4.6. À titre subsidiaire, on notera encore, vu la complexité du nouveau système proposé, que la fiabilité de l'information statistique risquera de souffrir, pour ce qui est surtout des pays périphériques, de l'insuffisance des capacités techniques et du niveau de formation du personnel chargé de la collecte et du traitement des statistiques. Un problème technique se posera également pour un petit pays, tel le Luxembourg, quant au renforcement indispensable des services concernés qui, dans le cadre de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), bénéficient actuellement de la collaboration de l'administration belge. Il serait bon que, parallèlement à une éventuelle mise en œuvre du nouveau système, la Commission prévoie des moyens adéquats d'assistance tant technique et formatrice que financière.

Fait à Bruxelles, le 26 avril 1989.

Le Président
du Comité économique et social
Alberto MASPRONE

Avis sur la proposition de directive (CEE) du Conseil sur le permis de conduire [1]

(89/C 159/08)

Le 21 décembre 1988, le Conseil, conformément aux dispositions de l'article 75 du Traité instituant la Communauté économique européenne, a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 12 avril 1989 (rapporteur: M. Tukker).

Le 26 avril 1989, lors de sa 265e session plénière, le Comité économique et social a adopté à une large majorité et 4 abstentions l'avis suivant.

1. Introduction

1.1. La directive 80/1263/CEE du 4 décembre 1980 [2]:

a) prévoit qu'en cas de déménagement du titulaire dans un autre État membre, le permis de conduire reste valable durant une période d'un an dans ledit État. Toutefois, avant l'expiration de cette période, il doit être échangé contre un permis du second État membre;

b) introduit, à partir du 1er janvier 1986, un modèle communautaire de permis de conduire.

1.2. La comparaison des permis de conduire dans les divers États membres soulève des difficultés. Il existe des différences dans les domaines suivants:

a) catégories de véhicules;

b) durée de validité des permis;

c) normes relatives aux examens.

1.3. Le programme de travail de la Commission pour 1985 précisait que celle-ci formulerait une proposition visant à assurer la reconnaissance du permis de conduire dans toute la Communauté, quel que soit l'État de résidence du titulaire du permis.

Une réglementation plus favorable devrait également être arrêtée pour favoriser l'accès des handicapés et des invalides à la conduite des véhicules.

1.4. Sur la base de ces engagements, la Commission propose aujourd'hui de substituer à la directive 80/1263/CEE une nouvelle directive.

2. Observations générales

2.1. Le Comité estime que l'harmonisation des permis de conduire au sein de la Communauté est une bonne chose, tant pour des raisons psychologiques que techniques.

2.1.1. D'un point de vue technique, il est naturellement souhaitable que tous les États membres appliquent les mêmes critères, de façon à ce que les permis de conduire soient uniformément reconnus.

[1] JO n° C 48 du 27. 2. 1989, p. 1.
[2] JO n° L 375 du 31. 12. 1980, p. 1.

2.1.2. Sur le plan psychologique, c'est important pour l'Europe des citoyens. De cette manière, pratiquement chaque citoyen de la Communauté se trouve confronté à une directive qui concerne et qui s'adresse à tout le monde en Europe. Ainsi s'aperçoit-on peu à peu du travail qui est fait en matière d'unification européenne.

3. Observations particulières

3.1. *Article 4.1*

La plupart des États membres se conforment déjà à cette disposition. Les catégories de véhicules figurent déjà sur le permis de conduire communautaire.

3.2. *Article 4.3*

On constate une légère différence en ce qui concerne trois États membres.

3.3. *Article 4.4*

Introduction du moteur 400 cm^3. Existe déjà dans certains États membres.

Une fois accepté, prévoir un délai suffisant d'adaptation.

3.4. *Article 4.5*

Le Comité appuie l'introduction de permis spécifiques pour ces catégories et en particulier les propositions relatives aux catégories C et D.

3.4.1. Catégorie C

Au-delà de 3 500 kg les véhicules deviennent des camions possédant des caractéristiques totalement distinctes de celles des voitures de tourisme. Dimensions plus grandes, manœuvres (par exemple : marche arrière) plus difficiles.

3.4.2. Catégorie D

Au nombre des véhicules comportant huit places assises (outre le siège du conducteur) figurent les breaks et par exemple les automobiles destinées au transport de personnel, mais dont les dimensions n'excèdent pas celles des voitures de tourisme normales.

Au-delà de huit places assises (outre le siège du conducteur), le véhicule devient ce que l'on appelle un minibus. La responsabilité n'est pas la même, la tenue de route est différente, les manœuvres sont plus difficiles, etc., c'est pourquoi une formation plus poussée, assortie du permis correspondant, est souhaitable.

3.4.3. Sous-catégorie C + E

Voir C.

3.4.4. Sous-catégorie D + E

Voir D.

3.4.5. Le Comité estime qu'en ce qui concerne les catégories de véhicules mentionnées à l'article 4, paragraphe 5, un relèvement des exigences est justifié en matière de conduite mais qu'en ce qui concerne le groupe 1 les exigences médicales sont suffisantes.

3.4.6. L'article 4, paragraphe 5, est contesté, étant donné que le Royaume-Uni et la République d'Irlande ont des normes différentes à cet égard et que les minibus tiennent une place importante dans ces deux États membres. Par ailleurs, on constate que les avis sont partagés même dans ces États membres et parmi leurs représentants.

3.5. *Article 8*

Cf. également observations 3.4.5 concernant les exigences relatives aux catégories de véhicules mentionnées à l'article 4, paragraphe 5, ainsi que les exigences médicales relatives au groupe 1.

3.6. *Article 9*

Après l'instauration d'un permis de conduire unique dans la Communauté, la durée de validité devra être la même dans tous les États membres.

3.7. *Article 10.2*

Toute personne résidant dans un État membre, qui fixe son lieu de résidence dans un autre État membre, peut demander la délivrance d'un nouveau permis dans cet État mais est tenue de restituer le permis qui lui a été délivré dans son pays d'origine. Il n'est toutefois pas obligatoire de demander un nouveau permis, le permis délivré par l'État d'origine étant valable également dans les autres États membres quel que soit le lieu de résidence du titulaire.

3.8. *Article 10.3*

Il est inconcevable qu'un État membre qui délivre un permis de conduire à un ressortissant d'un pays tiers retire le permis délivré par le pays tiers en question. Dans la plupart des pays, le permis de conduire demeure la propriété de l'État, au même titre que les passeports, et ne saurait par conséquent être réclamé par un autre État.

3.9. *Annexes*

Il est difficile de porter un jugement sur les annexes.

3.9.1. Selon les commentaires relatifs à l'annexe 1, paragraphe 6 (page 19), les États membres ont la faculté de :

— supprimer la photo,

— remplacer le domicile par l'adresse postale.

Le Comité ne souscrit pas à ce point et estime qu'une photo ressemblante et une adresse exacte sont des éléments nécessaires à la prévention de la fraude.

3.9.2. L'annexe 2 est très détaillée et amène à se demander si toutes ces exigences sont bien nécessaires.

3.9.3. À l'annexe 3, paragraphe 1.1, groupe 1, ajouter les sous-catégories C + E et D +E.

Fait à Bruxelles, le 26 avril 1989.

Le Président

du Comité économique et social

Alberto MASPRONE

Avis sur la proposition de directive du Conseil relative aux limitations de vitesse applicables à certaines catégories de véhicules à moteur dans la Communauté [1]

(89/C 159/09)

Le 26 janvier 1989, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 75 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 12 avril 1989 (rapporteur: M. Cavazutti).

Le 26 avril 1989, lors de sa 265e session plénière, le Comité économique et social a adopté, à une grande majorité et une voix contre, l'avis suivant.

1. Le Comité approuve l'objectif de la Commission consistant à procéder à une réglementation uniforme de la circulation routière au niveau communautaire.

2. Le Comité constate que la proposition de directive se limite à certains aspects seulement (introduction de limitations différenciées en fonction du type de véhicule et des routes); elle approuve cette approche réaliste de la Commission et adhère globalement à la proposition de la Commission, sous réserve des observations ci-dessous.

3. Cependant, le Comité invite la Commission à compléter en temps utile ce cadre, en procédant également à l'élaboration de propositions visant la réglementation globale de la circulation sur les routes de la Communauté et à formuler parallèlement des propositions concernant les véhicules. À ce propos, le Comité espère qu'il sera dûment tenu compte des indications formulées et des observations globales et particulières présentées dans son avis sur les limitations de vitesse, émis le 21 octobre 1987 [2].

4. Ayant constaté que le document de la Commission à l'examen ne fait aucune allusion à l'avis susmentionné, le Comité souligne, au demeurant, que le contenu de la proposition ne diffère pas substantiellement, quant aux aspects traités, de celui de l'avis en question.

5. S'agissant de l'exposé des motifs qui précède la proposition, le Comité fait observer, en premier lieu, que l'argumentation est présentée de façon quelque peu sommaire, dans la mesure où il donne une vue globale de l'ensemble de la circulation (véhicules destinés au transport des marchandises, aux transports collectifs et voitures particulières). Le caractère général et sommaire de cette présentation, outre qu'il la rend peu convaincante, conduit la Commission à de fréquentes affirmations inexactes (paragraphes 5 et 6), par exemple sur le rapport entre les accidents et les types de route, ou encore sur les facteurs qui déterminent la force d'impact des véhicules en cas d'accident.

6. Le Comité estime qu'une politique efficace en matière de sécurité exige des interventions coordonnées et ciblées: l'objectif consiste à réduire la probabilité d'accident. Des mesures judicieuses et rationnelles de réglementation de la circulation routière peuvent y contribuer.

7. Dans ce sens, le Comité souhaiterait que les considérants de la directive mettent en évidence cet objectif,

[1] JO n° C 33 du 9. 2. 1989, p.9.
[2] JO n° C 347 du 22. 12. 1987.