Kommissionen bør også undersøge samtlige former for beskyttelsesprisordninger, herunder også ordninger, som ikke er baseret på en minimumsimportpris, som f. eks. en kombination af en beskyttelsesordning for Fællesskabet og en EF-»deficiency payment«-ordning. Dog bør sådanne garantiordninger ikke blive en uoverkommelig belastning for økonomien og for EF's buget«.

Efter denne afstemning bortfaldt begrundelsen for følgende ændringsforslag.

Efter første punktum i ovennævnte forkastede tekst tilføjes:

»Udvalget finder det særlig vigtigt for sin orientering og stillingtagen at få klarlagt begrebet »overførelsespris«, som anvendes i et dokument fra Kommissionen. Skal dette lade forstå, der allerede i forvejen findes en pris. Kender regeringerne disse mekanismer? Har de midler til at påvirke dem? Har de midler til at korrigere dem i almenvellets interesse?«

Følgende ændringsforslag blev forkastet under debatten:

Punkt 1.12.

Efter første punktum tilføjes:

»Disse foranstaltninger bør ingenlunde være af en sådan beskaffenhed, at de svækker producentlandenes uafhængighed; de bør være genstand for mere omfattende forhåndsdrøftelser. I øvrigt må Kommissionen søge at finde frem til et system som sikrer stabile priser for anvendelsen af energi, herunder energi baseret på olie. Kan Kommissionen foretage undersøgelsen over mekanismer, der muliggør en nedsættelse af de statslige afgifter? Kan Kommissionen udarbejde et system, der forebygger prisstigninger for oplagret olie? Disse og andre bestemmelser skulle gøre det muligt at bekæmpe inflationen på en effektiv måde.«

Resultatet af afstemningen

12 stemte for; 36 stemte imod; 12 undlod at stemme.

Udtalelse om ændret forslag til Rådets direktiv om harmonisering af lovgivningerne om førebeviser til motordrevne køretøjer

Den tekst, som har været genstand for udtalelsen, er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 8 af 13. januar 1976, side 2.

A. UDTALELSENS JURIDISKE GRUNDLAG

Rådet besluttede den 17. december 1975 i medfør af artikel 75 i Traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab at høre Det økonomiske og sociale Udvalg om det nævnte emne.

B. DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALGS UDTALELSE

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 139. plenarforsamling holdt i Bruxelles, den 25. og 26. maj 1976 sin udtalelse om det nævnte emne.

Udtalelsens ordlyd er følgende:

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG HAR —

under henvisning til anmodning fra Rådet af 17. december 1975 om en udtalelse,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75 og artikel 149, stk. 2,

under henvisning til sin udtalelse af 23. maj 1973 om dette emne (1),

under henvisning til beslutning truffet af sit præsidium den 16. december 1975 om at pålægge Afdelingen for transport og kommunikation at udarbejde udtalelsen,

under henvisning til udtalelse vedtaget af Afdelingen for transport og kommunikation på det 104. møde den 12. maj 1976,

under henvisning til beretning aflagt af ordføreren, hr. Marvier,

under henvisning til forhandlingerne på den 139. plenarforsamling den 25. og 26. maj 1976, mødet den 25. maj, og

ud fra følgende betragtninger:

En fælles transportpolitik må blandt andet stile imod, at kørslen med motorkøretøjer inden for Fællesskabet foregår under de bedst mulige betingelser,

den gensidige anerkendelse af nationale førerbeviser til motorkøretøjer kan medvirke til at opfylde dette formål,

den gensidige anerkendelse af førerbeviser er for øjeblikket begrænset til udelukkende at gælde turisme,

det foreliggende forslag har til formål at ændre på dette forhold og kan muligvis desuden gennem indførelsen af et »europæisk førerbevis« medvirke til, at der skabes en »europæisk indentitet« —

VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:
énstemmigt

1. Almindelige bemærkninger

1.1. Udvalget godkender i princippet Kommissionens forslag, idet det mener, at indførelsen af et »europæisk« førerbevis vil medvirke til, at de nationale grænser bliver lettere at passere.

1.2. Under særlige bemærkninger tager Udvalget igen forskellige spørgsmål op, hvorom Kommissionen endnu ikke har fulgt dets forslag fra 1973. Udvalget tager i øvrigt stilling til visse artikler, som i mellemtiden er ændret uden at det har opfordret dertil.

1.3. Endeling konstaterer Udvalget, at det foreliggende forslag til forskel fra Kommissionens oprindelige forslag ikke længere indeholder bestemmelser om prøver eller regelmæssige lægeundersøgelser; fælles bestemmelser om dette emne vil blive vedtaget senere. Udvalget udtrykker allerede nu ønske om at blive hørt om disse spørgsmål.

2. Særlige bemærkninger

2.1. *Artikel 2*

De udstedte EF-førerbeviser må sikres mod forfalskninger.

2.2. *Artikel 3, stk. 1, kategori E*

Der bør indføres en mere præcis definition af hvilke køretøjer, der falder ind under kategori E, da den nuværende definition af denne førerbevis-kategori er vanskeligt forståelig.

2.3. *Artikel 3, stk. 1, kategori F 2 (sammenholdt med artikel 3, stk. 3, sidste led)*

2.3.1. Det bør præciseres, at læssemaskiner, for så vidt det drejer sig om skovbrugstraktorer af særlig type, hører ind under kategori F.

2.3.2. Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at kræve førerbevis til »motordrevne arbejdsredskaber« til land- og skovbrug.

2.4. *Artikel 3, stk. 5 (ny)*

Køretøjer, som ikke overskrider en vis maksimal hastighed (for eksempel 6 til 10 km i timen) og i praksis anvendes som specialkøretøjer, burde fritages for krav om førerbevis. Motordrevne køretøjer, der bevæger sig særlig langsomt, for eksempel såmaskiner, harver, tårnkraner, traktorer med begrænset motorkraft og lad, nødvendiggør betydeligt færre krav til sikkerheden end de mere hurtigtgående køretøjer. Hertil kommer, at de som regel kun anvendes til bestemte formål og derfor kun kører meget lidt på offentlig vej.

(1) EFT nr. C 60 af 26. 7. 1973, s. 1.

2.5. *Artikel 4*

Det bør i højere grad fremhæves, at førerbeviser til kategorierne af højere sværhedsgrad (B, C, D, E) også berettiger til at føre køretøjer af lavere sværhedsgrad (F 2).

2.6. *Artikel 5 — litra c)*

I artikel 5 i ovennævnte forslag fra Kommissionen til Rådet fastsættes aldersgrænsen for udstedelse af førerbeviser til motorcykler og visse motorkøretøjer til 18 år. Efter Udvalgets opfattelse tager denne aldersgrænse ikke hensyn til den nuværende situation i de vigtigste fællesskabslande, hvor minimumsalderen er fastsat til 16 år for førere af motorcykler uden passager på under 125 cm³.

En sådan bestemmelse findes f. eks. i den franske færdselslov (vélomoteurs), den tyske (Kleinkrafträder) og den italienske (motorcykler på indtil 125 cm³), og den har — uden hensyntagen til den nuværende udvikling og til den unge generations modenhed — sit udspring i praktiske hensyn.

Udvalget anmoder derfor om, at artikel 5, litra c) ændres.

2.7. *Artikel 6*

Udvalget går ud fra, at det vil blive hørt om de omtalte bestemmelser og regler (i denne artikel), som skal vedtages på et senere tidspunkt.

Derfor er spørgsmål som for eksempel fratagelse af det nationale eller europæiske førerbevis ikke nøjere undersøgt.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. maj 1976.

Formand for
Det økonomiske og sociale Udvalg
Henri CANONGE

Udtalelse om forslag til Rådets forordning (EØF) om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport

Den tekst, som har været genstand for udtalelsen, er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 103 af 6. maj 1976, side 2.

A. UDTALELSENS JURIDISKE GRUNDLAG

Rådet besluttede den 17. marts 1976 i medfør af artikel 75 i Traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab at høre Det økonomiske og sociale Udvalg om det nævnte emne.

B. DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALGS UDTALELSE

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 139. plenarforsamling holdt i Bruxelles, den 25. og 26. maj 1976 sin udtalelse om det nævnte emne.

Udtalelsens ordlyd er følgende:

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG HAR —

under henvisning til Rådets anmodning om udtalelse den 17. marts 1976,

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport [1], ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 514/72 og 515/72 af 28. februar 1972 [2],

[1] EFT nr. L 77 af 29. 3. 1969, s. 49.
[2] EFT nr. L 67 af 20. 3. 1972, s. 1 og 11.