

4.6. Der skal yderligere gøres den sidebemærkning, at det nye system er så komplekst, at der i visse tilfælde vil kunne sættes et spørgsmålstejn ved pålideligheden af de indsamlede data. I visse randregioner, hvor man ikke råder over den fornødne teknologi eller et tilstrækkeligt uddannet personale, vil indsamlingen og behandlingen af statistiske data skabe problemer. I et land som f.eks. Luxembourg vil der være et uomgængeligt

nødvendigt krav om en styrkelse af de berørte tjenestegrene, som i øjeblikket inden for samarbejdet af Den belgisk-luxembourgiske økonomiske Union (BLØU) bistås af de belgiske myndigheder. Sideløbende med indkøringen af det ny system vil det også være en god ting, om Kommissionen kunne yde teknisk, uddannelsesmæssig og finansieringsmæssig bistand.

Bryssel, den 26 april 1989.

Alberto MASPRONE

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om Kommissionens forslag til Rådets direktiv om kørekort⁽¹⁾

(89/C 159/08)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 21. december 1988 under henvisning til EØF-traktatens artikel 75 at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for transport og kommunikation, som udpegede Ulbo Tukker til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 12. april 1989.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 265. plenarforsamling den 26. april 1989, med stort flertal og fire stemmer hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Ifølge direktiv 80/1263/EØF af 4. december 1980⁽²⁾ skal:

a) et kørekort fortsat være gyldigt et år efter flytning til andet medlemsland. Inden udløbet af det første år skal kørekortet være ombyttet med et kørekort udstedt af den anden medlemsstat;

b) pr. 1. januar 1986 indføres en EF-kørekortmodel.

1.2. Der er problemer med sammenligningen af de forskellige medlemsstaters kørekort. Der er forskelle vedrørende:

a) køretøjskategorier;

b) gyldighedsperiode;

c) prøvebestemmelser.

1.3. Ifølge Kommissionens arbejdsprogram for 1985 vil der blive fremsat forslag om, at kørekort gælder i hele EF, uanset i hvilket medlemsland indehaveren bor.

Ligeledes agtede man at indføre gunstigere bestemmelser for handicappede og invalider.

1.4. På denne baggrund foreslår Kommissionen nu, at direktiv 80/1263/EØF udgår til fordel for et nyt direktiv.

2. Generelle bemærkninger

2.1. ØSU finder det rigtigt at harmonisere kørekortene i hele EF, ikke alene af tekniske, men også af psykologiske grunde.

2.1.1. Teknisk set er det naturligvis en fordel, at alle medlemsstater håndhæver de samme regler, så kørekortene kan tillægges samme værdi.

⁽¹⁾ EFT nr. C 48 af 27. 2. 1989, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 375 af 31. 12. 1980, s. 1.

2.1.2. Psykologisk er det af betydning for opfattelsen af Fællesskabet som »Borgernes Europa«. Næsten enhver borger i EF bliver med et sådant direktiv stillet over for nogle regler, som angår og gælder alle og enhver. Dermed vil man begynde at mærke, at der arbejdes for enhed og fællesskab i Europa.

3. Særlige bemærkninger

3.1. *Ad artikel 4.1*

Reglerne er allerede sådan i de fleste medlemsstater. Kategorierne står allerede på EF-kørekortet.

3.2. *Ad artikel 4.3*

Indebærer visse ændringer for tre medlemsstater.

3.3. *Ad artikel 4.4*

Der indføres en grænse ved 400 cm³ slagvolumen, hvilket allerede findes i nogle medlemsstater.

Der bør gives tilstrækkelig tid til gennemførelse af en sådan regel.

3.4. *Ad artikel 4.5*

ØSU støtter indførelsen af særlige kørekort for disse kategorier, navnlig hvad der foreslås for kategori C og D.

3.4.1. Kategori C

Et køretøj på over 3 500 kg er at betragte som lastvogn med helt andre egenskaber end en personvogn, idet de større dimensioner og manøvreringen, især baglæns, stiller andre krav til føreren.

3.4.2. Kategori D

Køretøjer med under 8 siddepladser (føreren ikke medregnet) omfatter stationscars og f.eks. vogne til befordring af arbejdsfolk, men med dimensioner svarende til normale personvogne.

Køretøjer med mere end 8 siddepladser (føreren ikke medregnet) må betegnes som minibusser. Ansvarsforholdene er anderledes, vejstabiliteten en anden, manøvreringen vanskeligere, hvorfor en mere krævende uddannelse og et dertil hørende certifikat er påkrævet.

3.4.3. Kategori C + E

Se under C.

3.4.4. Kategori D + E

Se under D.

3.4.5. ØSU finder, at det nok er rigtigt at stille de større færdighedskrav i forbindelse med de i artikel 4, stk. 5, nævnte kategorier, men at de lægelige krav under Gruppe 1 er tilstrækkelige.

3.4.6. Artikel 4, stk. 5, er et omstridt punkt, idet normerne i UK og Irland adskiller sig fra de andre medlemsstaters, og idet minibusser spiller en vigtig rolle i disse to lande. Der er desuden delte meninger såvel inden for disse lande som blandt deres repræsentanter.

3.5. *Ad artikel 8*

Jf. bemærkningen under 3.4.5 vedrørende mildere krav i forbindelse med de under artikel 4, stk. 5, nævnte køretøjskategorier.

3.6. *Ad artikel 9*

Når der indføres identisk kørekort i hele EF, må også gyldighedsperioden være den samme overalt.

3.7. *Ad artikel 10, stk. 2*

En EF-statsborger, som bosætter sig i et andet medlemsland, kan anmode om et kørekort udstedt af myndigheden i bopælslandet, men skal da aflevere sit hidtidige kørekort. Dog er den pågældende ikke forpligtet til at få en sådan ombytning foretaget, idet den ene medlemsstats kørekort forbliver gyldigt i enhver anden medlemsstat, uanset hvor indehaveren har bopæl.

3.8. *Ad artikel 10, stk. 3*

Det er utænkeligt, at en medlemsstat, som udsteder kørekort til en ikke-EF-statsborger, skulle inddrage et eventuelt kørekort udstedt i et tredjeland. I de fleste lande forbliver kørekort, ligesom rejsepas, statens ejendom og kan således ikke inddrages af en anden stat.

3.9. *Bilagene*

Det er vanskeligt at vurdere bilagene.

3.9.1. I bemærkningerne til Bilag 1 hedder det under punkt 6 (s. 14):

Medlemsstaterne har mulighed for:

- at lade kravet om foto bortfalde (der er her en fejl i den danske version af forslaget),
- at anføre postadresse i stedet for bopæl.

ØSU er ikke indforstået hermed, idet man mener, at korrekt foto og adresse er nødvendige for at forebygge falsknerier.

3.9.2. Bilag 2 er meget omfattende og detaljeret, og man fristes til at spørge, om alle disse krav virkelig er nødvendige.

Bryssel, den 26. april 1989.

3.9.3. I Bilag 3 må under 1.1, Gruppe 1, nævnes underkategorierne C + E og D + E.

Alberto MASPRONE

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om forslaget til Rådets direktiv om fartgrænser for visse kategorier af motorkøretøjer i Fællesskabet ⁽¹⁾

(89/C 159/09)

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 26. januar 1989 under henvisning til EØF-traktatens artikel 75 at anmode om Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's sektion for transport og kommunikation, som udpegede G. B. Cavazzuti til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 12. april 1989.

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 265. plenarforsamling, den 26. april 1989, med stort flertal og en stemme hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. ØSU godkender Kommissionens målsætning om ensartede EF-bestemmelser for vejtrafikken.

2. ØSU konstaterer, at forslaget til direktiv er begrænset til nogle bestemte aspekter (indførelse af differentierede hastighedsgrænser baseret på køretøjstype og vejtype). ØSU godkender Kommissionens pragmatiske fremgangsmåde og går med forbehold af nedenstående bemærkninger og betragtninger i det store og hele ind for Kommissionens forslag.

3. ØSU anmoder dog Kommissionen om at afrunde sine forslag ved, i rette tid, at foreslå en samlet ordning for EF's vejtrafik, og sideløbende hermed fremlægge løsningsmuligheder for personbiler. ØSU regner i den forbindelse med, at der i tilbørligt omfang tages hensyn til de oplysninger og de generelle og særlige bemærkninger i ØSU's udtalelse af 21. oktober 1987 om hastighedsgrænser ⁽²⁾.

4. ØSU konstaterer, at Kommissionen i det foreliggende forslag ikke refererer til ovennævnte udtalelse; den konstaterer imidlertid, at det foreliggende forslag i alt væsentligt drejer sig om det samme som i ovennævnte udtalelse.

5. Begrundelsen i forslaget er noget summarisk og går på stort set den samlede trafik (vare- og lastbiler, busser og privatbiler). Denne generelle og summariske form, som i øvrigt efterlader et lidet overbevisende indtryk, er skyld i, at Kommissionen gang på gang fremsætter urigtige udtalelser (pkt. 5 og 6), f.eks. om forbindelsen mellem ulykkeshyppighed og vejtype og endvidere om faktorer, som er bestemmende for køretøjers kollisionsenergi.

6. ØSU mener, at forudsætningen for en effektiv trafiksikkerhedspolitik er koordinerede og målrettede foranstaltninger: målsætningen er en nedbringelse af sandsynligheden for ulykker. Gennemtænkte og fornuftige foranstaltninger på vejtrafikområdet vil kunne bidrage til opfyldelsen af denne målsætning.

7. ØSU foreslår, at denne målsætning gives prioritet i direktivets dispositive del (i »betragtningerne«), og at

⁽¹⁾ EFT nr. C 33 af 9. 2. 1989, s. 9.

⁽²⁾ EFT nr. C 347 af 22. 12. 1987.