

46 Κατά δεύτερο λόγο, σημειώνεται ακόμα ότι δεδομένου του πολυπλοκού χαρακτήρα του προτεινόμενου συστήματος, κινδυνεύει η αξιοπιστία της στατιστικής πληροφορίας κυρίως για τις πιο απομακρυσμένες χώρες λόγω της ανεπαρκείας των τεχνικών δομών και του χαμηλού επιπέδου κατάρτισης του αρμοδίου προσωπικού για τη συλλογή και την επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων. Ομοίως θα τεθεί ένα πρόβλημα για μια μικρή χώρα, το Λουξεμβούργο, που είναι απαραίτητο

να ενισχυσει τις αρμοδιες υπηρεσιες του οι οποιες στο πλαίσιο της Οικονομικής Ένωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου επωφελούνται προς το παρόν της συνεργασίας των βελγικών διοικητικών υπηρεσιών. Παράλληλα προς μια ενδεχομενή εφαρμογή του νέου συστήματος καλό θα ήταν να προβλεφεί η Επιτροπή καταλλήλα μέσα τεχνικής και οικονομικής συνδρομής και σε ό,τι αφορά την κατάρτιση

Βρυξέλλες, 26 Απριλίου 1989

Ο Προεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Alberto MASPRONE

Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την άδεια οδήγησης⁽¹⁾

(89/C 159/08)

Στις 12 Δεκεμβρίου 1988 το Συμβούλιο αποφάσισε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 της Συνθήκης για ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η επεξεργασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότηση του στις 12 Απριλίου 1989, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Tukker

Κατά τη 265η συνόδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 26ης Απριλίου 1989) η ΟΚΕ υιοθέτησε με μεγάλη πλειοψηφία και 4 αποχές την ακολουθητή γνωμοδότηση

1 Εισαγωγή

1.1 Στην οδηγία 80/1263/ΕΟΚ της 4 Δεκεμβρίου 1980⁽²⁾ διαπιστώνεται ότι

- α) Σε περίπτωση μετοικεσίας σε άλλο κράτος μέλος, η άδεια οδήγησης εξακολουθεί να ισχύει για 1 χρόνο. Ωστόσο ύστερα από ένα χρόνο, η άδεια οδήγησης πρέπει να αντικατασταθεί από την άδεια οδήγησης του δεύτερου κράτους μέλους
- β) Από την 1η Ιανουαρίου 1986 ισχύει το κοινοτικό πρότυπο αδειας οδήγησης

1.2 Ωστόσο, η σύγκριση των αδειών οδήγησης στα διάφορα κράτη μέλη είναι δύσκολη επειδή διαπιστώθηκαν διαφορές όσον αφορά

- α) το είδος του οχήματος
- β) τη διάρκεια της ισχύος της αδειας
- γ) τις διατάξεις σχετικά με τις εξετάσεις

1.3 Στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 1985 αναφέρεται ότι πρέπει να υποβληθεί πρόταση σύμφωνα με την οποία η άδεια οδήγησης θα ισχύει σε ολοκληρή την επικράτεια της ΕΚ, ανεξαρτήτως από το κράτος μέλος στο οποίο κατοικεί ο κάτοχος

Επίσης χρειάζεται να θεσπιστεί ευνοικότερη ρύθμιση όσον αφορά μειονεκτούντα άτομα και τους αναπήρους

1.4 Με βάση τις διαπιστώσεις αυτές, η Επιτροπή προτείνει να αντικατασταθεί η οδηγία 80/1263/ΕΟΚ από μια νέα οδηγία

2 Γενικές παρατηρήσεις

2.1 Η ΟΚΕ κρίνει ότι η εναρμόνιση της νομοθεσίας σχετικά με τις άδειες οδήγησης στην Κοινότητα, αποτελεί θετικό βήμα, τόσο για τεχνικούς όσο και για ψυχολογικούς λόγους

2.1.1 Από τεχνική άποψη φυσικά θα ήταν θετικό αν όλα τα κράτη μέλη απαιτούν την πληρωμή των ιδίων προϋποθέσεων ώστε να αναγνωρίζονται όλες οι άδειες οδήγησης

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ C 48 της 27 2 1989 σ 1

⁽²⁾ ΕΕ αριθ L 375 της 31 12 1980 σ 1

2.1.2. Η ψυχολογική πτυχή του θέματος έχει σημασία για την Ευρώπη των πολιτών· γιατί έτσι κάθε πολίτης της Κοινότητας αντιλαμβάνεται ότι πρόκειται αφενός για μια οδηγία που αφορά τον καθένα και ότι καταβάλλονται προσπάθειες για την ένωση της Ευρώπης.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Άρθρο 4.1

Το θέμα αυτό έχει ήδη ρυθμισθεί στα περισσότερα κράτη μέλη προς αυτή την κατεύθυνση. Οι κατηγορίες των οχημάτων ήδη αναφέρονται στην κοινοτική άδεια οδήγησης.

3.2. Άρθρο 4.3

Έχουν γίνει ορισμένες αλλαγές σε τρία κράτη μέλη.

3.3. Άρθρο 4.4

Συμπεριλαμβάνεται η κατηγορία μοτοσυκλετών κυλινδρισμού 400 cm³. Η διάταξη αυτή ήδη ισχύει σε ορισμένα κράτη μέλη.

Σε περίπτωση έγκρισης της οδηγίας θα πρέπει να προβλεφθεί ικανοποιητική προθεσμία για την υλοποίηση των ανάλογων προσαρμογών.

3.4. Άρθρο 4.5

Η ΟΚΕ υποστηρίζει την καθιέρωση ειδικών αδειών οδήγησης για τις κατηγορίες αυτές. Ιδιαίτερα συμφωνεί με την πρόταση για τις κατηγορίες Γ και Δ.

3.4.1. Κατηγορία Γ

Τα φορτηγά οχήματα που υπερβαίνουν τα 3 500 χιλιόγραμμα, έχουν διαφορετικό χαρακτηριστικό από τα οχήματα μεταφοράς επιβατών. Έχουν μεγαλύτερες διαστάσεις, και είναι δυσκίνητα κυρίως όσον αφορά την προς τα πίσω εκκίνηση.

3.4.2. Κατηγορία Δ

Στην κατηγορία των οχημάτων με λιγότερα από οκτώ καθίσματα (χωρίς το κάθισμα του οδηγού), υπάγονται τα μικρά αυτοκίνητα και π.χ. τα αυτοκίνητα για τη μεταφορά προσωπικού, τα οποία όμως έχουν τις ίδιες διαστάσεις όπως και κανονικά επιβατικά οχήματα ιδιωτικής χρήσης.

Τα οχήματα με 8 καθίσματα (χωρίς το κάθισμα του οδηγού) υπάγονται στην κατηγορία των λεγόμενων μικρών λεωφορείων. Η ευθύνη σ'αυτή την περίπτωση είναι διαφορετική, όπως και η συμπεριφορά του αυτοκινήτου στο δρόμο (το αυτοκίνητο είναι πιο δυσκίνητο) επομένως απαιτείται αυστηρότερη εκπαίδευση με αντίστοιχη άδεια οδήγησης.

3.4.3. Κατηγορίες Γ και Ε

Βλέπε παρατηρήσεις για την κατηγορία Γ.

3.4.4. Κατηγορίες Δ και Ε

Βλέπε παρατηρήσεις για την κατηγορία Δ.

3.4.5. Η ΟΚΕ κρίνει ότι οι αυξημένες απαιτήσεις όσον αφορά τις κατηγορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 4.5 είναι δικαιολογημένες ιδίως σχετικά με την ικανότητα οδήγησης· κρίνει όμως επίσης οι απαιτήσεις σχετικά με την κατάσταση της υγείας των οδηγών, όσον αφορά την κατηγορία Ι είναι επαρκείς.

3.4.6. Το άρθρο 4.5 αποτελεί ένα επίμαχο σημείο επειδή στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Ιρλανδία ισχύουν διαφορετικές προδιαγραφές και τα μικρά λεωφορεία διαδραματίζουν σοβαρό ρόλο στις μεταφορές. Εξάλλου ακόμη και οι εκπρόσωποι των δύο αυτών κρατών μελών, εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις.

3.5. Άρθρο 8

Βλέπε επίσης τις παρατηρήσεις στο σημείο 3.4.5 σχετικά με τις απαιτήσεις για τα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 4.5 καθώς και τις ιατρικές απαιτήσεις για την κατηγορία Ι.

3.6. Άρθρο 9

Όταν θα ισχύει σε ολόκληρη την επικράτεια της Κοινότητας μια ενιαία άδεια οδήγησης, θα πρέπει και η διάρκεια ισχύος της άδειας αυτής να είναι ίδια σε όλα τα κράτη μέλη.

3.7. Άρθρο 10.2

Όταν ένας κάτοικος κράτους μέλους μετοικεί σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει την ανταλλαγή της άδειάς του με ισοδύναμη άδεια που εκδίδεται από το δεύτερο κράτος μέλος. Σ'αυτή την περίπτωση πρέπει βέβαια να επιστρέψει την άδεια οδήγησης που εκδόθηκε στην πατρίδα του. Ωστόσο ο κάτοχος δεν είναι υποχρεωμένος να ζητήσει νέα άδεια οδήγησης εφόσον η άδεια οδήγησης που εκδόθηκε στην πατρίδα του, ισχύει και σε άλλα κράτη μέλη, ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής του κατόχου.

3.8. Άρθρο 10.3

Είναι αδιανόητο να απαιτεί ένα κράτος μέλος που εκδίδει άδεια οδήγησης σε υπήκοο τρίτου κράτους (μη μέλους) την κατάθεση της άδειας οδήγησης που εξέδωσε το τρίτο κράτος. Στα περισσότερα κράτη οι άδειες οδήγησης αποτελούν όπως και τα διαβατήρια, ιδιοκτησία του κράτους και επομένως σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να κατατεθούν στις αρχές άλλου κράτους.

3.9. Παραρτήματα

Είναι δύσκολο να εκφρασθεί γνώμη σχετικά με τα παραρτήματα.

3.9.1. Στη διευκρίνηση που περιλαμβάνει το παράρτημα Ι στο σημείο 6 (σ. 19) αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν:
— να μην απαιτούν τη φωτογραφία του κατόχου,
— να αντικαθιστούν την ένδειξη «κατοικία» με την ταχυδρομική διεύθυνση.

Η ΟΚΕ δεν συμφωνεί με τη διευκρίνηση αυτή και κρίνει ότι ακριβώς η φωτογραφία και η ακριβής διεύθυνση είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να μην υπάρξουν παραβάσεις.

3.9.2. Το Παράρτημα II είναι υπερβολικά εκτεταμένο και το τμήμα διερωνάται αν είναι πράγματι αναγκαίες όλες αυτές οι απαιτήσεις.

3.9.3. Στο παράρτημα III στο σημείο 1.1 να συμπεριληφθούν στην Ομάδα I οι υποκατηγορίες Γ + Ε και Δ + Ε.

Βρυξέλλες, 26 Απριλίου 1989.

Ο Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Alberto MASPRONE

Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τα όρια ταχύτητας που εφαρμόζονται σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα⁽¹⁾

(89/C 159/09)

Στις 26 Ιανουαρίου 1989 το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, με βάση το άρθρο 75 της Συνθήκης για την ίδρυση της ΕΟΚ, να γνωμοδοτήσει για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 12 Απριλίου 1989 με βάση την εισήγηση του κ. Cavazzuti.

Στη 265η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 26ης Απριλίου 1989) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Η ΟΚΕ επικροτεί το στόχο της Επιτροπής για μια ομοιόμορφη ρύθμιση της οδικής κυκλοφορίας σε κοινοτικό επίπεδο.

2. Η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι η πρόταση οδηγίας περιορίζεται μόνο σε ορισμένες πτυχές (εισαγωγή διαφορετικών ορίων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του οχήματος και των οδών) και αποδέχεται αυτή τη ρεαλιστική προσέγγιση της Επιτροπής. Επικροτεί γενικά την πρόταση της Επιτροπής, και διατυπώνει τις παρακάτω παρατηρήσεις και εκτιμήσεις.

3. Η ΟΚΕ ωστόσο καλεί την Επιτροπή να ολοκληρώσει έγκαιρα το πλαίσιο, με την επεξεργασία προτάσεων για τη συνολική ρύθμιση της κυκλοφορίας στους δρόμους της Κοινότητας, και να διατυπώσει παράλληλα προτάσεις για τα επιβατικά αυτοκίνητα. Με την έννοια αυτή το τμήμα εύχεται να εκτιμηθούν δεόντως οι υποδείξεις και οι γενικές και ειδικές εκτιμήσεις που περιέχονται στη γνωμοδότηση της ΟΚΕ για τα όρια ταχύτητας της 21ης Οκτωβρίου 1987⁽²⁾.

4. Η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι στο υπό εξέταση έγγραφο η Επιτροπή δεν αναφέρεται στην ανωτέρω γνωμοδότηση αλλά υπογραμμίζει ότι το περιεχόμενο της πρότασης αυτής δεν απέχει ουσιαστικά από τα αναφερόμενα στη γνωμοδότηση ως προς τις σχετικές πτυχές.

5. Όσον αφορά την αιτιολογική έκθεση της πρότασης, η ΟΚΕ παρατηρεί κυρίως ότι τα επιχειρήματα αναπτύσσονται κατά τρόπο αρκετά συνοπτικό και γίνεται σφαιρική εκτίμηση όλης της κυκλοφορίας (οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, για την ομαδική μεταφορά προσώπων και αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης). Ο γενικός και συνοπτικός χαρακτήρας της περιγραφής αυτής, εκτός από το γεγονός ότι είναι ελάχιστα πειστικός, οδηγεί την Επιτροπή σε ανακριβείς διαπιστώσεις (σημεία 5 και 6), όπως π.χ. για τη σχέση μεταξύ ατυχημάτων και διάφορων τύπων δρόμων, όπως επίσης και για τους παράγοντες που καθορίζουν τη δύναμη πρόσκρουσης των οχημάτων σε περίπτωση ατυχήματος.

6. Η ΟΚΕ εκτιμά ότι μια αποτελεσματική πολιτική οδικής ασφάλειας απαιτεί συντονισμένες και εξειδικευμένες παρεμβάσεις: στόχος είναι η μείωση των πιθανοτήτων ατυχήματος. Προσεκτικά και ορθολογικά μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη αυτού του στόχου.

7. Με την έννοια αυτή η ΟΚΕ επιθυμεί να καταλάβει ο στόχος αυτός εξέχουσα θέση στις διατάξεις της οδηγίας (στην

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 33 της 9. 2. 1989, σ. 9.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 347 της 22. 12. 1987.