4.6. Außerdem ist festzustellen, daß die Zuverlässigkeit der statistischen Informationen in Anbetracht der Komplexität des neuen vorgeschlagenen Systems, insbesondere was die Peripheriestaaten betrifft, unter der Unzulänglichkeit der technischen Kapazitäten und des Ausbildungsstands des mit der Erhebung und Aufbereitung der Statistiken befaßten Personals leiden könnte. Ein technisches Problem stellt sich auch für ein kleines Land wie Luxemburg wegen der unabdingbaren Verstärkung der betroffenen Dienststellen, denen z.Z. im Rahmen der Belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion (BLWU) die Zusammenarbeit mit den belgischen Behörden zugute kommt. Es wäre gut, wenn die Kommission parallel zur eventuellen Verwirklichung des neuen Systems angemessene Hilfsmaßnahmen technischer, ausbildungsfördernder und finanzieller Art vorsähe.

Geschehen zu Brüssel am 26. April 1989.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Alberto MASPRONE

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den Führerschein [1]

(89/C 159/08)

Der Rat beschloß am 21. Dezember 1988, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 12. April 1989 an. Berichterstatter war Herr Tukker.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 265. Plenartagung (Sitzung vom 26. April 1989) mit großer Mehrheit bei 4 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Einführung

1.1. Gemäß der Richtlinie 80/1263/EWG vom 4. Dezember 1980 [2] gilt folgendes:

a) bei Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat bleibt der Führerschein noch höchstens ein Jahr gültig und ist innerhalb dieser Frist gegen einen Führerschein des zweiten Staates umzutauschen;

b) ab dem 1. Januar 1986 gilt ein EG-Muster für den Führerschein.

1.2. Schwierigkeiten gibt es beim Vergleich der Führerscheine der einzelnen Mitgliedstaaten. Hier gibt es Unterschiede bei:

a) den Fahrzeugklassen;

b) der Gültigkeitsdauer;

c) den Vorschriften für die Fahrprüfungen.

1.3. Im Programm der Kommission für 1985 ist ein Vorschlag angekündigt, nach dem der Führerschein unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Inhaber seinen Wohnsitz hat, in der gesamten EG Gültigkeit haben soll.

Außerdem ist noch eine günstigere Regelung für Behinderte und Invalide vorgesehen.

1.4. Auf diesen Grundlagen schlägt die Kommission nunmehr vor, die Richtlinie 80/1263/EWG durch eine neue Richtlinie zu ersetzen.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Nach Auffassung des Wirtschafts- und Sozialausschusses ist die Harmonisierung der Führerscheine in der EG nicht nur aus technischen, sondern auch aus psychologischen Gründen zu begrüßen.

2.1.1. Aus technischer Sicht ist es natürlich vorteilhaft, daß alle Mitgliedstaaten dieselben Bedingungen anwenden, wodurch allen Führerscheinen derselbe Wert zuerkannt werden kann.

[1] ABl. Nr. C 48 vom 27. 2. 1989, S. 1.
[2] ABl. Nr. L 375 vom 31. 12. 1980, S. 1.

2.1.2. Aus psychologischer Sicht ist die Harmonisierung wichtig für das Europa der Bürger. Nahezu jeder EG-Bürger wird dadurch mit einer Richtlinie konfrontiert, die jeden angeht und anspricht. Auf diese Art und Weise wird sich der Bürger der Tatsache bewußt, daß an der europäischen Einigung gearbeitet wird.

3. Besondere Bemerkungen

3.1. *Artikel 4 Absatz 1*

Dieser Aspekt ist bereits in den meisten Mitgliedstaaten so geregelt. Die Klassen sind bereits auf dem EG-Führerschein aufgeführt.

3.2. *Artikel 4 Absatz 3*

Diese Bestimmung bringt für drei Mitgliedstaaten Veränderungen.

3.3. *Artikel 4 Absatz 4*

Einführung von 400 cm^3-Motoren. Ist in einigen Mitgliedstaaten bereits der Fall.

Bei Annahme dieser Bestimmung ist für die Anpassung genügend Zeit vorzusehen.

3.4. *Artikel 4 Absatz 5*

Der Ausschuß befürwortet die Einführung besonderer Führerscheine für diese Klassen und namentlich die Vorschläge für die Klassen C und D.

3.4.1. Klasse C

Über 3 500 kg Gesamtmasse werden die Fahrzeuge zu Lastkraftwagen (LKW) mit völlig anderen Eigenschaften als Personenkraftwagen (PKW) — größere Abmessungen, schwerere Manövrierbarkeit, z.B. beim Rückwärtsfahren.

3.4.2. Klasse D

Zu Fahrzeugen mit acht Sitzplätzen (außer dem Führersitz) gehören Kombiwagen und z.B. Fahrzeuge zur Beförderung von Betriebsangehörigen, die aber die Abmessungen von normalen PKW haben.

Bei mehr als 8 Sitzplätzen (außer dem Führersitz) handelt es sich um sog. Kleinbusse. Hier ist die Verantwortung anders gelagert, die Straßenlage ist anders (schwerere Manövrierbarkeit), weshalb eine strengere Schulung mit entsprechendem Führerschein zu wünschen ist.

3.4.3. Klasse C + E

Siehe unter C.

3.4.4. Klasse D + E

Siehe unter D.

3.4.5. Nach Auffassung des Ausschusses sollten bei den in Artikel 4 Absatz 5 genannten Fahrzeugklassen an die Fahrtüchtigkeit die höheren Anforderungen gestellt werden, wogegen die medizinischen Anforderungen der Gruppe 1 ausreichen.

3.4.6. Artikel 4 Absatz 5 ist ein umstrittener Punkt, da hier im Vereinigten Königreich und in der Republik Irland andere Normen gelten und Kleinbusse in diesen Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle spielen. Im übrigen sind aber auch die Vertreter dieser Mitgliedstaaten geteilter Meinung.

3.5. *Artikel 8*

Siehe dazu die Anmerkung unter Ziffer 3.4.5 betreffend die Anforderungen für die in Artikel 4 Absatz 5 genannten Fahrzeugklassen sowie die medizinischen Anforderungen der Gruppe 1.

3.6. *Artikel 9*

Wird ein einheitlicher EG-Führerschein eingeführt, muß er auch in allen Ländern dieselbe Gültigkeitsdauer haben.

3.7. *Artikel 10 Absatz 2*

Der Einwohner eines Mitgliedstaates, der seinen Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt, kann in diesem zweiten Mitgliedstaat die Ausstellung eines Führerscheins beantragen, muß dann allerdings den Führerschein seines eigenen Landes abgeben. Der Führerscheininhaber ist jedoch nicht verpflichtet, einen neuen Führerschein zu beantragen, da der vom eigenen Mitgliedstaat ausgestellte Führerschein unabhängig vom Wohnsitz des Inhabers auch in anderen Mitgliedstaaten gültig ist und bleibt.

3.8. *Artikel 10 Absatz 3*

Es ist undenkbar, daß ein Mitgliedstaat, der einem Staatsangehörigen eines Drittlandes einen Führerschein ausstellt, den Führerschein dieses Drittlandes einbehält. Führerscheine bleiben in den meisten Staaten ebenso wie Pässe Eigentum des Staates und können daher nicht von einem anderen Staat eingezogen werden.

3.9. *Anhänge*

Es ist schwierig, über die Anhänge ein Urteil abzugeben.

3.9.1. In den Erläuterungen zu Anhang 1 heißt es unter Ziffer 6 (auf S. 13):

„Es ist den Mitgliedstaaten freigestellt:

— das Lichtbild entfallen zu lassen,

— den Wohnort durch die Postanschrift zu ersetzen."

Der Ausschuß ist mit dieser Bestimmung nicht einverstanden und meint, daß gerade das Lichtbild und die genaue Adresse notwendig sind, um Fälschungen zu verhindern.

3.9.2. Anhang 2 ist sehr ausführlich; es drängt sich die Frage auf, ob alle diese Anforderungen wirklich notwendig sind.

3.9.3. In Anhang 3 Ziffer 1.1 sollten in Gruppe 1 noch die Unterklassen C+E und D+E aufgenommen werden.

Geschehen zu Brüssel am 26. April 1989.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Alberto MASPRONE

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft [1]

(89/C 159/09)

Der Rat beschloß am 26. Januar 1989, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 12. April 1989 an. Berichterstatter war Herr Cavazzuti.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 265. Plenartagung (Sitzung vom 26. April 1989) mit großer Mehrheit bei 1 Nein-Stimme folgende Stellungnahme.

1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß befürwortet die Zielsetzung der Kommission, zu einer gemeinschaftsweit einheitlichen Regelung des Straßenverkehrs zu gelangen.

2. Der Ausschuß stellt fest, daß der Richtlinienvorschlag sich auf einige wenige Aspekte beschränkt (Einführung von differenzierten Geschwindigkeitsbegrenzungen je nach Fahrzeugklasse und Straßenart); er billigt diese pragmatische Konzeption der Kommission und stimmt vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Überlegungen dem Vorschlag der Kommission im wesentlichen zu.

3. Der Ausschuß fordert die Kommission gleichwohl auf, rechtzeitig den Kreis zu schließen und auch die Vorschläge für die Gesamtregelung des Straßenverkehrs in der Gemeinschaft auszuarbeiten sowie im Zuge damit Lösungsmöglichkeiten für die Personenkraftwagen (PKW) vorzubereiten. In diesem Zusammenhang würde es der Ausschuß begrüßen, wenn die in seiner Stellungnahme über Geschwindigkeitsbegrenzungen vom 21. Oktober 1987 [2] vorgebrachten Hinweise sowie die darin enthaltenen allgemeinen und besonderen Bemerkungen gebührende Berücksichtigung fänden.

4. Der Ausschuß stellt fest, daß die Kommission in ihrer Vorlage diese Stellungnahme nicht erwähnt; der Inhalt des Kommissionsvorschlags weicht allerdings in den fraglichen Aspekten nicht wesentlich vom Tenor dieser Stellungnahme ab.

5. Bezüglich der Begründung zur Kommissionsvorlage stellt der Ausschuß vor allem fest, daß dort reichlich summarisch argumentiert und der gesamte Verkehr global betrachtet wird (Fahrzeuge zur Güterbeförderung, Fahrzeuge zur Personenbeförderung sowie Personenkraftwagen). Diese allgemein und summarisch gehaltene Schilderung ist nicht nur wenig überzeugend, sondern führt wiederholt auch zu sachlich unrichtigen Ausführungen (Punkt 5 und 6), beispielsweise bezüglich des Zusammenhangs zwischen Unfallhäufigkeit und Straßenart sowie auch bezüglich der Faktoren, die für die Aufprallwucht der Fahrzeuge bei einem Unfall maßgebend sind.

6. Nach Ansicht des Ausschusses erfordert eine effiziente Verkehrssicherheitspolitik ein koordiniertes und zweckgerichtetes Vorgehen: das Ziel liegt darin, die Unfallwahrscheinlichkeit zu senken. Umsichtige und vernünftige Maßnahmen zur Regelung des Straßenverkehrs können zur Erreichung dieses Ziels beitragen.

7. Aus diesem Grunde würde es der Ausschuß begrüßen, wenn diese Zielsetzung in den Erwägungsgründen

[1] ABl. Nr. C 33 vom 9. 2. 1989, S. 9.
[2] ABl. Nr. C 347 vom 22. 12. 1987.