασία όλων των πτυχών της πρότασης, η ΟΚΕ θα επιθυμούσε να είχαν περιέλθει στη διάθεσή της λεπτομερή στοιχεία αναφορικά με τα παρακάτω σημεία:

— το σύστημα τεχνικού ελέγχου των ελαφρών οχημάτων, επαγγελματικής ή ιδιωτικής χρήσης, που ισχύει σήμερα στα κράτη μέλη (π.χ. σε τι ακριβώς συνίσταται ο τεχνικός έλεγχος πλεονεκτήματα-μειονεκτήματα),

— τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε κάθε χώρα, ήτοι αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων, την ταξινόμηση κατά κατηγορία και παλαιότητα, την ύπαρξη κέντρων ελέγχου και ανταλλακτικών, κλπ.,

— τη μέχρι στιγμής εφαρμογή της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ στα κράτη μέλη, σε ποιο βαθμό δηλαδή και με τι αποτελέσματα έχει εφαρμοσθεί η οδηγία αυτή.

Σ' αυτά τα πλαίσια, η ΟΚΕ εκφράζει την ευχή να συνεκτιμήσει η Επιτροπή τις παραπάνω πτυχές του προβλήματος της οδικής ασφάλειας, κατά τη διεξαγωγή των μελετών και ερευνών που σκοπεύει να προωθήσει και στα πλαίσια των οποίων προβλέπεται η δημιουργία μιας τράπεζας δεδομένων με στοιχεία που να αφορούν την οδική ασφάλεια στην Κοινότητα στην οποία να έχουν πρόσβαση όλα τα κράτη μέλη. Η ΟΚΕ κρίνει εξάλλου ότι θα ήταν χρήσιμο να υπάρχουν αξιόπιστα και τεκμηριωμένα στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες και τα ενδεχόμενα πλεονεκτήματα από την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων. (Από την άποψη αυτή, αποδεικνύεται πολύτιμη η πείρα από την εφαρμογή του τεχνικού ελέγχου των ιδιωτικών αυτοκινήτων σε ορισμένες χώρες). Μόνο μετά από σύγκριση των δαπανών και των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από την εφαρμογή του μέτρου αυτού, μπορούν να συναχθούν ακριβή συμπεράσματα σχετικά με το εύστοχο της εφαρμογής του. Σε ό,τι αφορά τις δαπάνες, θα πρέπει να γίνει διάκριση ανάμεσα στις άμεσες δαπάνες κατασκευής και συντήρησης των κέντρων ελέγχου από τη μια και στις έμμεσες δαπάνες που βαρύνουν τον ιδιοκτήτη του οχήματος από την άλλη.

2.2. Από τα προηγούμενα, δεν θα πρέπει ωστόσο να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η μείωση του αριθμού των νεκρών και των τραυματιών από οδικά ατυχήματα αποτελεί «διαπραγματεύσιμο» κοινωνικό στόχο.

2.3. Αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, η ΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για την εξαίρεση των μοτοποδηλάτων, καθώς και για την απουσία ειδικών διατάξεων για άλλες κατηγορίες οχημάτων (βλέπε ακόμη σημείο 2.7). Διερωτάται εξάλλου πώς θα μπορούσε να κατοχυρωθεί η οδική ασφάλεια των γεωργικών ελκυστήρων και άλλων γεωργικών οχημάτων. Πιστεύει όμως ότι οι παραπάνω ελλείψεις δεν θα πρέπει να εμποδίσουν την ταχεία υιοθέτηση της οδηγίας από το Συμβούλιο.

2.4. Ο κατάλογος των σημείων τα οποία πρέπει να καλύπτει ο τεχνικός έλεγχος (παράρτημα III) είναι, σε γενικές γραμμές, επαρκής και λογικός. Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι δεν χρειάζεται να γίνει επανεξέταση και αποσαφήνιση συγκεκριμένων σημείων (όπως, για παράδειγμα, σχετικά με τις βλάβες σε παλιά οχήματα ή σχετικά με το σύστημα διεύθυνσης). Η ΟΚΕ διευκρινίζει επίσης ότι το περιεχόμενο του καταλόγου πρέπει να αναθεωρείται κατά διαστήματα, λόγω των μετατροπών που επέρχονται στην κατασκευή και τον εξοπλισμό των οχημάτων (εισαγωγή, για παράδειγμα, της μικροηλεκτρονικής κατά τα τελευταία έτη).

2.5. Πρέπει εξάλλου οι περισσότεροι έλεγχοι να γίνονται με βάση αντικειμενικά κριτήρια. Οι υποκειμενικοί έλεγχοι (όπως π.χ. η εκτίμηση της φθοράς του συστήματος ανάρτησης-διεύθυνσης), που αποτελούν προφανή αιτία διαφωνιών, θα πρέπει να περιορισθούν στο ελάχιστο.

2.6. Σχετικά τόσο με το περιεχόμενο όσο και με τις λεπτομέρειες και τη συχνότητα των τεχνικών ελέγχων, θα πρέπει να εξετασθεί κατά πόσο χρειάζεται ενδεχομένως να καθιερωθεί ο διαχωρισμός των σημείων που σχετίζονται με τη μηχανική κατάσταση των οχημάτων και συνδέονται επομένως άμεσα με την οδική ασφάλεια, και των σημείων που άπτονται του περιβάλλοντος. Υπάρχουν ήδη παρόμοιες εμπειρίες στην Κοινότητα.

2.7. Η ΟΚΕ θα επιθυμούσε επιπλέον να καθιερωθεί ένας ειδικός τεχνικός έλεγχος στις παρακάτω περιπτώσεις:

— ιδιωτικά επαγγελματικά και ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα (πιο συχνός λόγου χάρη έλεγχος για τα τελευταία),

([1]) ΕΕ αριθ. C 60 της 26. 7. 1973, σ. 1· ΕΕ αριθ. C 25 της 28. 1. 1985, σ. 46· ΕΕ αριθ. C 101 της 28. 4. 1986, σ. 8.

— αυτοκίνητα που δεν έχουν ακόμη πινακίδες κυκλοφορίας, αυτοκίνητα που υπόκεινται σε τακτικό τεχνικό έλεγχο και αυτοκίνητα που υπόκεινται σε ειδικό έλεγχο λόγω αλλαγής κατόχου ή μετά από ατύχημα.

2.8. Η ΟΚΕ πιστεύει ακόμη ότι η απλή εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα κράτη μέλη δεν αρκεί· η εφαρμογή αυτή πρέπει να γίνεται με ενιαίο, κατά το δυνατό, τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία σε ό,τι αφορά το περιεχόμενο του ελέγχου. Εάν σε ένα κράτος μέλος από τον τεχνικό έλεγχο ενός οχήματος προκύπτει ότι είναι κατάλληλο ή ακατάλληλο για κυκλοφορία, τότε από τον τεχνικό έλεγχο του ίδιου οχήματος θα πρέπει να προκύπτει ότι είναι κατάλληλο ή ακατάλληλο για κυκλοφορία και σε όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας.

2.9. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι ο τεχνικός έλεγχος είναι της δικαιοδοσίας των κρατικών αρχών, ο καθορισμός του τρόπου και η επαλήθευση της εφαρμογής του τεχνικού ελέγχου υπάγονται στη δικαιοδοσία των αρχών των κρατών μελών. Η ΟΚΕ πιστεύει εντούτοις, όπως και η Επιτροπή (άρθρο 1 παράγραφος 3 της πρότασης), ότι ο έλεγχος θα μπορούσε να γίνεται σε εγκεκριμένα κέντρα που να διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό, όπως δείχνει εξάλλου η παράδειγμα ορισμένων χωρών. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω κέντρα θα πρέπει να βρίσκονται μονίμως υπό την εποπτεία του κράτους.

2.10. Στην πρόταση της Επιτροπής, δεν αναφέρεται τίποτε σχετικά με τα οχήματα τα οποία κρίνονται ακατάλληλα με βάση τον τεχνικό έλεγχο. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι θα πρέπει να καθιερωθούν υποχρεωτικά οι επιδιορθώσεις, οι επισκευές ή και η διάλυση αυτών των οχημάτων. Καλό θα ήταν επομένως να καθιερωθεί ένα σύστημα «αυτόματου ελέγχου», όπως π.χ. σε ορισμένες χώρες όπου για την απόκτηση των απαραίτητων για την κυκλοφορία του αυτοκινήτου εγγράφων προαπαιτείται ένα πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου.

2.11. Σε ό,τι αφορά την έναρξη ισχύος της οδηγίας (άρθρο 2 της πρότασης), η ΟΚΕ φρονεί ότι η Επιτροπή και το Συμβούλιο θα πρέπει να επανεξετάσουν το χρονοδιάγραμμα των παρεκκλίσεων από το άρθρο 2 παράγραφος 3α της πρότασης, που κατά τη γνώμη του τάσσει υπερβολικά κοντινές προθεσμίες για τα κράτη μέλη που έχουν σήμερα ανεπαρκή υποδομή για τον τεχνικό έλεγχο.

2.12. Τέλος, η ΟΚΕ πιστεύει ότι η πληροφόρηση της Επιτροπής από τα κράτη μέλη σχετικά με τα υιοθετούμενα μέτρα (άρθρο 2 παράγραφος 2 της πρότασης της Επιτροπής) πρέπει να γίνεται σε ετήσια βάση και με έντυπα κοινά για όλα τα κράτη μέλη. Μ' αυτόν τον τρόπο, τα στοιχεία που θα δίδονται στην Επιτροπή θα είναι ακριβέστερα, σαφέστερα και τακτικότερα, οπότε και ο έλεγχος σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων θα γίνει πιο αποτελεσματικός. Όσο για την Επιτροπή, οφείλει να εκδίδει τακτικά και να στέλνει στην ΟΚΕ έκθεση που να βασίζεται στα στοιχεία που δίνουν τα κράτη μέλη αναφορικά με την εφαρμογή της οδηγίας.

Βρυξέλλες, 23 Οκτωβρίου 1986.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Alfons MARGOT