A política de concorrência da Comunidade prevalecerá na medida em que tomar em consideração estes dois factores, que constituem o verdadeiro desafio do nosso tempo.

Feito em Bruxelas, em 23 de Outubro de 1986.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Alfons MARGOT

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 77/143/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques [1]

(86/C 333/02)

Em 20 de Maio de 1986 e em conformidade com as disposições constantes do artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, o Conselho decidiu submeter ao Comité Económico e Social um pedido de parecer sobre a proposta de directiva supra-mencionada.

A Secção dos Transportes e Comunicações, incumbida de preparar os trabalhos nesta matéria, adoptou o seu parecer, em 10 de Setembro de 1986, com base no relatório oral do Sr. Corell Ayora.

O Comité Económico e Social adoptou, durante a sua 240ª Sessão Plenária (reunião de 23 de Outubro de 1986) (Relator-geral: Sr. Corell Ayora, artigo 18º do regulamento interno), por unanimidade, o seguinte parecer:

1. Observações gerais

1.1. O Comité acolhe favoravelmente os objectivos da proposta de directiva que visa em primeiro lugar a melhoria da segurança rodoviária e que poderia além disso contribuir para:

— a protecção do ambiente através da redução das emissões sonoras e emissões de gás do escape (redução das emissões de óxido de carbono, de hidrocarbonetos e de óxido de azoto),

— a poupança de carburante, a criação de novos postos de trabalho, maior disponibilidade dos veículos e uma melhor informação dos proprietários dos veículos e seus construtores.

1.2. Além disso, esta proposta, sendo uma medida de aproximação das legislações, contribuirá para a supressão das divergências entre os Estados-membros e para a unificação posterior do espaço comunitário num sector tão nevrálgico como é a segurança rodoviária.

1.3. A este propósito, é de referir que certos Estados-membros acusam atrasos e lacunas consideráveis em matéria de controlo técnico dos veículos, o que acarreta consequências de uma extrema gravidade para a segurança nas estradas. Esta situação agravou-se pelo aumento bastante pronunciado do número de veículos em circulação no decurso destes últimos anos. Neste aspecto, o Comité lamenta a longa inércia das instituições comunitárias, e em primeiro lugar do Conselho, no que diz respeito à elaboração de uma legislação comunitária respeitante ao controlo técnico dos veículos ligeiros.

1.4. No entanto, não se pode esquecer que a extensão do controlo técnico aos carros particulares, às camionetas e às furgonetas constitui apenas um dos aspectos da segurança rodoviária. Não é senão através de medidas que se devem igualmente tomar em outros domínios e no mais curto prazo, como já o tinha sugerido o Comité no seu parecer relativo ao Ano Europeu da Segurança Rodoviária (1986) [2], que se poderão obter melhorias apreciáveis no domínio da segurança rodoviária. A este propósito, espera-se com impaciência as propostas da Comissão.

[1] JO nº C 133 de 31. 5. 1986 p. 3.

[2] JO nº C 101 de 28. 4. 1986, p. 8.

1.5. O Comité lembra igualmente que a necessidade de se instaurar um controlo técnico obrigatório dos veículos que circulam no território da Comunidade, foi já frisada várias vezes, no passado, pelo CES, designadamente nos seus pareceres sobre: o estabelecimento de um controlo técnico dos veículos pesados de mercadorias e de outras determinadas categorias de veículos; as directivas relativas ao teor em chumbo na gasolina e às emissões dos veículos a motor; o Ano Europeu da Segurança Rodoviária [1].

1.6. Aceitando em princípio a proposta da Comissão, o Comité é, porém, de opinião que esta proposta põe problemas quanto à sua aplicação e devia ser melhorada em certos aspectos. Neste sentido, o Comité formula as observações seguintes:

2. Observações particulares

2.1. Da exposição dos motivos da proposta da Comissão, o Comité deduz que ela dispunha de dados bastantes para justificar a extensão da Directiva 77/143/CEE às categorias dos veículos em questão (ver ponto 1.4). Para melhor poder apreciar a importância de todos os aspectos da proposta, o Comité teria, no entanto, desejado poder dispor, quanto a ela, de dados pormenorizados nos domínios seguintes:

— o sistema de controlo técnico dos veículos ligeiros, profissionais ou particulares actualmente em vigor nos Estados-membros (por exemplo, modalidade e conteúdo do controlo; vantagens-inconvenientes),

— as condições particulares que prevalecem em cada país, por exemplo, quantidade de veículos em circulação; classificação por categoria e por idade; existência de centros de controlo e de peças sobresselentes,

— estado de aplicação até hoje da Directiva 77/143/CEE nos Estados-membros, isto é, a questão de saber se e em que medida esta directiva foi aplicada e com que resultados.

Neste contexto, o Comité deseja que a Comissão tenha em conta estes aspectos aquando dos estudos e investigações que ela tem intenções de promover no âmbito da segurança rodoviária, estudos e investigações que prevêem, entre outras, a criação de um banco de dados comunitários sobre a segurança rodoviária, ficando este centro à disposição de todos os Estados-membros. Além disso, o Comité considera que seria útil poder dispor de dados seguros e apoiados em documentos relativamente ao custo e às vantagens resultantes da aplicação das medidas propostas. (As experiências da aplicação do controlo dos veículos particulares em certos países revelam-se preciosas neste aspecto). Uma comparação dos custos e vantagens decorrentes da aplicação destas medidas poderá permitir tirar conclusões quanto à pertinência da sua aplicação. No que respeita ao custo, será necessário recorrer a uma distinção entre, por um lado, o custo directo da construção e da manutenção dos centros de controlo, bem como da verificação da aplicação das medidas e, por outro lado, o custo indirecto que daí resulta para o proprietário do veículo.

2.2. Do que foi exposto, não se deve no entanto deduzir que a diminuição do número de mortos e de feridos da estrada é um objectivo social « negociável ».

2.3. Quanto ao âmbito de aplicação da presente directiva, o Comité lamenta a exclusão dos motociclos, bem como a falta de disposições especiais respeitantes a outras categorias de veículos (ver também o ponto 2.7.) Além disso, ele interroga-se sobre a maneira como a segurança rodoviária das máquinas e tractores agrícolas poderia ser garantida. Pensa, no entanto, que isto não deveria entravar a adopção rápida da directiva pelo Conselho.

2.4. A lista dos pontos sobre os quais deve incidir o controlo dos veículos (Anexo III) é, *grosso modo*, suficiente e razoável. Isso não exclui evidentemente a necessidade de se proceder a um novo exame e ao esclarecimento (por exemplo nocividades dos veículos velhos; direcção do veículo) de certos pontos específicos. O Comité precisa igualmente que o conteúdo desta lista deve ser revisto periodicamente, tendo em conta as modificações que intervêm na construção e no equipamento dos veículos (por exemplo, introdução da microelectrónica no decurso dos últimos anos).

2.5. Além do mais, é essencial que a maioria dos controlos sejam efectuados com base em critérios objectivos. Os controlos com carácter subjectivo (como por exemplo, a avaliação do desgaste da suspensão/direcção), evidente fonte de controvérsia, deveriam ser reduzidos ao mínimo.

2.6. No que diz respeito tanto ao conteúdo como às modalidades e periodicidade dos controlos, dever-se-ia estudar a eventual necessidade de se estabelecer uma distinção entre os pontos relativos ao estado mecânico dos veículos e que, por isso, estão directamente ligados à segurança nas estradas, e os que têm uma relação com o ambiente. Tais experiências existem já na Comunidade.

2.7. Mais deseja o Comité o exame de um controlo técnico específico nos casos seguintes:

— veículos particulares, profissionais e de locação (para estes últimos, por exemplo, controlo mais frequente),

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

— veículos não homologados antes de estarem matriculados, veículos submetidos ao controlo periódico e os submetidos ao controlo especial, tendo mudado de proprietário ou na sequência de um desastre.

2.8. O Comité pensa, além disso, que a simples aplicação da presente directiva pelos Estados-membros não basta: é necessário ainda que esta seja efectuada de modo uniforme. Este ponto reveste uma importância especial no que se refere ao conteúdo do controlo. Um veículo que, num Estado-membro, tenha sido aprovado ou reprovado num controlo técnico, deveria ser tratado da mesma maneira em qualquer um dos outros Estados-membros da Comunidade.

2.9. O Comité pensa que o controlo técnico é do foro das entidades públicas. A definição das modalidades bem como a verificação da efectuação do controlo técnico incumbem às autoridades dos Estados-membros. Como a Comissão (nº 3 do artigo 1º da proposta), também o Comité considera que o controlo poderia ser efectuado por centros legalmente reconhecidos que dispusessem do equipamento necessário, como o atesta, aliás a experiência de alguns países. Seria então necessário que estes centros ficassem sob a vigilância permanente do Estado.

2.10. Nada está previsto na proposta da Comissão quanto aos veículos reprovados no controlo técnico. O Comité considera que se devia obrigar a proceder a consertos, ao estado de funcionamento ou à destruição dos veículos em questão. Quanto a isto, seria bom introduzir um sistema de controlo automático, como se faz em determinados países, onde a obtenção dos documentos que autorizam a circulação de um veículo, está dependente da posse de um certificado do controlo técnico.

2.11. No que diz respeito à aplicação da directiva (artigo 2º da proposta), o Comité considera que a Comissão e o Conselho deveriam rever o calendário das derrogações constantes da alínea a), do nº 3, do artigo 2º da proposta, calendário que lhe parece fixar prazos demasiadamente aproximados para os Estados-membros que têm actualmente uma infraestrutura insuficiente para o controlo técnico.

2.12. Por último, o Comité é de opinião que a informação fornecida pelos Estados-membros à Comissão sobre as medidas adoptadas (nº 2 do artigo 2º da proposta da Comissão) deve efectuar-se anualmente na base de documentos comuns a todos os Estados-membros. Isso permitirá aumentar a precisão, a clareza e a regularidade das informações dadas e chegar, por conseguinte, a uma maior eficácia em matéria de controlo da aplicação das medidas. A Comissão, quanto a ela, deveria periodicamente publicar e transmitir ao Comité um relatório com base nas informações dos Estados-membros relativas à aplicação das directivas.

Feito em Bruxelas, em 23 de Outubro de 1986.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Alfons MARGOT