La política de competencia de la Comunidad prevalecerá si tiene en cuenta estos dos factores que constituyen el verdadero reto actual.

Hecho en Bruselas, el 23 de octubre de 1986.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Alfons MARGOT

Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo que modifica la Directiva 77/143/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros referidas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques [1]

(86/C 333/02)

El Consejo decidió, el 20 de mayo de 1986, de conformidad con las disposiciones del artículo 75 del Tratado que instituye la Comunidad Económica Europea, de consultar al Comité Económico y Social sobre una solicitud de dictamen referido a la propuesta de Directiva mencionada arriba.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, ha adoptado su dictamen, el 10 de septiembre de 1986, basándose en la ponencia oral del Sr. Corell Ayora.

El Comité Económico y Social, durante su 240ª Sesión Plenaria (sesión del 23 de octubre de 1986) (Ponente General: Sr. Corell Ayora, artículo 18 del RI), ha adoptado por unanimidad el siguiente dictamen:

1. Toma de posición general sobre la propuesta de la Comisión

1.1. El Comité acoge favorablemente los objetivos de la propuesta de directiva que pretende, en primer lugar, un aumento de la seguridad en la carretera, y podría, además, contribuir a tener un impacto sobre:

— la protección del medio ambiente a través de la limitación de las comisiones sonoras y de la reducción de las emisiones de gas de escape (reducción de las emisiones de óxido de carbono, de hidrocarburos y de óxido de nitrógeno);

— economía de carburantes, creación de nuevos empleos, mayor disponibilidad de vehículos y una mejor información de las propiedades de los vehículos y de sus constructores.

1.2. Por otra parte, esta propuesta, siendo una medida de aproximación de las legislaciones, contribuirá a la eliminación de las divergencias entre los Estados miembros y a la unificación posterior del espacio comunitario en un sector tan complejo como el de la seguridad en carretera.

1.3. Al respecto, hay que mencionar el hecho que ciertos Estados miembros indican retrasos y lagunas considerables con respecto al control técnico de los vehículos, lo que acarrea consecuencias extremadamente graves para la seguridad en carretera. Esta situación se ha agravado debido al gran aumento del número de vehículos en circulación en el transcurso de estos últimos años. Al respecto, el Comité lamenta la prolongada inactividad de las instituciones comunitarias, en primer lugar del Consejo, en cuanto a la puesta en práctica de una legislación comunitaria para el control técnico de los vehículos ligeros de mercancías.

1.4. Sin embargo, no hay que olvidar que la extensión del control técnico a los automóviles privados, a las camionetas y a las furgonetas es sólo un aspecto de la seguridad en la carretera. Como ya lo ha sugerido el Comité en su dictamen sobre el Año Europeo de la Seguridad en Carretera (1986) [2], sólo se podrán obtener mejoras apreciables en el sector de la seguridad en carretera si se toman medidas también en otros sectores, y lo antes posible. Al respecto, se esperan con impaciencia las propuestas de la Comisión.

---

[1] DO nº C 133 de 31. 5. 1986, p. 3.

[2] DO nº C 101 de 28. 4. 1986, p. 8.

1.5. El Comité recuerda también que ha señalado en varias oportunidades, la necesidad de instaurar un control técnico obligatorio de los vehículos que circulan en el territorio de la Comunidad y esto, particularmente en el dictamen sobre: la puesta a punto de un control técnico de los camiones y de otras categorías de vehículos; las directivas relativas al contenido de plomo en la gasolina y a las emisiones de los vehículos de motor; el Año Europeo de la Seguridad en Carretera [1].

1.6. Aceptando el principio de la propuesta de la Comisión, el Comité opina que ésta presenta problemas en cuanto a su aplicación y debería mejorarse en ciertos aspectos. En este contexto, el Comité hace las siguientes observaciones:

2. Observaciones específicas

2.1. De la exposición de motivos de la propuesta de la Comisión, el Comité deduce que ésta disponía de datos suficientes como para justificar una extensión de la Directiva 77/143/CEE a la categoría de vehículos que se mencionan en el apartado 1.4. Para poder apreciar más aún el alcance de todos los aspectos de la propuesta, el Comité hubiera deseado sin embargo, poder disponer de datos detallados sobre los siguientes temas:

— el sistema de control técnico de los vehículos ligeros de mercancías, profesionales o privados, actualmente en vigor en los Estados miembros (por ejemplo, modalidades y contenidos del control; ventajas — inconvenientes);

— las condiciones particulares que predominan en cada país, por ejemplo el número de vehículos en circulación; clasificación por categorías y por antigüedad; existencia de centros de control y de piezas de repuesto;

— la aplicación hasta el momento de la Directiva 77/143/CEE en los Estados miembros, es decir, saber si y en qué medida ha sido aplicada esta Directiva y cuáles han sido sus resultados.

En ese contexto, el Comité desea que la Comisión tome en cuenta dichos aspectos en el momento de realizar los estudios e investigaciones que tienen la intención de promover en el sector de la seguridad en carretera y que prevea también, la creación de un banco de datos comunitarios sobre la seguridad en carretera, el cual debe estar a disposición de todos los Estados miembros. Por otra parte, el Comité considera que sería útil poder disponer de datos dignos de confianza y documentos referidos al coste y a las ventajas que la aplicación de medidas propuestas pueda acarrear. (Las experiencias de puesta en práctica del control de los vehículos privados en ciertos países al respecto, son de mucho valor). Sólo una comparación de los costes y de las ventajas que se desprenden de la puesta en práctica de dichas medidas puede ofrecer conclusiones exactas en cuanto a la pertinencia de su aplicación. Con respecto al coste, será necesario distinguir, por una parte, el coste directo de la construcción y del mantenimiento de centros de control, así como la verificación de la puesta en práctica de medidas, y, por otra, el coste indirecto que ello significa para el propietario del vehículo.

2.2. Sin embargo, de lo anterior, no se debe deducir que la reducción del número de muertos y de heridos en la carretera no es un objetivo social «negociable».

2.3. Tratándose del campo de aplicación de esta Directiva, el Comité lamenta la exclusión de las motocicletas, así como la falta de disposiciones especiales para otras categorías de vehículos (ver apartado 2.7). Por otra parte, se pregunta de qué manera podría garantizarse la seguridad en carretera de los vehículos y tractores agrícolas. Sin embargo, considera que esto no debería impedir al Consejo adoptar rápidamente la Directiva.

2.4. La lista de puntos sobre los que debe basarse el control técnico de los vehículos (Anexo III) es, en grandes líneas, suficiente y razonable. Ello no excluye la necesidad de proceder a un reexamen y a la aclaración (por ejemplo ruidos de los viejos vehículos, dirección del vehículo) de ciertos puntos específicos. El Comité precisa que el contenido de esta lista debe examinarse periódicamente, teniendo en cuenta las modificaciones que sobrevienen en la construcción del equipo obligatorio de los vehículos (por ejemplo introducción de la microelectrónica en el transcurso de los últimos años).

2.5. Además, es esencial que la mayoría de los controles sean efectuados sobre la base de criterios objetivos. Los controles de carácter subjetivo (como por ejemplo la evaluación del deterioro de la suspensión/dirección), fuentes evidentes de controversias, deberían reducirse al máximo.

2.6. Con respecto tanto al contenido como a las modalidades y a la periodicidad de los controles, sería necesario estudiar la distinción entre los puntos relativos al estado mecánico de los vehículos que están directamente ligados a la seguridad en carretera y aquellos que tienen relación con el medio ambiente. Tales experiencias ya existen en el seno de la Comunidad.

2.7. El Comité desea el examen de un control técnico específico en los siguientes casos:

— vehículos privados, profesionales o de alquiler (por ejemplo, control más frecuente para estos últimos);

[1] DO nº C 60 de 26. 7. 1973, p. 1; DO nº C 25 de 28. 1. 1985, p. 46; DO nº C 101 de 28. 4. 1986, p. 8.

— vehículos no homologados antes de su matriculación, vehículos sometidos al control periódico y aquellos sometidos al control especial, como consecuencia del cambio de propietario o accidente.

2.8. El Comité considera, además, que la simple puesta en práctica de la presente Directiva por parte de los Estados miembros no es suficiente: todavía falta que ésta se efectúe, de manera homogénea. Este punto reviste una importancia particular en lo que respecta al contenido del control. Un vehículo que haya pasado con éxito el control técnico o que haya sido rechazado en un Estado miembro, debería ser tratado de la misma manera en cualquier otro Estado miembro de la Comunidad.

2.9. El Comité piensa que el control técnico es de competencia de los poderes públicos. La definición de modalidades, así como la verificación de la puesta en práctica del control técnico incumben a las autoriades de los Estados miembros. El Comité considera, como la Comisión (artículo 7, apartado 3, de la propuesta), que este control podría delegarse a los centros autorizados que dispongan de los equipos necesarios, como lo muestra la experiencia de algunos países. Entonces, sería necesario que esos centros estuvieran bajo la supervisión permanente del Estado.

2.10. En la propuesta de la Comisión relativa a los vehículos rechazados por el control técnico, no se ha contemplado ninguna medida. El Comité considera que deberían establecerse obligaciones de reparaciones, de renovación o de destrucción de los vehículos concernidos. En ese caso, sería útil, proceder a un «control automático», como por ejemplo en ciertos países en donde la obtención de los documentos necesarios para la circulación de un vehículo, está sujeto a la posesión del certificado del control técnico.

2.11. En lo que respecta a la aplicación de la Directiva (art. 2 de la propuesta), el Comité considera que la Comisión y el Consejo deberían revisar el calendario de derogaciones del artículo 2, apartado 3 de la propuesta, cuyos plazos de vencimiento se aproximan demasiado en los Estados miembros que cuentan con una infraestructura insuficiente para el control técnico.

2.12. Finalmente, el Comité considera que la información proporcionada por los Estados miembros sobre las medidas adoptadas (artículo 2, apartado 2 de la propuesta de la Comisión), debe efectuarse anualmente, sobre la base de documentos comunes para todos los Estados miembros. Ello permitirá aumentar la precisión, la claridad y la regularidad de las informaciones proporcionadas y de lograr, en consecuencia, una mayor eficacia en cuanto al control de la puesta en aplicación de las medidas. Por su parte, la Comisión debería publicar periódicamente y transmitir al Comité, un informe basado en los datos suministrados por los Estados miembros, en cuanto a la aplicación de la Directiva.

Hecho en Bruselas, il 23 de octubre de 1986.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Alfons MARGOT