Die Kommission sollte außerdem alle Spielarten eines Schutzpreissystems prüfen, auch diejenigen, die nicht unbedingt auf dem Mindesteinfuhrpreis basieren, wie z. B. die Kombination eines Systems zum Schutz der Gemeinschaft nach außen mit einem gemeinschaftlichen „deficiency-payments"-System. Solche Garantiesysteme dürfen jedoch nicht zu einer untragbaren Belastung für die Wirtschaft und den Haushalt der Gemeinschaft werden."

Nach dieser Abstimmung wurde folgender gestellte Änderungsantrag gegenstandslos:

Nach dem 1. Satz des obengenannten abgelehnten Textes ist folgender Text einzufügen:

„Der Ausschuß hält es aus Gründen der Information und zur Erleichterung seiner Entscheidung für äußerst zweckmäßig, daß der in einem Dokument der Kommission verwendete Begriff des „Transferpreises" geklärt wird. Bedeutet dieser Begriff, daß es vorher schon einen Preis gab? Sind die Regierungen über diese Mechanismen auf dem laufenden? Sind sie in der Lage, sie zu beeinflussen? Können sie sie im Interesse der Allgemeinheit ändern?"

Folgender eingebrachte Änderungsantrag wurde in der Debatte abgelehnt:

Ziffer 1.12.

Nach dem 1. Satz sollte folgender Text eingefügt werden:

„Diese Maßnahmen dürfen nicht dergestalt sein, daß sie die Unabhängigkeit der Erzeugerländer beeinträchtigen, und müssen sorgfältig ausgehandelt werden. Außerdem sollte die Kommission ein System zur Gewährleistung stabiler Preise für die Verbraucher von insbesondere auf Erdölbasis gewonnener Energie prüfen. Könnte sie nicht die Aufstellung eines Mechanismus zur Verringerung der Regierungsabgaben ins Auge fassen? Könnte sie nicht ein System konzipieren, das Preissteigerungen für Erdölvorräte verhinderte? Diese und andere Maßnahmen sollten eine wirksame Bekämpfung der Inflation ermöglichen."

Abstimmungsergebnis

Ja-Stimmen: 12, Nein-Stimmen: 36, Stimmenthaltungen: 12.

Stellungnahme zu dem Geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen

Die Vorlage, die Gegenstand der Befassung war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 8 vom 13. Januar 1976 auf Seite 2 veröffentlicht worden.

A. RECHTSGRUNDLAGE DER STELLUNGNAHME

Am 17. Dezember 1975 beschloß der Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß auf Grund von Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft um Abgabe einer Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

B. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme zu dem vorgenannten Thema auf seiner 139. Plenartagung am 25. und 26. Mai 1976 in Brüssel verabschiedet.

Die Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS –

gestützt auf das Ersuchen des Rates vom 17. Dezember 1975 um Abgabe einer Stellungnahme,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Stellungnahme, die er am 23. Mai 1973 zu dieser Frage abgegeben hat (1),

gestützt auf den Beschluß seines Präsidiums vom 16. Dezember 1975, die Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel mit der Ausarbeitung einer Stellungnahme zu dieser Vorlage zu beauftragen,

gestützt auf die Stellungnahme, die die vorgenannte Fachgruppe in ihrer 104. Sitzung am 12. Mai 1976 annahm,

gestützt auf den von Herrn Marvier, Berichterstatter, vorgelegten Bericht,

gestützt auf die Beratungen anläßlich seiner 139. Plenartagung am 25./26. Mai 1976 (Sitzung vom 25. Mai 1976),

in Erwägung, daß eine gemeinsame Verkehrspolitik unter anderem darauf abzielen muß, daß sich der Verkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb der Gemeinschaft unter den bestmöglichen Bedingungen abspielt,

in Erwägung, daß die gegenseitige Anerkennung der nationalen Erlaubnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen hierzu beitragen kann,

in Erwägung, daß die gegenseitige Anerkennung der Erlaubnisse zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich auf den Tourismus beschränkt ist,

in Erwägung, daß der vorliegende Vorschlag diesem Zustand abhelfen will und darüber hinaus geeignet ist, durch die Einführung eines „europäischen Führerscheins" zur Schaffung einer „europäischen Identität" beizutragen –

VERABSCHIEDETE FOLGENDE STELLUNGNAHME

einstimmig:

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß stimmt dem Vorschlag der Kommission grundsätzlich zu. Er ist in der Tat der Meinung, daß die Einführung eines „europäischen" Führerscheins mit dazu beitragen wird, daß die nationalen Grenzen durchlässiger werden.

1.2. In den besonderen Bemerkungen greift der Ausschuß einzelne Fragen wieder auf, in denen die Kommission seinen Anregungen aus dem Jahre 1973 bisher nicht gefolgt ist. Zudem nimmt er Stellung zu einigen Artikeln, die ohne seine Anregung in der Zwischenzeit neu gefaßt worden sind.

1.3. Schließlich stellt der Ausschuß fest, daß der vorliegende Kommissionsvorschlag gegenüber der ursprünglichen Kommissionsvorlage unter anderem keinerlei Vorschriften mehr über Prüfungen sowie regelmäßige ärztliche Untersuchungen enthält; gemeinsame Bestimmungen hierüber sollen zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden.

Der Ausschuß drückt bereits heute den Wunsch aus, zu diesen Fragen gehört zu werden.

2. Besondere Bemerkungen

2.1. *Artikel 2*

Die ausgestellten EG-Führerscheine müßten vor Fälschungen sicher sein.

2.2. *Artikel 3 Absatz 1 Klasse E*

Die unter Klasse E fallenden Fahrzeuge sind klarer zu definieren, da die gegenwärtige Definition dieser Führerscheinklasse schwer verständlich ist.

2.3. *Artikel 3 Absatz 1 Klasse F 2 (in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 3, letzte Einrückung)*

2.3.1. Es soll präzisiert werden, daß Knickschlepper oder Kurzholzrückzüge als spezielle Forstschlepper unter die Fahrberechtigung der Klasse F fallen.

2.3.2. Aus Sicherheitsgründen ist eine Führerscheinpflicht für selbstfahrende land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen erforderlich.

2.4. *Artikel 3 Absatz 5 (neu)*

Kraftfahrzeuge, die eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten (z. B. 6 bis 10 km/h) und praktisch als Sonderfahrzeuge eingesetzt werden, sollten von der Führerscheinpflicht befreit bleiben. Derartige besonders langsam fahrende Kraftfahrzeuge, wie selbstfahrende Sä- und Hackmaschinen, Bauhofkräne, gedrosselte Traktoren mit Hecklader, bedingen wesentlich herabgesetzte Sicherheitsanforderungen gegenüber schneller fahrenden Fahrzeugen. Zudem werden sie meist nur für bestimmte Zwecke, und damit entsprechend wenig, auf öffentlichen Straßen eingesetzt.

(1) ABl. Nr. C 60 vom 26. 7. 1973, Seite 1.

2.5. *Artikel 4*

Es sollte stärker hervorgehoben werden, daß die Führerscheine mit höherem Schwierigkeitsgrad (B, C, D, E) auch zum Führen von Kraftfahrzeugen mit geringem Schwierigkeitsgrad (F 2) berechtigen.

2.6. *Artikel 5 Buchstabe c)*

In Artikel 5 des angesprochenen Vorschlags der Kommission an den Rat wird das Mindestalter für das Führen von Krafträdern und gewissen Kraftfahrzeugen auf 18 Jahre festgesetzt. Nach Ansicht des Ausschusses bleibt bei dieser Begrenzung die in einigen Ländern der Gemeinschaft bestehende Lage unberücksichtigt, in denen das Mindestalter für die Fahrer von Krafträdern mit einem Hubraum von weniger als 125 ccm ohne Beifahrer bei 16 Jahren liegt.

Eine solche Vorschrift ist z. B. Bestandteil der Straßenverkehrs(zulassungs)ordnung in Frankreich („velomoteurs"), Deutschland (Kleinkrafträder) und Italien („motocicli" bis 125 ccm). Abgesehen von allen Erwägungen über die derzeitige Entwicklung und über die Reife der Jugendlichen sind hierfür praktische Gründe maßgebend.

Der Ausschuß tritt deshalb dafür ein, daß Artikel 5 Buchstabe c) entsprechend geändert wird.

2.7. *Artikel 6*

Zu den in diesem Artikel erwähnten Bestimmungen und Normen, die zu einem späteren Zeitpunkt zu erlassen sind, sollte der Ausschuß gehört werden.

Aus diesem Grunde sind Fragen wie der Entzug des nationalen oder europäischen Führerscheins unter anderem nicht weiter geprüft worden.

Geschehen zu Brüssel am 25. Mai 1976.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Henri CANONGE

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Die Vorlage, die Gegenstand der Befassung war, ist im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 103 vom 6. Mai 1976 auf Seite 2 veröffentlicht worden.

A. RECHTSGRUNDLAGE DER STELLUNGNAHME

Am 17. März 1976 beschloß der Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuß auf Grund von Artikel 75 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft um Abgabe einer Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

B. STELLUNGNAHME DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme zu dem vorgenannten Thema auf seiner 139. Plenartagung am 25. und 26. Mai 1976 in Brüssel verabschiedet.

Die Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

DER WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS –

gestützt auf das vom Rat am 17. März 1976 ausgesprochene Ersuchen um Abgabe einer Stellungnahme,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [1], geändert durch die Verordnungen (EWG) Nr. 514/72 und Nr. 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 [2],

[1] Vgl. ABl. Nr. L 77 vom 29. 3. 1969, Seite 49.
[2] Vgl. ABl. Nr. L 67 vom 20. 3. 1972, Seite 1 und 11.