

Avis sur :

- la proposition de directive du Conseil relative aux masses et dimensions des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾,
- la proposition de directive du Conseil relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾,
- la proposition de directive du Conseil relative à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾,
- la proposition de directive du Conseil relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues ⁽¹⁾,
- la proposition de directive du Conseil relative au dispositif de protection contre un emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾,
- la proposition de directive du Conseil relative à l'emplacement de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾,
- la proposition de directive du Conseil relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues ⁽¹⁾ et
- la proposition de directive du Conseil relative au dispositif de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux roues ⁽¹⁾

(93/C 73/06)

Le 12 octobre 1992 et le 19 octobre 1992, le Conseil a décidé, conformément à 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 élaboré son avis le 6 janvier 1993 (Rapporteur: M. Bagliano).

Le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant au cours de sa 302^e session plénière (séance du 27 janvier 1993).

1. Observations générales

1.1. Le Comité accueille favorablement ce « paquet » de huit propositions de directive pour l'application de la directive 92/61/CEE du 30 juin 1992, directive-cadre relative à la procédure de réception des véhicules à moteur à deux ou à trois roues.

1.2. En particulier, le Comité rappelle et souligne que la finalité première de ces normes est la sécurité des personnes et du trafic, associée à l'exigence d'harmonisation des procédures et des prescriptions techniques afin d'éliminer les barrières aux échanges entre les États membres, étape indispensable à la réalisation d'un marché unique effectif.

1.3. Tout en prenant acte que le Conseil a préféré opter pour l'instrument juridique de la « directive », le Comité continue de considérer qu'il aurait été préférable de retenir la formule juridique du « règlement », afin d'éviter les disparités dans les délais et les modalités d'application.

1.3.1. Toutefois, pour arriver néanmoins à une application simultanée et uniforme des réglementations dans tous les États membres, le Comité suggère que chaque directive (aux fins de l'application de la directive-cadre) prévoie :

- soit une date, d'ici à laquelle la directive devra être transposée dans le cadre juridique de chaque État membre (par exemple 18 mois à compter de la date d'adoption de la directive elle-même);
- soit une date ultérieure, d'« entrée en vigueur » : d'au moins 6 mois, par exemple, après la date prévue pour la transposition en droit national (durant ces 6 mois on pourra évidemment délivrer aussi bien des homologations conformes à la législation encore en vigueur que des homologations déjà conformes aux nouvelles directives communautaires).

1.3.2. De cette façon, on évitera qu'une éventuelle disparité des dates d'entrée en vigueur dans les États membres n'engendre des distorsions sur le marché ou, en tout cas, de la confusion dans les procédures d'homologation.

1.3.3. La période minimale de 6 mois dont il est question au paragraphe 1.3.1 est nécessaire pour per-

⁽¹⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 1, 5, 15, 23, 32, 38, 43, 49.

mettre aux constructeurs de véhicules et de composants d'adapter leurs productions aux nouvelles normes communautaires mais aussi de concevoir des véhicules et des composants déjà en mesure de satisfaire à ces normes.

1.4. Pour ce qui est des « modifications qui seront nécessaires pour adapter au progrès technique les dispositions des annexes » de chacune des directives, le Comité prend acte de ce que le Conseil, dans la directive-cadre approuvée le 30 juin 1992, fait référence (article 16) à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE.

1.5. Le Comité rappelle qu'il juge aussi favorablement la définition de prescriptions spécifiques destinées à empêcher une manipulation aisée dans le but d'augmenter les prestations d'origine du véhicule, non seulement des cyclomoteurs mais aussi des motocycles.

2. Proposition de directive relative aux masses et dimensions des véhicules à moteur à deux ou trois roues

2.1. La proposition vise à empêcher que des véhicules de dimensions ou de masse excessives par rapport à l'organe de propulsion puissent être mis sur le marché et puissent, par conséquent, créer des situations d'entrave ou de danger pour la circulation routière. La proposition de directive prévoit les définitions et les modalités de mesure des dimensions principales du véhicule.

2.2. Observations particulières

2.2.1. En ce qui concerne la « masse maximale en ordre de marche » (point 3.2.1 de l'annexe à la proposition de directive), le Comité fait remarquer qu'au point 3.2.1.2 « véhicules à moteur à trois roues », il y a lieu d'opérer une distinction entre les « cyclomoteurs à trois roues » et les « tricycles »⁽¹⁾ et de prévoir une limite spécifique également pour les cyclomoteurs à trois roues, pour lesquels la limite ne peut se situer que bien en deçà des 1 000 kg prévus d'une manière générale, dans le texte de la Commission, pour tous les véhicules à moteur à trois roues (par exemple, 250-270 kg).

2.2.2. S'agissant de la masse remorquable (3.2.2 du texte de la Commission), il est proposé que les cyclomoteurs à deux roues puissent remorquer jusqu'à 80 kg (législation suisse), au lieu des 50 % de la valeur de leur propre masse à vide (qui, dans certains cas, ne serait que de 50-60 kg). Pour les motocycles et pour les véhicules à trois roues, au contraire, le critère des 50 % de la masse est correct.

⁽¹⁾ C'est-à-dire les véhicules à trois roues symétriques d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ et/ou ayant une vitesse maximale supérieure à 45 km/h; cf. directive 92/61/CEE du Conseil, chapitre 1^{er}, article 1^{er}, paragraphe 2 (JO n° L 225 du 10. 8. 1992).

2.2.3. S'agissant des « charges maximales » autorisées (3.2.3 du texte de la Commission), le Comité juge excessive la limite de 800 kg pour les cyclomoteurs à trois roues (3.2.3.1). Aux fins d'une sécurité accrue, précisément, tant en regard des problèmes de trafic qu'en regard de la fiabilité de ce type de véhicule, le Comité estime plus adéquate une limite de 300 kg.

3. Proposition de directive relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues

3.1. La proposition concerne l'identification des commandes, témoins et indicateurs principaux présents sur le véhicule et importants aux fins de la sécurité active et passive. C'est justement pour des motifs évidents de sécurité que l'identification des commandes, témoins et indicateurs doit être homogène et uniforme pour tous les types de véhicules à moteur, y compris ceux à performances réduites.

3.2. Observations particulières

- Les symboles repris aux figures 13 et 14 devraient être réservés aux véhicules équipés d'un moteur diesel, conformément aux dispositions prévues par la directive analogue pour les véhicules automobiles.
- La couleur du témoin repris à la figure 17 devrait être verte, conformément aux dispositions prévues par la directive analogue pour les véhicules automobiles.

4. Proposition relative à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur à deux ou trois roues

4.1. Ce dispositif peut améliorer la sécurité de la circulation, dans la mesure où il est destiné à prévenir de la présence d'un véhicule ou de la nécessité d'effectuer une manœuvre à cause d'une situation dangereuse, sans toutefois atteindre des niveaux de bruit gênants.

4.2. Compte tenu des différentes typologies de véhicules, de l'utilisation prévisible du dispositif de la part de l'utilisateur, et des capacités techniques et pratiques limitées des cyclomoteurs, trois catégories de prestations de ce dispositif ont été définies en fonction du type de véhicule sur lequel le dispositif d'avertisseur acoustique sera effectivement monté.

4.3. Observations particulières

4.3.1. Étant donné la répartition en trois catégories de dispositifs acoustiques et étant donné que chaque catégorie de dispositif ne peut être montée que sur un type particulier de véhicule, il pourrait être utile de

prévoir un marquage/une identification différent(e), de façon à ce qu'il soit possible de distinguer clairement les dispositifs acoustiques conçus pour chacune de ces trois catégories.

4.3.2. Pour ce qui est des cyclomoteurs à performances réduites, il est concevable que les cyclomoteurs ayant un moteur d'une puissance inférieure à 0,5 KW puissent, par dérogation aux prescriptions de la directive, être équipés seulement d'une sonnette mécanique actionnée manuellement.

5. Proposition de directive relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues

5.1. La proposition énumère les prescriptions de fabrication de la béquille des véhicules à deux roues et les prescriptions relatives à son fonctionnement, afin d'assurer la stabilité du véhicule à l'arrêt, que ce soit sur une surface horizontale ou sur une pente. Les caractéristiques exigées sont de nature à éviter que le véhicule garé ne bascule au sol à la suite d'une action extérieure (par exemple, une petite poussée d'un autre véhicule ou déplacement d'air causé par le passage d'autres véhicules en marche).

5.2. Observations particulières

5.2.1. Au paragraphe 3.1.1.3, il convient de préciser que les béquilles qui se replient automatiquement au premier contact avec la surface de la route sont admises.

5.2.2. En outre, au paragraphe 4.2, premier tiret, après le mot « clip », il faudrait ajouter, pour des raisons de sécurité, la phrase suivante: « Chaque ressort doit permettre à la béquille de se replier vers l'arrière en position fermée, même si l'autre ressort est cassé. »

6. Proposition de directive relative au dispositif de protection contre un emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux ou trois roues

6.1. Ces prescriptions visent à éviter les risques (lorsque le véhicule est en marche et que le moteur tourne) de blocage accidentel du dispositif ou de détérioration du mécanisme de direction ou de transmission, sur lesquels le dispositif agit et qui pourraient compromettre la sécurité du véhicule.

6.2. Observations particulières

6.2.1. Pour les cyclomoteurs à performances réduites, il est proposé d'ajouter au paragraphe 3 la phrase suivante:

« Au cas où l'arbre de direction du cyclomoteur ne pourrait permettre, pour des motifs techniques/de

construction, le respect des prescriptions contenues dans cette directive, d'autres solutions sont possibles pour autant qu'elles respectent les objectifs de la directive et qu'elles soient acceptables par les services techniques chargés des essais. »

7. Proposition de directive relative à l'emplacement de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à deux ou trois roues

7.1. Il s'agit de prescriptions techniques applicables à l'emplacement que le constructeur du véhicule doit prévoir en phase de conception, emplacement destiné à loger la plaque d'immatriculation dans les cas où le véhicule doit en être équipé obligatoirement.

7.2. Ces prescriptions concernent en particulier les dimensions, l'inclinaison et la hauteur par rapport au sol de l'emplacement de la plaque, ainsi que les angles latéraux de visibilité, qui doivent être respectés pour la plaque d'immatriculation qui y sera logée.

7.3. En plus de ces prescriptions spécifiques, qui concernent uniquement l'emplacement de la plaque d'immatriculation et non les caractéristiques de la plaque même, le Comité suggère de garder présent à l'esprit le problème du profil résultant de l'installation, en veillant tout spécialement à recommander, ou à prescrire, les rayons appropriés d'arrondissement des arêtes, ces dernières pouvant causer des dommages également à des personnes autres que l'utilisateur du véhicule.

8. Proposition de directive relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues

8.1. Ces inscriptions, indélébiles et fixées de façon permanente sur une partie accessible mais protégée du véhicule, permettent de vérifier, lors d'éventuels contrôles routiers, qu'un véhicule déterminé appartient à la série du type réceptionné et donc conforme non seulement aux normes de sécurité mais également à celles relatives à la protection de l'environnement.

8.2. Les prescriptions contenues dans cette proposition de directive sont analogues à d'autres normes internationales et garantissent l'uniformité d'identification du véhicule au niveau mondial.

8.3. Les autres indications, qui doivent être mentionnées sur la plaque idoine, concernent l'identité du constructeur, la marque de réception du véhicule, la marque et les références du silencieux et le niveau sonore admis pour ce type de véhicule. Cette dernière mention — indépendamment des prescriptions techniques spécifiques qui feront l'objet d'une directive appropriée — permet de constater facilement, y compris

sur la route, d'éventuelles manipulations ou modifications apportées au système d'échappement d'origine du véhicule.

9. Proposition de directive relative au dispositif de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux roues

9.1. Pour des raisons évidentes de sécurité, ce dispositif (poignée et/ou sangle) doit offrir au passager une attache solide afin de se maintenir en selle, nonobstant les sollicitations imposées par l'état de la chaussée, la conduite ou les conditions du trafic.

9.2. Observations particulières

9.2.1. Pour ce qui est des essais mécaniques de résistance des dispositifs de retenue, la non-rupture des dispositifs en question durant la période d'application de la force verticale prescrite pourrait suffire.

9.2.2. Toutefois, étant donné qu'une déformation permanente se produira toujours pour des matériaux peu élastiques (comme les sangles en cuir ou en matériau synthétique), il est proposé de préciser, au paragraphe 1.1 «déformation permanente avec une limite maximale allant jusqu'à 15 à 20 % de la longueur initiale».

Fait à Bruxelles, le 27 janvier 1993.

Le Président

du Comité économique et social

Susanne TIEMANN

Avis sur la proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant les aliments pour animaux et visant des objectifs nutritionnels particuliers⁽¹⁾

(93/C 73/07)

Le 28 août 1992, le Conseil a décidé, conformément aux dispositions de l'article 198 du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'agriculture et de la pêche, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 7 janvier 1993 (Rapporteur: M. Pricolo).

Lors de sa 302^e session plénière des 27 et 28 janvier 1993 (séance du 27 janvier 1993), le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

1. Introduction

1.1. Par la proposition de règlement à l'examen, la Commission exécute le mandat, qui lui a été confié par le Conseil le 22 janvier 1990, de prendre les dispositions appropriées pour réglementer la production, la commercialisation et le contrôle des aliments composés pour animaux visant des objectifs nutritionnels particuliers, c'est-à-dire les aliments dénommés «aliments diététiques pour animaux».

1.2. Il s'agit en effet de produits qui revêtent de plus en plus d'importance sur le marché et pour lesquels il n'existe, à l'heure actuelle, aucune législation communautaire. Il apparaît dès lors nécessaire de soumettre

ces produits à une réglementation spécifique, afin d'offrir aux utilisateurs les garanties adéquates sur leurs propriétés et leurs qualités particulières.

1.3. La proposition prévoit essentiellement des dispositions relatives aux indications devant figurer sur l'étiquette, aux différents types d'emballage, à la liste des destinations réservées, ainsi qu'à toute autre information permettant de définir le caractère diététique des produits en question, de manière qu'on ne puisse les confondre ni avec les aliments courants (simples ou composés) pour animaux, qui sont déjà réglementés notamment par la directive 79/793/CEE, ni avec les aliments dits «médicamenteux», c'est-à-dire destinés à des fins purement thérapeutiques.

1.4. La proposition à l'examen est totalement innovatrice, tant en ce qui concerne sa base juridique (règlement et non directive) que son contenu.

⁽¹⁾ JO n° C 231 du 9. 9. 1992, p. 6.