

4.6. Voorts zij nog vermeld dat de betrouwbaarheid van de statistische informatie, gezien de complexiteit van het voorgestelde nieuwe stelsel, wellicht — en dit geldt vooral voor de perifeer gelegen lid-staten — onder druk zal komen te staan door de tekortschietende technische capaciteiten en het tekortschietende opleidingsniveau van het met het verzamelen en behandelen van statistische gegevens belaste personeel. Ook voor een klein land als Luxemburg zal zich een technisch pro-

bleem voordoen: dit land zal de betrokken diensten, die in het kader van de Belgisch-Luxemburgische Economische Unie (BLEU) momenteel hulp krijgen van de Belgische autoriteiten, zwaarder moeten bezetten. Het zou daarom een goede zaak zijn wanneer de Commissie bij de eventuele invoering van het nieuwe stelsel ook adequate steunmaatregelen zou overwegen, zowel op technisch vlak op het niveau van de opleidingen, als op financieel vlak.

Gedaan te Brussel, 26 april 1989.

*De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité*

Alberto MASPRONE

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende het rijbewijs⁽¹⁾

(89/C 159/08)

De Raad heeft op 21 december 1988 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 12 april 1989 opgesteld. Rapporteur was de heer Tukker.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 265e zitting (vergadering van 26 april 1989) het volgende advies uitgebracht, dat met een zeer grote meerderheid van stemmen bij 4 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Richtlijn nr. 80/1263/EEG van 4 december 1980⁽²⁾:

- a) stelt vast dat bij verhuizing naar een andere lid-staat het rijbewijs aldaar nog 1 jaar geldig blijft. Het rijbewijs dient echter binnen 1 jaar omgeruild te worden tegen een rijbewijs van de tweede lid-staat;
- b) voert per 1 januari 1986 een EG-model rijbewijs in.

1.2. Er zijn moeilijkheden bij de vergelijking van de rijbewijzen in de diverse lid-staten. Er zijn verschillen in:

- a) soorten voertuigen;
- b) geldigheidsduur;
- c) voorschriften voor examens.

1.3. In het programma van de Commissie voor 1985 staat dat er een voorstel moet komen om het rijbewijs voor de gehele EG geldig te doen zijn, ongeacht in welke lid-staat de houder woont.

Ook dient er een gunstigere regeling voor gehandicapten en invaliden te komen.

1.4. Op grond van deze afspraken stelt de Commissie thans voor, de Richtlijn 80/1263/EEG door een nieuwe richtlijn te vervangen.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité is van mening dat het een goede zaak is rijbewijzen in de EG te harmoniseren. Niet alleen om technische, maar ook om psychologische redenen.

2.1.1. Technisch gezien is het natuurlijk goed dat alle lid-staten dezelfde voorwaarden hanteren, zodat aan de rijbewijzen dezelfde waarde kan worden toegekend.

⁽¹⁾ PB nr. C 48 van 27. 2. 1989, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. L 375 van 31. 12. 1980, blz. 1.

2.1.2. Psychologisch is het van belang voor het Europa der burgers. Bijna iedere burger van de EG wordt dan geconfronteerd met een richtlijn die iedereen aangaat en aanspreekt. Zo begint men dan te merken dat er gewerkt wordt aan de éénwording van Europa.

3. Bijzondere opmerkingen

3.1. Artikel 4.1

Is thans reeds in de meeste lid-staten zo geregeld. De klassen staan reeds op EG-rijbewijs.

3.2. Artikel 4.3

Enige verandering t.o.v. drie lid-staten.

3.3. Artikel 4.4

Invoering van 400 cm³ motoren. Bestaat reeds in enkele lid-staten.

Bij aanvaarding genoeg tijd inruimen voor aanpassing.

3.4. Artikel 4.5

Het Comité ondersteunt de invoering van specifieke rijbewijzen voor deze categorieën. Vooral de voorstellen voor de klassen C en D.

3.4.1. Klasse C

Boven de 3 500 kg worden de voertuigen vrachtwagens met geheel andere eigenschappen dan personenwagens. Grotere afmetingen, moeilijker te manoeuvreren, b.v. bij achteruitrijden.

3.4.2. Klasse D

Onder de acht zitplaatsen (de bestuurder niet meegerekend) vallen stationcars en b.v. auto's voor het vervoer van werklieden, maar wel met de afmetingen van normale personenwagens.

Vanaf 8 zitplaatsen (de bestuurder niet meegerekend) worden het zgn. minibussen. De verantwoordelijkheid ligt dan anders, de wegligging is verschillend, manoeuvreren moeilijker, dus is een strengere opleiding met bijbehorend rijbewijs gewenst.

3.4.3. Klasse C + E

Zie onder C.

3.4.4. Klasse D + E

Zie onder D.

3.4.5. Het Comité is van mening dat voor de onder artikel 4.5 genoemde categorieën voertuigen de zwaardere eisen wel dienen te worden gesteld aan de rijvaardigheid, maar dat de medische eisen van groep 1 voldoende zijn.

3.4.6. Artikel 4.5 is een controversieel punt, aangezien het Verenigd Koninkrijk en de Ierse Republiek afwijkende normen hebben en de minibussen een belangrijke rol spelen in die lid-staten. Overigens zijn ook in die lid-staten en bij hun vertegenwoordigers de meningen verdeeld.

3.5. Artikel 8

Zie ook opmerking 3.4.5 voor eisen voor de onder artikel 4.5 genoemde categorieën voertuigen alsook medische eisen van groep 1.

3.6. Artikel 9

Wanneer er één uniform rijbewijs komt in de EG, dient ook de geldigheidsduur in alle lid-staten dezelfde te zijn.

3.7. Artikel 10.2

Een inwoner van een lid-staat die zich in een andere lid-staat vestigt, kan vragen om afgifte van een rijbewijs van die tweede lid-staat, maar dient dan het rijbewijs van zijn eigen lid-staat af te geven. Hij of zij is echter niet verplicht een nieuw rijbewijs aan te vragen, aangezien het door de eigen lid-staat afgegeven rijbewijs ook in andere lid-staten geldig is en blijft, ongeacht de woonplaats van de houder.

3.8. Artikel 10.3

Het is ondenkbaar dat een lid-staat die aan een onderdaan van een derde niet-lid-staat een rijbewijs verstrekt, het rijbewijs van die derde Staat intrekt. Rijbewijzen blijven in de meeste Staten eigendom van die Staat, evenals paspoorten, en kunnen dus niet door een andere Staat worden ingenomen.

3.9. Bijlagen

Het is moeilijk een oordeel te geven over de bijlagen.

3.9.1. In de toelichting op bijlage 1 staat onder punt 6 (op blz. 19):

De lid-staten hebben de mogelijkheid:

- de foto te laten vervallen,
- de woonplaats door het postadres te vervangen.

Het Comité is het hiermede niet eens en is van mening dat juist foto en exact adres noodzakelijk zijn om fraude te voorkomen.

3.9.2. Bijlage 2 is erg uitgebreid en werpt de vraag op of al deze eisen wel noodzakelijk zijn.

3.9.3. In bijlage 3 onder 1.1 bij groep 1 de subcategorieën C + E en D + E opnemen.

Gedaan te Brussel, 26 april 1989.

*De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité*

Alberto MASPRONE

Advies over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende snelheidsbeperkingen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen in de Gemeenschap⁽¹⁾

(89/C 159/09)

De Raad heeft op 26 januari 1989 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité advies te vragen inzake het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 12 april 1989 opgesteld. Rapporteur was de heer Cavazzuti.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 265e zitting (vergadering van 26 april 1989) het volgende advies uitgebracht, dat met een ruime meerderheid van stemmen (1 stem tegen) is goedgekeurd.

1. Het Comité stemt in met de doelstelling van de Commissie, in de Gemeenschap tot uniforme verkeersregels te komen.

2. Het Comité stelt vast dat het voorstel voor een richtlijn slechts betrekking heeft op één enkel aspect (invoering van naar gelang van voertuig en weg gedifferentieerde maximumsnelheden), en het stemt in met deze pragmatische aanpak van de Commissie. Afgezien van de hiernavolgende opmerkingen en overwegingen, is het het in grote lijnen eens met het voorstel van de Commissie.

3. Het Comité verzoekt de Commissie echter haar beleidsplan te gelegener tijd verder in te vullen. Zij zou met voorstellen moeten komen voor een algemene regelgeving voor het wegverkeer in de Gemeenschap en in die context voorstellen moeten voorbereiden voor personenauto's. Het Comité hoopt in dit verband dat in voldoende mate rekening zal worden gehouden met de in zijn advies inzake snelheidsbeperkingen van 21 oktober 1987⁽²⁾ geformuleerde suggesties en algemene en bijzondere opmerkingen.

4. Het Comité stelt vast dat de Commissie dit advies in het onderhavige document niet noemt. Het benadrukt daarbij dat de onderhavige richtlijn op de essentiële punten inhoudelijk toch niet noemenswaardig verschilt van dat advies.

5. Wat de toelichting bij het richtlijnvoorstel betreft, merkt het Comité in de eerste plaats op dat de argumentatie nogal summier is en dat het hele verkeer in zijn totaliteit beschouwd wordt (voertuigen bestemd voor goederenvervoer, voertuigen bestemd voor collectief vervoer van personen en personenwagens). Door het feit dat die uiteenzetting zo algemeen en beknopt is, is zij niet alleen weinig overtuigend, maar brengt zij de Commissie ook herhaaldelijk tot onjuiste uitspraken (punten 5 en 6), b.v. over het verband tussen ongevallen en verschillende soorten wegen, en over de factoren die de hevigheid van de schok bepalen bij ongelukken.

6. Het Comité meent dat een doeltreffend beleid inzake veiligheid gecoördineerde en gerichte maatregelen vereist; het doel is immers de kans op ongevallen te verkleinen. Soepele en rationele maatregelen ter reglementering van het wegverkeer kunnen ertoe bijdragen dit doel te bereiken.

7. Het Comité zou dan ook gaarne zien dat deze doelstelling duidelijk wordt vermeld in de richtlijn (in

⁽¹⁾ PB nr. C 33 van 9. 2. 1989, blz. 9.

⁽²⁾ PB nr. C 347 van 22. 12. 1987.