

4.6. Asimismo, habida cuenta de la complejidad del nuevo sistema propuesto, se observa que la fiabilidad de la información estadística se resentirá, sobre todo en los países periféricos, por el insuficiente nivel técnico y de formación del personal encargado de la recogida y tratamiento de las estadísticas. En el pequeño país que es Luxemburgo, también se planteará el problema técnico relativo al indispensable refuerzo de los servicios

interesados, los cuales, en el marco de la Unión económica belga-luxemburguesa (UEBL), cuentan actualmente con la colaboración de la administración belga. Paralelamente a una eventual aplicación del nuevo sistema, conviene que la Comisión prevea los medios adecuados para ofrecer ayuda técnica, financiera y de formación.

Hecho en Bruselas, el 26 de abril de 1989.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

Alberto MASPRONE

Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo sobre el permiso de conducción⁽¹⁾

(89/C 159/08)

El 21 de diciembre de 1988, de conformidad con el artículo 75 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 12 de abril de 1989 (ponente: Sr. Tukker).

En su 265ª sesión plenaria (sesión del 26 de abril de 1989), el Comité Económico y Social adoptó por amplia mayoría y 4 abstenciones el siguiente dictamen.

1. Introducción

1.1. La Directiva 80/1263/CEE del 4 de diciembre de 1980⁽²⁾ establece que:

- a) Cuando el titular de un permiso de conducción expedido en un Estado miembro transfiere su residencia a otro Estado miembro, dicho permiso seguirá siendo válido en dicho Estado durante un año. No obstante, antes de que expire dicho período, el permiso deberá ser canjeado por uno del segundo Estado.
- b) A partir del 1 de enero de 1986, se introduce un modelo comunitario de permiso de conducción.

1.2. Se plantean dificultades a la hora de comparar los permisos de conducción en los diferentes Estados miembros. Estas dificultades radican en

- a) las categorías de vehículos,
- b) el período de validez de los permisos,
- c) las normas relativas a los exámenes.

1.3. El programa de trabajo de la Comisión de 1985 precisó que ésta se comprometía a hacer una propuesta encaminada a garantizar el reconocimiento del permiso de conducción en toda la Comunidad, cualquiera que fuera el Estado de residencia del titular del permiso.

Asimismo, debería adoptarse una legislación más favorable para minusválidos e inválidos.

1.4. Sobre la base de estos compromisos, la Comisión propone sustituir la Directiva 80/1263/CEE por una nueva Directiva.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité considera positiva la armonización de los permisos de conducción en la Comunidad, no sólo por razones técnicas, sino también psicológicas.

2.1.1. Desde un punto de vista técnico, es naturalmente preferible que todos los Estados miembros apliquen los mismos criterios, en aras al reconocimiento uniforme de todos los permisos de conducción.

⁽¹⁾ DO nº C 48 de 27. 2. 1989, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 1.

2.1.2. A nivel psicológico, es importante para la Europa de los ciudadanos. De esta forma, prácticamente todos los ciudadanos comunitarios estarán confrontados a una Directiva que interesa y se dirige a todo el mundo. Así se empieza a cobrar conciencia del trabajo realizado en beneficio de la unificación europea.

3. Observaciones específicas

3.1. Artículo 4.1

Esta disposición se aplica ya en la mayoría de los Estados miembros. Las categorías ya figuran en el permiso de conducción comunitario.

3.2. Artículo 4.3

Se observa alguna diferencia en tres Estados miembros.

3.3. Artículo 4.4

Introducción de motores de 400 cm³. Ya se aplica en algunos Estados miembros.

Cuando se haya adoptado, deberá preverse tiempo suficiente para su aplicación.

3.4. Artículo 4.5

El Comité apoya la introducción de permisos de conducción específicos para estas categorías. Apoya asimismo las propuestas relativas a las categorías C y D.

3.4.1. Categoría C

Por encima de 3 500 kg, los vehículos se convierten en camiones con unas características totalmente diferentes de las de los vehículos destinados al transporte de personas. Las dimensiones son mayores y las maniobras (por ejemplo la marcha atrás) más difíciles.

3.4.2. Categoría D

Dentro de la categoría de vehículos con ocho asientos (sin contar el del conductor), figuran los *breaks* y, por ejemplo, los coches destinados al transporte de personal cuyas dimensiones no excedan las de un coche normal.

A partir de ocho asientos (sin contar el del conductor), el vehículo se convierte en minibús. La responsabilidad es diferente, así como el comportamiento en carretera, y son más difíciles las maniobras. En consecuencia, es conveniente prever una formación más exigente, con el correspondiente permiso de conducción.

3.4.3. Subcategoría C + E

Véase categoría C.

3.4.4. Subcategoría D + E

Véase categoría D.

3.4.5. El Comité considera, en lo que respecta a las categorías de vehículos mencionadas en el punto 5 del artículo 4, que se justifican unas exigencias más elevadas en materia de conducción pero que para el grupo I son suficientes los requisitos médicos.

3.4.6. El punto 5 del artículo 4 es un punto controvertido, dado que el Reino Unido y la República de Irlanda tienen unas normas algo diferentes y que en estos dos países los minibuses tienen mucha más importancia. Por otra parte, las opiniones son diferentes incluso en dichos Estados miembros y entre sus representantes.

3.5. Artículo 8

Véase también el punto 3.4.5 relativo a las exigencias para las categorías de vehículos referidas en el punto 5 del artículo 4, así como los requisitos médicos para el grupo I.

3.6. Artículo 9

Cuando se establezca un permiso de conducción uniforme en la Comunidad, será necesario determinar un período de validez único en todos los Estados miembros.

3.7. Artículo 10.2

Todo ciudadano comunitario que traslade su residencia normal a otro Estado miembro podrá solicitar el canje de su permiso por otro equivalente expedido por el Estado de nueva residencia, pero deberá remitir su antiguo permiso expedido por el Estado de origen. No obstante, no será obligatorio solicitar un nuevo permiso, dado que el que haya expedido el Estado de origen seguirá siendo válido en los demás Estados miembros, independientemente del lugar de residencia del titular.

3.8. Artículo 10.3

Es inconcebible que un Estado miembro que expida un permiso de conducción a un nacional de un tercer país retire el permiso expedido por dicho país. En la mayor parte de los países, los permisos de conducción son propiedad del Estado, al igual que los pasaportes, y no pueden ser reclamados por otro Estado.

3.9. Anexos

Es difícil emitir un juicio sobre estos Anexos.

3.9.1. En los comentarios relativos al Anexo I, se especifica en el punto 6 (página 19) que:

Los Estados miembros estarán facultados para:

- suprimir la fotografía,
- reemplazar el domicilio por la dirección postal.

El Comité no suscribe este punto; considera que una foto adecuada y la dirección exacta son elementos necesarios para evitar fraudes.

3.9.2. El Anexo II es muy detallado. Cabe preguntarse si todas estas exigencias son realmente necesarias.

3.9.3. En el punto 1.1 del Anexo III, deberían incluirse en el grupo I las subcategorías C + E y D + E.

Hecho en Bruselas, el 26 de abril de 1989.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Alberto MASPRONE

Dictamen sobre la propuesta de Directiva del Consejo relativa a los límites de velocidad para algunas categorías de vehículos a motor en la Comunidad⁽¹⁾

(89/C 159/09)

El 26 de enero de 1989, de conformidad con el artículo 75 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 12 de abril de 1989 (ponente: Sr. Cavazzuti).

En su 265ª sesión plenaria (sesión del 26 de abril de 1989), el Comité Económico y Social ha aprobado por gran mayoría con 1 voto en contra el siguiente dictamen.

1. El Comité hace suyo el objetivo de la Comisión de proceder a la reglamentación uniforme de la circulación por carretera a nivel comunitario.

2. El Comité comprueba que la propuesta de Directiva se limita únicamente a algunos aspectos (introducción de límites diferenciados en función de las características del vehículo y de las vías circulatorias), aprueba este enfoque pragmático de la Comisión, y, sin perjuicio de las observaciones que se indican a continuación, comparte en lo esencial su propuesta.

3. No obstante, el Comité invita a la Comisión a completar con prontitud el cuadro, elaborando asimismo las propuestas para la reglamentación general del tráfico viario en la Comunidad y estableciendo en ese contexto los supuestos relativos a los automóviles. En este sentido, el Comité espera que se tomen en consideración las indicaciones formuladas y las consideraciones generales y específicas contenidas en el dictamen del Comité sobre límites de velocidad, emitido el 21 de octubre de 1987⁽²⁾.

4. El Comité, al comprobar que la Comisión no cita dicho dictamen en el documento examinado, destaca por su parte a los efectos pertinentes que el contenido de la presente propuesta no difiere en lo esencial de lo indicado en aquél.

5. En lo relativo al informe explicativo que acompaña a la propuesta, el Comité observa ante todo que sus argumentos tienen un carácter bastante sumario, tomando en consideración globalmente todo el tráfico (vehículos de transporte de mercancías, de tráfico de personas y de automóviles). El carácter genérico y sumario de esta exposición, además de resultar poco convincente, lleva a la Comisión a realizar frecuentes afirmaciones inexactas (puntos 5 y 6), por ejemplo sobre la relación entre accidentes y diversos tipos de carretera, y también sobre los componentes que determinan la fuerza de impacto de los vehículos en caso de accidente.

6. El Comité considera que una política eficaz de seguridad requiere intervenciones coordinadas y precisas: el objetivo consiste en la reducción de la posibilidad de accidentes. Ciertas medidas prudentes y racionales en la reglamentación de la circulación viaria pueden contribuir a conseguir este objetivo.

7. En este sentido, el Comité sugiere que las disposiciones de la Directiva (en sus considerandos) indiquen

⁽¹⁾ DO nº C 33 de 9. 2. 1989, p. 9.

⁽²⁾ DO nº C 347 de 22. 12. 1987.