

4.6. Si farà ancora osservare, a titolo complementare data la complessità del sistema proposto, che l'affidabilità delle informazioni statistiche rischia di essere minata dalle insufficienti capacità tecniche e dallo scarso livello d'informazione del personale incaricato della raccolta e del trattamento delle statistiche e ciò soprattutto nei paesi periferici. Un problema tecnico si porrà altresì per un paese piccolo come il Lussemburgo per

quanto si riferisce all'indispensabile potenziamento dei servizi interessati che nel quadro dell'Unione economica belgo-lussemburghese (UEBL) usufruiscono attualmente della collaborazione dell'amministrazione belga. Sarebbe opportuno che, di pari passo con l'eventuale attuazione del nuovo sistema, la Commissione preveda adeguati mezzi d'assistenza tecnica, educativa ed anche finanziaria.

Fatto a Bruxelles, il 26 aprile 1989.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale*

Alberto MASPRONE

### Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio concernente la patente di guida <sup>(1)</sup>

(89/C 159/08)

Il Consiglio, in data 21 dicembre 1988, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Tukker in data 12 aprile 1989.

Il Comitato economico e sociale ha adottato a grande maggioranza (4 astensioni), in data 26 aprile 1989, nel corso della 265ª sessione plenaria, il seguente parere.

#### 1. Introduzione

1.1. A mente della Direttiva 80/1263/CEE del 4 dicembre 1980 <sup>(2)</sup>:

- a) Qualora il titolare di una patente di guida rilasciata in uno Stato membro trasferisca la sua normale residenza in un altro Stato membro, la patente medesima resta valida per un periodo massimo di un anno e deve essere sostituita, prima dello scadere di tale termine, con una patente rilasciata dal secondo Stato.
- b) È istituito un modello comunitario di patente a decorrere dal 1º gennaio 1986.

1.2. È difficile stabilire le equivalenze tra le patenti dei vari Stati membri. Ci sono disparità per quanto concerne:

- a) le categorie dei veicoli,
- b) la durata di validità delle patenti,
- c) le norme relative alle prove che i conducenti devono superare.

1.3. Il programma di lavoro della Commissione per il 1985 ha precisato che quest'ultima si impegnava a presentare una proposta volta a garantire il riconoscimento della patente di guida in tutta la Comunità, indipendentemente dallo Stato di residenza del titolare della patente.

Dovrà essere prevista anche una normativa più favorevole per gli handicappati e gli invalidi.

1.4. Per rispondere a questi impegni la Commissione propone ora di sostituire la Direttiva 80/1263/CEE con una nuova direttiva.

#### 2. Osservazioni di carattere generale

2.1. A giudizio del Comitato l'armonizzazione delle patenti di guida nella Comunità è un fatto positivo, non solo per motivi tecnici, ma anche per ragioni di ordine psicologico.

2.1.1. Sotto il profilo tecnico è naturalmente auspicabile che tutti gli Stati membri prevedano le stesse condizioni in modo che le patenti possano essere considerate equipollenti.

<sup>(1)</sup> GU n. C 48 del 27. 2. 1989, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU n. L 375 del 31. 12. 1980, pag. 1.

2.1.2. Dal punto di vista psicologico quest'armonizzazione è importante per l'Europa dei cittadini: quasi ogni cittadino trova ora una direttiva che può interessarlo da vicino. In questo modo il pubblico comincia a rendersi conto che s'inizia a lavorare per l'unificazione dell'Europa.

### 3. Osservazioni di carattere particolare

#### 3.1. *Articolo 4, paragrafo 1*

Il disposto del paragrafo 1 è già attuato nella maggior parte degli Stati membri. Le categorie sono già indicate sulle patenti di guida della Comunità europea.

#### 3.2. *Articolo 4, paragrafo 3*

Un'unica modifica che interessa tre Stati membri.

#### 3.3. *Articolo 4, paragrafo 4*

Aggiunta dei motori a 400 cm<sup>3</sup>. Questa disposizione esiste già in alcuni Stati membri.

Ovi sia approvata occorrerà consentire tempo sufficiente per l'adeguamento.

#### 3.4. *Articolo 4, paragrafo 5*

Il Comitato appoggia l'introduzione di patenti specifiche per queste categorie, e in particolare le proposte relative alle categorie C e D.

##### 3.4.1. *Categoria C*

Oltre i 3 500 kg i veicoli sono considerati come autocarri, con caratteristiche completamente diverse dalle autovetture: dimensioni maggiori, difficoltà di manovra, ad esempio nella retromarcia.

##### 3.4.2. *Categoria D*

Fra i veicoli fino a otto posti a sedere (escluso il conducente) rientrano le giardinette, e ad esempio le auto per il trasporto di operai, però con le dimensioni delle normali autovetture.

I veicoli con più di 8 posti a sedere (escluso il conducente) rientrano nella categoria dei pulmini (o «minibus»). In questo caso ci sono differenze quanto alla responsabilità e alla tenuta di strada, le manovre sono più difficili, per cui è auspicabile una formazione più rigorosa con una patente che la attesti.

##### 3.4.3. *Categoria C + E*

Vedere C.

##### 3.4.4. *Categoria D + E*

Vedere D.

3.4.5. A giudizio del Comitato, per le categorie di veicoli indicate all'articolo 4, paragrafo 5, è opportuno prevedere esigenze più rigorose circa l'abilità di guida, ma le esigenze mediche previste per il gruppo 1 saranno sufficienti.

3.4.6. L'articolo 4, paragrafo 5, costituisce un punto controverso in quanto il Regno Unito e la Repubblica d'Irlanda hanno disposizioni diverse, e anche perché i pulmini («minibus») hanno un ruolo di rilievo in tali Stati membri. Va peraltro tenuto presente che al riguardo i punti di vista divergono nel Regno Unito e in Irlanda e che nemmeno i rappresentanti di questi due paesi sono concordi in materia.

#### 3.5. *Articolo 8*

Vedere anche l'osservazione al punto 3.4.5 per quanto concerne le esigenze previste per le categorie di veicoli menzionate all'articolo 4, paragrafo 5, come pure le esigenze mediche relative al gruppo 1.

#### 3.6. *Articolo 9*

Quando nella Comunità verrà introdotta un'unica patente di guida uniforme sarà necessario prevedere un'uguale durata di validità in tutti gli Stati membri.

#### 3.7. *Articolo 10, paragrafo 2*

La persona residente in uno Stato membro che si trasferisca in un altro Stato membro può chiedere che questo le rilasci una patente, ma in tal caso deve rendere la patente ottenuta nel proprio Stato membro di origine. L'interessato non è tenuto a chiedere una nuova patente in quanto la patente rilasciata dal suo Stato membro d'origine è, e rimane, valida anche in altri Stati membri, a prescindere dal luogo di residenza del titolare.

#### 3.8. *Articolo 10, paragrafo 3*

È impensabile che uno Stato membro che rilascia una patente a un cittadino di un paese terzo non membro della Comunità ritiri la patente emessa da quest'ultimo. Nella maggior parte degli Stati membri le patenti rimangono di proprietà dello Stato, alla stessa stregua dei passaporti, e non possono quindi essere ritirate da uno Stato diverso.

#### 3.9. *Allegati*

È difficile dare un giudizio sugli allegati.

3.9.1. Nei commenti relativi all'Allegato I, al punto 6 (pag. 19) è detto che:

«Gli Stati membri hanno la facoltà di:

- sopprimere la foto,
- sostituire il domicilio con l'indirizzo postale.»

A questo proposito il Comitato non è d'accordo e ritiene che per evitare frodi siano appunto indispensabili la foto e l'indirizzo esatto.

3.9.2. L'Allegato II è molto esteso: ci si può chiedere se tutte le condizioni indicate siano necessarie.

3.9.3. Nell'Allegato III, al punto 1.1, aggiungere le sottocategorie C + E e D + E al gruppo 1.

Fatto a Bruxelles, il 26 aprile 1989.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
Alberto MASPRONE

### Parere sulla proposta di direttiva del Consiglio relativa ai limiti di velocità per talune categorie di veicoli a motore nella Comunità <sup>(1)</sup>

(89/C 159/09)

Il Consiglio, in data 26 gennaio 1989, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Cavazzuti, in data 12 aprile 1989.

Il Comitato economico e sociale ha adottato a grande maggioranza e 1 voto contrario, il 26 aprile 1989, nel corso della 265<sup>a</sup> sessione plenaria, il seguente parere.

1. Il Comitato condivide l'obiettivo della Commissione di procedere alla regolamentazione uniforme della circolazione stradale a livello comunitario.
2. Il Comitato constata che la proposta di direttiva si limita solo ad alcuni aspetti (introduzione di limiti differenziati a seconda delle caratteristiche del veicolo e delle strade), approva tale approccio pragmatico della Commissione e, fatte salve le osservazioni e considerazioni che seguono, condivide sostanzialmente la proposta della Commissione.
3. Il Comitato invita tuttavia la Commissione a completare tempestivamente il quadro, elaborando anche le proposte per la regolamentazione complessiva del traffico sulle strade della Comunità ed a predisporre contestualmente le ipotesi riguardanti le autovetture. In tal senso il Comitato auspica che le indicazioni formulate e le considerazioni generali e specifiche contenute nel parere del Comitato sui limiti di velocità emesso il 21 ottobre 1987 <sup>(2)</sup> siano tenute nella giusta considerazione.
4. Il Comitato, constatando che nel documento in esame la Commissione non cita detto parere, sottolinea peraltro come il contenuto della presente proposta non si discosti sostanzialmente da quanto in esso indicato, per gli aspetti pertinenti.
5. Per quanto riguarda la «relazione esplicativa» che accompagna la proposta, il Comitato osserva innanzitutto che le argomentazioni sono svolte in modo alquanto sommario, prendendo in considerazione globalmente tutto il traffico (i veicoli adibiti al trasporto delle merci, al trasporto collettivo di persone e le autovetture). La genericità e la sommarietà di questa esposizione, oltre a risultare poco convincente, conduce la Commissione a frequenti affermazioni inesatte (punti 5 e 6) ad esempio sul rapporto tra incidenti e diversi tipi di strada ed anche sulle componenti che determinano la forza di impatto dei veicoli in caso di incidente.
6. Il Comitato ritiene che un'efficace politica della sicurezza richieda interventi coordinati e finalizzati: l'obiettivo è quello di ridurre la probabilità di incidenti. Accorte e razionali misure di regolamentazione della circolazione stradale possono contribuire al conseguimento di questo obiettivo.
7. In tal senso il Comitato auspica che il dispositivo della direttiva (nei «considerando») indichi preminen-

<sup>(1)</sup> GU n. C 33 del 9. 2. 1989, pag. 9.

<sup>(2)</sup> GU n. C 347 del 22. 12. 1987.