Tevens zou de Commissie alle mogelijke stelsels van garantieprijzen moeten nagaan, ook die welke niet gebaseerd zijn op een minimuminvoerprijs, zoals een combinatie van een beschermingsstelsel aan de buitengrenzen van de Gemeenschap en een communautair stelsel van „deficiency payments". Dergelijke garantiesystemen mogen evenwel geen ondraaglijke last voor het bedrijfsleven en de begroting van de Gemeenschap gaan vormen."

Als gevolg van deze stemming is het volgende wijzigingsvoorstel zinloos geworden:

„Na de eerste zin van de onderworpen tekst toe te voegen:

„Het Comité acht het als informatie en met het oog op zijn beraadslagingen bijzonder nuttig indien de Commissie zou aangeven wat zij onder het begrip „overdrachtsprijs" verstaat dat zij in een document heeft gebruikt. Betekent dit dat er aan deze prijs nog een prijs voorafgaat? Kennen de regeringen deze mechanismen? Zijn zij in staat, deze te beïnvoeden. Zijn zij in staat, deze in het algemeen belang te corrigeren?"."

Het volgende wijzigingsvoorstel is tijdens de beraadslagingen verworpen:

Paragraaf 1.12.

De volgende tekst na de eerste zin toe te voegen:

„De aard van deze maatregelen mag geenszins inbreuk maken op de onafhankelijkheid van de producentenlanden en dient van tevoren in uitvoerig overleg te worden bepaald. Bovendien moet de Commissie nagaan of een garantiesysteem voor stabiele prijzen kan worden ingevoerd vooral bij door aardolie opgewekte energie. Kan zij een studie maken van mechanismen waardoor verlaging van de staatsbelastingen mogelijk wordt? Kan zij een systeem uitwerken waarmee een prijsverhoging van opgeslagen aardolie kan worden vermeden? Deze en nog andere bepalingen moeten het mogelijk kunnen maken, de inflatie doeltreffend te bestrijden."

Stemuitslag:

Voor: 12, tegen: 36, onthoudingen: 12.

Advies inzake een gewijzigd voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de harmonisatie van de wetgevingen inzake rijbewijzen voor motorvoertuigen

De tekst waarop de adviesaanvrage betrekking heeft is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 8 van 13 januari 1976, blz. 2.

A. JURIDISCHE GRONDSLAG VAN HET ADVIES

Op 17 december 1975 heeft de Raad besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap over bovengenoemd voorstel te raadplegen.

B. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Het Economisch en Sociaal Comité heeft beraadslaagd over zijn advies inzake voornoemd onderwerp tijdens zijn op 25 en 26 mei 1976 te Brussel gehouden 139e zitting.

Dit advies luidt als volgt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien de adviesaanvrage van de Raad van 17 december 1975,

Gezien het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, in het bijzonder artikel 75,

Gezien zijn advies over deze materie van 23 mei 1973 (1),

Gezien het op 16 december 1975 door zijn Bureau genomen besluit, de Afdeling voor vervoer- en communicatiewezen met het opstellen van een advies inzake deze materie te belasten,

Gezien het advies dat de Afdeling voor vervoer- en communicatiewezen tijdens haar 104e vergadering van 12 mei 1976 heeft opgesteld,

Gezien het rapport dat door de heer Marvier, rapporteur, is ingediend,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 139e zitting van 25 en 26 mei 1976, vergadering van 25 mei,

Overwegende dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid er onder meer op gericht dient te zijn dat het verkeer van motorvoertuigen binnen de Gemeenschap onder optimale omstandigheden plaatsvindt;

Overwegende dat de onderlinge erkenning van nationale rijbewijzen voor motorvoertuigen hiertoe kan bijdragen;

Overwegende dat de onderlinge erkenning van rijbewijzen tot dusver uitsluitend tot het toerisme is beperkt;

Overwegende dat dit voorstel erop gericht is, in deze situatie verbetering te brengen en dat het bovendien door de invoering van een „Europees rijbewijs" tot het scheppen van een „Europese identiteit" kan bijdragen,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT,

dat met algemene stemmen is goedgekeurd:

1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Comité stemt in beginsel met het voorstel van de Commissie in. Het is beslist van oordeel dat de invoering van een „Europees rijbewijs" mede ertoe zal bijdragen dat de nationale grenzen opener worden.

1.2. In de bijzondere opmerkingen gaat het Comité opnieuw in op afzonderlijke vraagstukken met betrekking waartoe het in 1973 voorstellen heeft gedaan die tot dusver door de Commissie niet zijn overgenomen. Bovendien spreekt het Comité een oordeel uit over sommige artikelen die zonder dat het hiertoe een voorstel heeft gedaan inmiddels een nieuwe formulering hebben gekregen.

1.3. Ten slotte constateert het Comité dat dit voorstel van de Commissie vergeleken met haar oorspronkelijk voorstel o.a. niet langer voorschriften inzake examens alsmede periodiek medisch onderzoek bevat; het ligt in de bedoeling, communautaire bepalingen inzake deze materie later uit te vaardigen.

Het Comité uit thans reeds de wens, over deze materie te worden geraadpleegd.

2. Bijzondere opmerkingen

2.1. *Artikel* 2

De afgegeven Europese rijbewijzen mogen niet kunnen worden nagemaakt.

2.2. *Artikel 3, lid 1, categorie E*

Aangezien de huidige definitie van categorie E van het rijbewijs moeilijk te begrijpen is, dienen de tot deze categorie behorende voertuigen duidelijker te worden omschreven.

2.3. *Artikel 3, lid 1, categorie F 2 (in samenhang met artikel 3, lid 3, laatste streepje)*

2.3.1. In dit artikel dient te worden vastgelegd dat speciale bosbouwtrekkers als gelede trekkers en uitsleepwagens voor gekort hout onder categorie F vallen.

2.3.2. Uit veiligheidsoverwegingen moet voor het besturen van land- en bosbouwmachines met eigen motor het bezit van een rijbewijs vereist zijn.

2.4. *Artikel 3, lid 5 (nieuw)*

Voor het besturen van motorvoertuigen die een bepaalde maximumsnelheid niet overschrijden (bij voorbeeld 6 tot 10 km/u) en vrijwel altijd voor speciale doeleinden worden gebruikt, dient het bezit van een rijbewijs niet verplicht te worden gesteld. Dergelijke bijzonder langzaam rijdende motorvoertuigen, zoals zaai- en hakselmachines met eigen motor, kranen op opslagplaatsen, afgestelde trekkers met achterlader, vergen ten opzichte van sneller rijdende voertuigen veel minder strenge veiligheidsvoorschriften. Bovendien worden deze voertuigen meestal uitsluitend voor bepaalde doeleinden gebruikt en wordt hiermede dan ook slechts weinig op de openbare weg gereden.

(1) PB nr. C 60 van 26. 7. 1973, blz. 1.

2.5. *Artikel 4*

Het dient duidelijker tot uiting te komen dat rijbewijzen met een hogere moeilijkheidsgraad (B, C, D en E) ook het recht geven tot het besturen van motorvoertuigen met een lagere moeilijkheidsgraad (F 2).

2.6. *Artikel 5, sub c)*

In artikel 5 van bovengenoemd voorstel van de Commissie aan de Raad is de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijwielen en van bepaalde categorieën van motorvoertuigen op 18 jaar gesteld. Volgens het Comité is bij het vaststellen van deze minimumleeftijd geen rekening gehouden met de bestaande situatie in bepaalde Lid-Staten, waar de minimumleeftijd voor het besturen van motorrijwielen zonder duopassagier met een cilinderinhoud van minder dan 125 cm^3 16 jaar is.

Een dergelijke bepaling is b.v. opgenomen in het wegenverkeersreglement van Frankrijk (vélomoteurs), Duitsland (Kleinkrafträder) en Italië (motocicli di cilindrata fino a 125 cc) en is — los van enigerlei overwegingen omtrent de huidige ontwikkeling en de rijpheid van de jongeren — om praktische redenen ingevoerd.

Daarom dringt het Comité aan op wijziging van artikel 5, sub c).

2.7. *Artikel 6*

Over de in dit artikel genoemde bepalingen en voorschriften die later moeten worden uitgevaardigd dient het Economisch en Sociaal Comité te worden geraadpleegd.

Daarom is op kwesties als het intrekken van het nationale of het Europese rijbewijs e.d. niet verder ingegaan.

Gedaan te Brussel, 25 mei 1976.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
H. CANONGE

Advies inzake een voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer

De tekst waarop de adviesaanvrage betrekking heeft is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 103 van 6 mei 1976, blz. 2.

A. JURIDISCHE GRONDSLAG VAN HET ADVIES

Op 17 maart 1976 heeft de Raad besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap over bovengenoemd voorstel te raadplegen.

B. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Het Economisch en Sociaal Comité heeft beraadslaagd over zijn advies inzake voornoemd onderwerp tijdens zijn op 25 en 26 mei 1976 te Brussel gehouden 139e zitting.

Dit advies luidt als volgt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het van 17 maart 1976 daterende verzoek van de Raad,

Gezien het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, in het bijzonder artikel 75,

Gezien Verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer [1], gewijzigd bij de Verordeningen (EEG) nrs. 514/72 en 515/72 van de Raad van 28 februari 1972 [2],

[1] PB nr. L 77 van 29. 3. 1969, blz. 49.
[2] PB nr. L 67 van 20. 3. 1972, blz. 1 en 11.