4.6. Assinale-se ainda, acessoriamente, e tendo presente a complexidade do novo sistema proposto, o risco de a informação estatística se ressentir, mormente quanto aos países periféricos, da insuficiente capacidade técnica e do nível de formação do pessoal encarregue da recolha e tratamento dos dados estatísticos. Por-se-á ainda um problema técnico ao pequeno país que é o Luxemburgo no que se refere ao indispensável reforço dos serviços competentes, os quais, no âmbito da *Belgo-Luxembourg Economic Union* (BLEU), beneficiam, actualmente, da colaboração da administração belga. Seria bom que, em paralelo com a implantação do novo sistema, a Comissão previsse os meios de assistência quer téchnica, quer formativa, quer financeira, adequados.

Feito em Bruxelas, em 26 de Abril de 1989.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Alberto MASPRONE

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à carta de condução [1]

(89/C 159/08)

Em 21 de Dezembro de 1988, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção dos Transportes e Comunicações, incumbida da preparação dos trabalhos do Comité nesta matéria, adoptou o parecer em 12 de Abril de 1989, sendo relator Ulbo Tukker.

Na 265ª reunião plenária, sessão de 26 de Abril de 1989, o Comité Económico e Social adoptou, por ampla maioria e com 4 abstenções, o parecer seguinte.

1. Introdução

1.1. A Directiva 80/1263/CEE, de 4 de Dezembro de 1980 [2], estabelece que:

a) em caso de mudança de residência habitual para um outro Estado-membro, a carta de condução permanecerá válida pelo período de um ano. Durante este período, terá contudo que ser trocada por uma carta de condução emitida pelo Estado em que o titular passou a residir;

b) o mais tardar em 1 de Janeiro de 1986, deverão ser emitidas cartas de condução de modelo comunitário.

1.2. Registam-se dificuldades resultantes da comparação das cartas de condução dos diversos Estados-membros. Verificam-se diferenças nos seguintes aspectos:

a) categorias de veículos;

b) período de validade;

c) exigências para os exames de condução.

1.3. No programa da Comissão para 1985, é referida a apresentação futura de uma proposta tendente a assegurar a validade de uma carta de condução em toda a Comunidade, independentemente do Estado-membro em que o titular tenha residência.

Deveriam também ser adoptadas disposições mais favoráveis aos deficientes e inválidos.

1.4. Com base nestes compromissos, a Comissão propõe agora substituir a Directiva 80/1263/CEE por uma nova Directiva.

2. Observações na generalidade

2.1. É parecer do Comité que a harmonização das cartas de condução na Comunidade Europeia é um objectivo justo — por razões não só técnicas, como também psicológicas.

2.1.1. Do ponto de vista técnico, justifica-se naturalmente que todos os Estados-membros estabeleçam as mesmas normas, de modo a que todas as cartas de condução possam ser reconhecidas como igualmente válidas.

[1] JO nº C 48 de 27. 2. 1989, p. 1.
[2] JO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 1.

2.1.2. Este processo é importante, do ponto de vista psicológico, para a Europa dos cidadãos. A quase totalidade dos cidadãos da Comunidade será confrontada com uma directiva que a todos diz respeito. Assim se começará a tomar consciência de que se vai concretizando a unidade europeia.

3. Observações na especialidade

3.1. *Artigo º, nº 1*

Esta disposição já é observada na maior parte dos Estados-membros. As categorias já se encontram mencionadas na carta de condução de modelo comunitário.

3.2. *Artigo 4º, nº 3*

Implica alguma alteração relativamente à situação em três Estados-membros.

3.3. *Artigo 4º, nº 4*

Introduz uma carta específica para motociclos com 400 cm^3 de cilindrada. É uma disposição já em vigor em alguns Estados-membros. Se esta disposição for adoptada, haverá que prever um prazo de adaptação suficiente.

3.4. *Artigo 4º, nº 5*

O Comité apoia a introdução de uma carta de condução específica para estas categorias, sobretudo as C e D.

3.4.1. Categoria C

Os veículos cuja massa excede os 3 500 kg são já veículos de carga com características totalmente diferentes das dos automóveis de passageiros. Maiores dimensões, maior dificuldade de manobra, por exemplo na marcha-atrás.

3.4.2. Categoria D

Entre os automóveis com menos de oito lugares sentados (além do lugar do condutor), incluem-se as furgonetas e, por exemplo, os automóveis destinados ao transporte de trabalhadores mas com as dimensões próprias de um automóvel de passageiros normal.

Os veículos com mais de oito lugares sentados (além do lugar do condutor) são os chamados mini-autocarros. É outra a responsabilidade na sua condução, é outro o seu comportamento em estrada, é maior a dificuldade de manobra; justifica-se, pois, uma instrução mais rigorosa, com carta de condução específica correspondente.

3.4.3. Subcategoria C + E

Ver as observações à categoria C.

3.4.4. Subcategoria D + E

Ver as observações à categoria D.

3.4.5. O Comité é de opinião que, às categorias de veículos referidas no nº 5 do artigo 4º, devem corresponder critérios mais exigentes em matéria de aptidão para a condução; mas considera que os requisitos de natureza médica correspondentes ao grupo 1 são suficientes para a condução deste tipo de veículos.

3.4.6. O nº 5 do artigo 4º tem um conteúdo controverso, dado que, no Reino Unido e na República da Irlanda, vigoram normas diferentes, tendo os mini-autocarros uma função importante nestes Estados-membros. De resto, as opiniões encontram-se divididas nestes Estados-membros e entre os seus representantes.

3.5. *Artigo 8º*

Ver também o ponto 3.4.5 para os requisitos relativos às categorias de veículos referidas no nº 5 do artigo 4º, e os requisitos médicos do grupo 1.

3.6. *Artigo 9º*

Sendo adoptada uma carta de condução uniforme para toda a Comunidade, será também necessário que o respectivo prazo de eficácia seja o mesmo em todos os Estados-membros.

3.7. *Artigo 10º, nº 2*

Um cidadão de um Estado-membro que passe a residir em outro Estado-membro pode solicitar uma carta de condução emitida pelo segundo Estado-membro. Nesse caso, todavia, tem de devolver a carta de condução emitida pelo seu Estado-membro de origem. Contudo, não está obrigado a solicitar uma nova carta de condução, uma vez que a que foi emitida pelo seu Estado-membro de origem se mantém válida, independentemente do local de residência do seu titular.

3.8. *Artigo 10º, nº 3*

É impensável que um Estado-membro que concede uma carta de condução a um cidadão de um país terceiro recolha a carta de condução emitida por este último Estado. Na maior parte dos países, as cartas de condução — tal como os passaportes — permanecem propriedade do Estado que as emitiu, não podendo, pois, ser reclamadas por um outro Estado.

3.9. *Anexos*

É difícil formular um juízio sobre os anexos.

3.9.1. Nos comentários ao Anexo I, ponto 6 (p. 15), afirma-se que os Estados-membros têm a faculdade de:

— suprimir a fotografia,

— substituir o domicílio pelo endereço postal.

O Comité não está de acordo com esta interpretação, sendo de opinião que a fotografia e o endereço exacto são necessários para evitar fraudes.

3.9.2. O Anexo II é muito extenso, suscitando dúvidas quanto a justificarem-se todas as condições enunciadas.

3.9.3. No Anexo III, 1.1, é de incluir no grupo 1 as subcategorias C + E e D + E.

Feito em Bruxelas, em 26 de Abril de 1989.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Alberto MASPRONE

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa aos limites de velocidade para determinadas categorias de veículos a motor na Comunidade [1]

(89/C 159/09)

Em 26 de Janeiro de 1989, o Conselho decidiu, em conformidade com o disposto no artigo 75º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção dos Transportes e Comunicações, incumbida de preparar os trabalhos nesta matéria, emitiu parecer em 12 de Abril de 1989, com base no relatório de Gian Battista Cavazzutti.

O Comité Económico e Social, na 265ª reunião plenária, sessão de 26 de Abril de 1989, por ampla maioria com 1 voto contra, adoptou o seguinte parecer.

1. O Comité apoia o objectivo da Comissão de proceder à uniformização das regulamentações da circulação rodoviária na Comunidade.

2. O Comité verifica que a proposta de directiva se limita apenas a alguns aspectos (p. ex., introdução de limites diferenciados em função das características do veículo e das estradas), concorda com a abordagem pragmática da Comissão e, com a reserva das observações e considerações que se seguem, aprova o essencial do conteúdo da proposta da Comissão.

3. O Comité convida, no entanto, a Comissão a completar oportunamente este quadro, elaborando também propostas para a regulamentação global do trânsito rodoviário na Comunidade, e a apresentar, ao mesmo tempo, propostas relativas aos veículos automóveis. Para tal, o Comité manifesta o desejo de que sejam devidamente tidas em conta as indicações e as considerações gerais e específicas formuladas no parecer sobre limites de velocidade, emitido em 21 Outubro de 1987 [2].

4. O Comité, tendo verificado que a Comissão não cita este parecer no documento em análise, sublinha o facto de o conteúdo da presente proposta não se afastar substancialmente do que nele fora indicado quanto aos aspectos pertinentes.

5. No que diz respeito à exposição dos motivos que acompanha a proposta, o Comité observa, em primeiro lugar, que a argumentação é desenvolvida de forma um tanto sucinta, tomando em consideração a globalidade do tráfego (veículos destinados ao transporte de mercadorias, ao transporte colectivo de passageiros e os veículos automóveis). O carácter genérico e sumário da exposição, para além de a tornar pouco convincente, leva a Comissão a frequentes afirmações inexactas (pontos 5 e 6), por exemplo, quanto à relação entre os acidentes e os diversos tipos de estradas, ou ainda quanto aos factores que determinam a força de embate dos veículos em caso de acidente.

6. O Comité considera que uma política eficaz de segurança requer intervenções coordenadas e com fins específicos: o objectivo é reduzir a probabilidade de acidente. Medidas prudentes e razoáveis de regulamentação da circulação rodoviária podem contribuir para alcançar este objectivo.

7. Para isso, o Comité manifesta o desejo de que o texto da directiva, nos considerandos, indicie de

[1] JO nº C 33 de 9. 2. 1989, p. 9.
[2] JO nº C 347 de 22. 12. 1987.