

2.7. Enfin, le Comité invite la Commission à lui communiquer tout élément important issu de l'expé-

rience acquise dans l'application de la Convention.

Fait à Bruxelles, le 23 septembre 1992.

*Le Président
du Comité économique et social*

Michael GEUENICH

Avis sur :

- la proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif au freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues⁽¹⁾,
- la proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur des véhicules à moteur à deux ou trois roues⁽²⁾, et
- la proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sur les véhicules à moteur à deux ou trois roues⁽³⁾

(92/C 313/03)

Le 11 mars 1992, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de saisir le Comité économique et social d'une demande d'avis sur les propositions susmentionnées.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux en la matière, a émis son avis le 8 juillet 1992 (Rapporteur: M. Bagliano).

Lors de sa 299^e session plénière (séance du 23 septembre 1992), le Comité a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

1. Observations générales

1.1. Le Comité accueille favorablement ces premiers règlements d'application du règlement cadre relatif à la procédure de réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

1.2. Le Comité souhaite en particulier souligner que la finalité première de ces normes est la sécurité des personnes et du trafic, parallèlement à l'harmonisation des procédures et des normes techniques, condition indispensable à la réalisation d'un véritable Marché unique.

1.3. S'agissant du débat quant au choix de l'instrument juridique le plus approprié, le Comité est d'avis qu'en raison même du caractère prioritaire des normes proposées, le « règlement » est bien la forme juridique à retenir.

On sait que le règlement est « directement applicable dans tout État membre » et « obligatoire dans tous ses éléments » (article 189 du Traité). Ce choix de la Commission se justifie précisément par le caractère très détaillé des prescriptions techniques contenues dans ces règlements d'application du « règlement cadre ». Ce faisant, la Commission entend éviter non seulement une mise en œuvre décalée dans le temps mais aussi des divergences « quant à la forme et aux moyens », ce

⁽¹⁾ JO n° C 93 du 13. 4. 1992, p. 24.

⁽²⁾ JO n° C 93 du 13. 4. 1992, p. 116.

⁽³⁾ JO n° C 93 du 13. 4. 1992, p. 39.

que permettrait aux États membres l'instrument de la « directive ».

1.4. La création d'un « comité pour l'adaptation au progrès technique » à caractère purement consultatif suscite de vives préoccupations dans les milieux intéressés (et pas seulement parmi les constructeurs), qui demandent à pouvoir jouer un rôle plus efficace, notamment par un droit de proposition. En particulier, ce comité devrait comprendre toutes les associations et organisations (consommateurs; utilisateurs) qui ont notamment pour objectif de garantir la sécurité routière à tous les niveaux; leur expérience pourrait profiter à ce Comité.

1.5. De même, l'absence de sanctions n'est pas sans susciter une certaine perplexité, même s'il est acquis qu'il s'agit de règlements à contenu essentiellement technique. Il est en particulier nécessaire de faire en sorte que les normes soient appliquées de manière uniforme sur tout le territoire communautaire et que d'éventuelles sanctions soient de niveaux comparables.

1.5.1. A cet égard, par exemple, le Comité accueille favorablement l'intention manifestée par la Commission de concevoir un règlement « ad hoc » qui prévoira des mesures contre les modifications apportées aux cyclomoteurs et comme le recommande également le Comité aux motocycles; il va toutefois de soi que cela ne suffira pas à exclure toutes les possibilités d'infraction.

1.6. En tout état de cause et dans le droit fil de ce qu'il avait indiqué dans son précédent avis, le Comité recommande que l'on prévoie d'une manière générale la possibilité de déroger aux prescriptions de ces règlements techniques pour les cyclomoteurs à performances réduites, c'est-à-dire les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 25 km/h et dont la puissance du moteur n'est pas supérieure à 1,5 KW.

Ces dérogations ne devront pas bien entendu porter le moindre préjudice à l'exigence première de la sécurité.

2. Proposition de règlement du Conseil concernant le freinage

2.1. Le Comité souscrit aux indications contenues dans le règlement à l'examen et soutient la Commission dans ses efforts de réglementation technique uniforme, dans l'intérêt tant des utilisateurs que d'une amélioration constante de la sécurité de la circulation.

3. Proposition de règlement du Conseil relatif à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette

3.1. Le Comité est favorable à la limitation à 74 KW de la puissance nette des moteurs de tout véhicule à deux ou trois roues.

3.1.1. Ce faisant, le Comité est conscient que cette puissance correspond à celle de 100 CV, soit l'équivalent d'une vitesse maximale de 200/250 km/h, qui est en réalité supérieure à des limites raisonnables.

3.1.2. Le Comité se rallie à la conception selon laquelle cette limitation est nécessaire, pour des raisons de sécurité, même si une limitation analogue n'est en vigueur dans aucun État membre.

3.2. En ce qui concerne les cyclomoteurs à propulsion — également — à pédales, il conviendrait d'ajouter des prescriptions spécifiques, concernant précisément la mesure de la puissance sur les pédales (le moteur étant désengagé).

4. Proposition de règlement du Conseil relatif à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse

4.1. Tout en confirmant sa recommandation visant à simplifier les prescriptions, le Comité accueille favorablement le règlement à l'examen qui, bien que très détaillé, est également très clair et pertinent, en tenant toujours compte de la nécessité de sécurité à laquelle on ne saurait manquer.

4.2. En ce qui concerne les feux indicateurs de direction, le Comité s'est interrogé quant à l'opportunité d'en prévoir également l'installation sur les cyclomoteurs. Le Comité, toujours soucieux de garantir — aux utilisateurs, au public et à la circulation — le degré de sécurité le plus élevé possible, recommande donc à la Commission de considérer cette possibilité, en tenant toutefois compte des incidences sur les coûts, qui doivent être très limitées.

4.3. En ce qui concerne le dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière — obligatoire pour les motocycles —, le Comité souhaite qu'il soit également rendu obligatoire pour les cyclomoteurs, dans les cas où la plaque est obligatoire au niveau national, une fois encore afin de garantir le degré le plus élevé possible de sécurité.

Fait à Bruxelles, le 23 septembre 1992.

Le Président

du Comité économique et social

Michael GEUENICH

ANNEXE

à l'avis du Comité économique et social

Note sur la proposition de règlement du Conseil relatif à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (doc. COM(91) 498 final du 26 février 1992).

— Au point B 8 de l'annexe I, la rédaction suivante devrait être retenue :

« 8. Sauf instruction particulière, aucun feu ne doit être clignotant, à l'exception des feux indicateurs de direction et du signal de détresse ».

— Au point B 10 :

Certains des feux et dispositifs cités ayant un caractère facultatif pour certaines catégories de véhicules et en particulier les cyclomoteurs, cette prescription ne devrait s'appliquer que si les feux ou dispositifs cités sont installés.

— Au point B 11 :

De la même façon, cette prescription ne doit s'appliquer que si les feux cités sont installés.

Conformément au règlement ECE⁽¹⁾ n° 3.02., dont la dernière mise à jour remonte au 1^{er} juillet 1985, il faudrait prévoir des catadioptrés de la classe IA, aux points : 6.8.1 de l'annexe II, 6.7.1 de l'annexe III, 6.11.1 et 6.12.1 de l'annexe IV, 6.11.1 et 6.12.1 de l'annexe V et 6.12.1 de l'annexe VI.

En effet, la plupart des États membres exigent actuellement ce type de catadioptré dont le coefficient d'intensité lumineuse est supérieur au catadioptré de classe 1 prévu par la directive 76/757/CEE, que la Commission a toutefois l'intention d'adapter aux règlements ECE.

— Annexes II et III :

Pour les cyclomoteurs à deux roues (annexe II) et les cyclomoteurs à trois roues (annexe III), la classe de catadioptrés arrières n'est pas précisée et devrait être classe I A selon le règlement ECE n° 3.02.

⁽¹⁾ Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.