

# Journal officiel

## des

### Communautés européennes

12<sup>e</sup> année n° C 48

16 avril 1969

Édition de langue française

## Communications et informations

---

### Sommaire

#### I *Communications*

.....

---

#### II *Actes préparatoires*

##### Conseil

Consultation du Comité économique et social sur une proposition de règlement du Conseil relatif à l'instauration d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses relatives aux infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable .....	1
Avis du Comité économique et social .....	1
Consultation du Comité économique et social sur une proposition de première directive du Conseil relative à l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires .....	5
Avis du Comité économique et social .....	5
Consultation du Comité économique et social sur une proposition de décision du Conseil modifiant certaines dispositions de la décision n° 65/270/CEE du Conseil, du 13 mai 1965, portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable .....	9
Avis du Comité économique et social .....	9
Consultation du Comité économique et social sur une proposition de décision du Conseil relative à l'adaptation des contingents bilatéraux et du nombre des autorisations de transit pour les transports de marchandises par route entre les États membres .....	11
Avis du Comité économique et social .....	11
Consultation du Comité économique et social sur une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques .....	13
Avis du Comité économique et social .....	14

Sommaire (Suite)

Consultation du Comité économique et social sur six propositions de directives du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives	
— aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques,	
— au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur,	
— à certains équipements des véhicules à moteur et de leurs remorques (réservoirs de carburant et dispositifs de protection arrière),	
— à certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur (rétroviseurs, essuie-glace, champ de visibilité, lave-glace),	
— à la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque,	
— à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur .....	16
Avis du Comité économique et social .....	16
Consultation du Comité économique et social sur une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues .....	17
Avis du Comité économique et social .....	18
Consultation du Comité économique et social sur une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues (poids total en charge autorisé, poids remorquable, etc.) .....	21
Avis du Comité économique et social .....	21

## II

(Actes préparatoires)

## CONSEIL

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de règlement du Conseil relatif à l'instauration d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses relatives aux infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

## A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 45<sup>e</sup> session tenue le 30 juillet 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition visée ci-dessus.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 30 juillet 1968.

## B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 95 du 21 septembre 1968, page 34.

## C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 73 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil de ministres des Communautés européennes du 30 juillet 1968, relative à la « proposition de règlement du Conseil relatif à l'instauration d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses relatives aux infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable »,

vu la décision de son bureau du 17 juillet 1968, conformément à l'article 22 du règlement intérieur révisé, de charger la section spécialisée pour les transports d'élaborer un avis et un rapport en la matière,

vu l'article 75 du traité instituant la C.E.E.,

vu son avis sur le « mémorandum de la Commission de la C.E.E. concernant l'orientation à donner à la politique commune des transports »,

vu son avis sur la « proposition de décision du Conseil relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable » <sup>(1)</sup>,

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports,

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. ter Heide,

vu les délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février,

considérant que la politique commune des transports doit nécessairement se baser sur des données chiffrées complètes et détaillées sur les coûts des infrastructures, données qui doivent être recueillies de façon identique pour les trois modes de transport dans les États membres,

considérant que la mise en place d'une comptabilité permanente, qui doit répondre à des règles uniformes dans tous les États membres pour un même mode de transport, est indispensable pour obtenir cette connaissance,

considérant qu'il importe, grâce à des renseignements précis, d'obtenir un aperçu exact du volume d'ensemble et du détail des dépenses d'investissements — aussi bien pour les constructions nouvelles que pour le renouvellement, le renforcement et l'extension des infrastructures — ainsi que des dépenses courantes pour les infrastructures,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité approuve la « proposition de règlement du Conseil relatif à l'instauration d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses relatives aux infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable », sous réserve des observations ci-après.

### I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. Le Comité se réjouit de ce que cette proposition représente une première étape sur la voie d'une solution au problème du coût des infrastructures même s'il n'apparaît pas possible, actuellement, d'aller au-delà de l'obligation d'une comptabilité des dépenses des infrastructures.

2. Toutefois, il souligne qu'il est également pressant de comptabiliser les coûts d'abord, et les recettes ensuite, si l'on ne veut pas repousser continuellement

la solution du problème de l'imputation des coûts des infrastructures ; il demande donc à la Commission de consacrer sans retard à ce problème, une étude approfondie qui contribuera à orienter efficacement les futurs travaux relatifs aux coûts des infrastructures.

3. Afin d'obtenir, grâce à des renseignements précis, un aperçu exact du volume d'ensemble et du détail des dépenses d'infrastructures, il estime nécessaire de prévoir, en plusieurs points du schéma, et plus spécialement à l'annexe 2, une articulation plus poussée.

Il est également d'accord avec la Commission pour estimer que les dépenses d'investissements sont plus importantes que les dépenses courantes, d'autant plus que les premières, en plus des investissements pour les constructions nouvelles, englobent également les investissements portant sur le renouvellement, le renforcement et l'extension des infrastructures.

4. La proposition exclut « de facto » de son champ d'application les « zones de contact » entre deux modes de transport (telles que les parties des gares ferroviaires en contact avec le public, les ports de navigation intérieure et de mer, les gares routières de marchandises, etc.). Le Comité voudrait faire, à ce propos, les observations suivantes :

— d'une part, il souscrit à l'exclusion proposée par la Commission ; il est, en effet, conscient des difficultés qu'il y aurait à parvenir, dans cette première phase, à une comptabilité précise des dépenses en question ;

— d'autre part, il fait remarquer que ces « zones de contact » appartiennent aux infrastructures et qu'il est nécessaire d'obtenir des renseignements précis sur les dépenses qu'elles occasionnent. En effet, il sera nécessaire, pour parvenir à une imputation des coûts des infrastructures, de répartir équitablement les charges entre les utilisateurs ; le besoin de disposer de renseignements, tels qu'indiqués ci-dessus, apparaît, dès lors, évident.

En tout état de cause, il escompte que pour la comptabilité des dépenses des « zones de contact », une solution satisfaisante sera trouvée dans les plus brefs délais. Il a, par ailleurs, conscience de l'impossibilité de résoudre le problème des « zones de contact » avec le trafic aérien et maritime aussi longtemps que ces deux modes de transport ne seront pas inclus dans la politique commune des transports.

5. Il souligne, en outre, que le besoin de renseignements sera le même en ce qui concerne les dépenses engagées pour les rives et autres ouvrages d'art, car, étant donné les aspects particuliers de la polyvalence de nombreuses voies de navigation intérieure, on ne peut pas négliger le fait que les utilisateurs ne sont pas tous des transporteurs.

<sup>(1)</sup> JO n° 102 du 29. 6. 1964, p. 1599/64.

## II. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### Article premier

Le Comité prend acte de l'opinion de la Commission pour laquelle la comptabilisation des intérêts versés ferait double emploi avec la comptabilisation des dépenses d'investissements. D'ailleurs, ces deux méthodes de comptabilisation conduisent aux mêmes résultats, car la valeur réelle d'un emprunt contracté pour financer une certaine dépense d'investissements — et pour autant qu'il soit souscrit sur le plan national — est, par définition, égale à cette dépense. Pour la collectivité dans son ensemble, les deux solutions sont également équivalentes quant au volume global de la charge.

Il fait, toutefois, remarquer que le problème de la charge que représentent les intérêts des emprunts souscrits antérieurement continuera de jouer un rôle important. En conséquence, le Comité demande à la Commission d'élaborer sans retard des propositions visant à donner à ce problème une solution satisfaisante.

### Article 2

Le Comité fait remarquer à propos des infrastructures de navigation intérieure de la classe 0, qu'elles représentent, dans certains États membres, une partie non négligeable de l'ensemble du réseau de navigation intérieure. Il estime, d'après l'exemple de différents États membres, qu'une comptabilité des dépenses de ces infrastructures de navigation intérieure ne pose pas de problèmes insurmontables; c'est pourquoi, il propose de supprimer l'exception visée à l'alinéa c).

### Article 3

#### Paragraphe 1 — alinéa b)

Le Comité constate que l'idée exprimée par les mots « quant à leur nature et à leur classe » est mieux rendue dans l'exposé des motifs, qui dit : « en fonction de leurs caractéristiques techniques et économiques ». Il se prononce donc pour que ce membre de phrase soit repris à l'alinéa b) du paragraphe 1, ce qui fera alors ressortir qu'il convient d'établir une distinction entre les voies navigables naturelles et les voies navigables artificielles; le Comité attache une grande importance à cette distinction, car le problème de la « polyvalence » se pose surtout pour les voies navigables naturelles.

#### Paragraphe 2

Bien que les différents États membres risquent de ne pas suivre les mêmes principes pour établir ces comptabilités séparées pour les infrastructures visées à ce paragraphe 2, le Comité constate qu'il n'est pas possible de prévoir l'application, au niveau communautaire, d'un système unique d'enregistrement des dé-

penses. Aussi, chaque État membre doit-il pouvoir fixer lui-même, en fonction des situations concrètes, quelles sont les méthodes les plus appropriées pour obtenir dans chaque cas, des données complètes sur les dépenses d'infrastructures.

Il fait remarquer que les dispositions de l'article 7 limitent la liberté laissée aux États membres en ce qui concerne la forme de comptabilisation des dépenses visées. Il est conscient de ce que la procédure, obligeant les États membres à porter les dispositions visées au paragraphe 2 de l'article 3 à la connaissance de la Commission, représente la forme de coordination la plus faible qui soit.

Afin de ne laisser subsister aucun doute quant à la nécessité de parvenir, également pour les dépenses en question, à une valeur analogue de la comptabilité par le biais d'une coordination, le Comité propose de compléter comme suit la dernière phrase du paragraphe 2: « en vue de la coordination visée à l'article 7 ».

### Article 4

Le Comité estime qu'il convient de ne pas perdre de vue que la comptabilisation s'applique obligatoirement aux infrastructures mentionnées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3; en conséquence, le Comité propose de l'exprimer comme suit, dans le texte de l'article 4:

*« Les dépenses de l'ensemble des infrastructures visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 sont enregistrées conformément aux schémas de l'annexe 2. »*

### Article 5

#### Paragraphe 2 — alinéa c)

Le Comité propose de modifier comme suit la date figurant à l'alinéa c) du paragraphe 2:

1. Fixer les premiers schémas de groupements avant le 1<sup>er</sup> janvier 1970, date à laquelle la comptabilité visée dans ce règlement deviendra obligatoire;
2. Adapter et fixer définitivement, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1972, les schémas de groupements précités, sur la base des renseignements recueillis au cours de l'exercice 1970.

## ANNEXE 1

### B. ROUTES

Le Comité prend acte de la déclaration de la Commission, selon laquelle la comptabilisation des dépenses des « Landstrassen » allemandes et des chemins

départementaux français n'a pas été rendue obligatoire parce que, jusqu'à présent, les « Länder » et les départements n'ont pas tenu de comptabilités comparables de leurs dépenses d'infrastructures. Il estime qu'il appartiendra à la Commission de jouer en ce domaine un rôle de coordinateur ; aussi devrait-elle soumettre au Conseil une proposition de complément à l'annexe, ceci conformément aux dispositions de l'article 8, de sorte que le même système soit appliqué dans tous les pays.

### C. VOIES NAVIGABLES

Afin d'éviter un double renvoi inutile, le Comité propose de remplacer, dans l'alinéa relatif à la « République française » et au « royaume des Pays-Bas », le membre de phrase : « de la classification visée à l'article 2 alinéa c) par les mots : « de la classification figurant au programme de statistiques de transport des Communautés européennes ».

#### ANNEXE 2

Le Comité estime pouvoir recommander une certaine analogie entre les postes figurant au titre des différents modes de transport dans les rubriques « dépenses d'investissements », d'une part, et « dépenses courantes », d'autre part.

Le Comité attire l'attention de la Commission sur le fait qu'il sera à l'avenir nécessaire, pour calculer les coûts marginaux d'usage, de distinguer entre la partie des dépenses d'investissements, affectée au renouvellement des infrastructures existantes, et celle affectée à leur extension. Si une telle distinction paraît possible, cela ne manquera pas, bien entendu, d'avoir également des conséquences sur la manière de comptabiliser ces dépenses.

### A. CHEMINS DE FER

*Concernant le paragraphe 1 : « dépenses d'investissements »*

Le Comité souligne que l'obligation de comptabilisation des dépenses mentionnées au poste 17.0 ne peut nullement signifier que ces dépenses seront considérées comme des dépenses d'investissements des

chemins de fer ; cette comptabilisation a pour seul but de mieux distinguer les dépenses qu'il convient de comptabiliser au poste 17.1.

*Concernant le paragraphe 2 : « dépenses courantes »*

Le Comité estime que, pour les dépenses relatives aux ouvrages d'art, il conviendrait de procéder à la même différenciation qu'au paragraphe 1 (« dépenses d'investissements »). C'est ainsi qu'il conviendrait d'adopter pour les postes 21 et 22 le même schéma que pour le poste 12.

### B. ROUTES

A propos des dépenses d'investissements mentionnées au paragraphe 1 et des dépenses courantes mentionnées au paragraphe 2, le Comité est d'avis que les postes en question sont susceptibles d'être développés et précisés sur plusieurs points ; c'est ainsi que, en ce qui concerne le recensement des dépenses d'investissements, on pourrait, par exemple, prendre également en considération les subdivisions ci-après :

- investissements de voies nouvelles (liaisons nouvelles à déviation),
- élargissement (augmentation de capacité),
- renforcement de chaussées : en particulier, renforcement périodique,
- aménagement de points particuliers.

Le Comité prend acte des déclarations des représentants de la Commission, selon lesquelles les dépenses de personnel ont été reprises dans les différents postes.

### C. VOIES NAVIGABLES

*Concernant le paragraphe 1 : « dépenses d'investissements »*

Le Comité propose de distinguer aux postes 10, 11 et 14 entre les voies navigables naturelles (rivières et fleuves) et artificielles (canaux), comme c'est déjà le cas au poste 14.4.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNIS

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de première directive du Conseil relative à l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires

### A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 45<sup>e</sup> session tenue le 30 juillet 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition susvisée.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 30 juillet 1968.

### B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 95 du 21 septembre 1968, page 44.

### C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, par 67 voix contre 6 et 5 abstentions des 78 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil de ministres des Communautés européennes du 30 juillet 1968, relative à la « proposition de première directive du Conseil relative à l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires »,

vu la décision prise par son bureau, le 17 juillet 1968, conformément aux articles 22 et 23 du règlement intérieur, chargeant à titre principal la section spécialisée pour les transports, et à titre complémentaire, la section spécialisée pour les questions économiques, de la préparation des travaux,

vu les articles 75 et 99 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu son avis sur la « proposition de décision du Conseil relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable »,

vu l'avis complémentaire de la section spécialisée pour les questions économiques,

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. Canonge, ainsi que l'avis de la section spécialisée pour les transports,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969,

considérant qu'il y a lieu d'harmoniser les législations des différents États membres relatives à la taxation des véhicules utilitaires dans l'intérêt du marché commun ;

considérant qu'il est souhaitable que la taxation des véhicules soit fondée sur des bases économiques solides, de sorte que l'on puisse établir des relations entre les taxes applicables aux diverses catégories de véhicules et les coûts d'infrastructures occasionnés par chacune d'elles » ;

considérant que l'imputation des coûts d'infrastructures est un élément déterminant pour parvenir à l'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports ;

considérant que l'objectif final d'une telle harmonisation doit être l'imputation à chaque utilisateur des coûts d'infrastructures qu'il occasionne ;

considérant que la mesure proposée, bien que ne concernant que les véhicules utilitaires, et ne visant que l'harmonisation de la structure des taxes, ouvre

la voie à la solution finale de l'imputation des coûts d'infrastructures,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité approuve, en principe, la « proposition de première directive du Conseil relative à l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires », sous réserve des observations et des modifications proposées ci-après.

## I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

### 1. Objectifs de la directive

Le Comité reconnaît le bien-fondé des deux objectifs que s'est impartis la Commission dans cette première directive, à savoir, d'une part, une orientation économiquement plus correcte des choix entre types de véhicules, d'autre part, un rapprochement des conditions de concurrence dans les transports.

Toutefois, si, en ce qui concerne *le premier objectif*, le Comité estime que l'orientation des choix dépend effectivement des calculs que les utilisateurs pourront faire à partir de la structure établie par la proposition de la Commission, il est d'avis que l'effet d'orientation est, dans une certaine mesure, fonction du montant en valeur absolue des taxes réellement appliquées.

Ceci revient à dire que la valeur relative des écarts des « taxes » théoriques (différence entre la somme des coûts marginaux d'usage et celle des taxes sur les carburants) diminue avec l'élévation du montant des taxes réellement appliquées.

Cette dernière observation est d'autant plus importante que les États demeurent libres de fixer le niveau des taxes.

Ceci amène le Comité à souhaiter que les États membres ne prennent pas prétexte de modification de la structure des taxes pour majorer le produit global des taxes sans une justification fondée sur une variation des coûts d'infrastructures.

Concernant *le deuxième objectif*, relatif au rapprochement des conditions de concurrence entre les différents modes de transport, le Comité ne peut savoir dans quelle mesure la proposition de directive peut y parvenir, étant donné que les dispositions préconisées ne concernent que la route.

Or, sur le plan communautaire, aucune donnée définitive ne permet de connaître la situation des autres modes de transport au regard de l'imputation des

coûts d'infrastructures, malgré l'existence en la matière de mesures partielles, tout particulièrement dans le domaine des chemins de fer.

Il reste possible que les harmonisations partielles et successives, dans l'attente d'une harmonisation totale, soient susceptibles d'accentuer, momentanément, certaines distorsions existant entre modes de transport.

De plus, le fait de laisser aux États membres la faculté de fixer le niveau absolu des taxes peut, dans certains d'entre eux, aggraver encore ces distorsions ; ceci pourrait être particulièrement préjudiciable aux usagers, dans le cas où leur choix est limité seulement à deux modes de transport (route et chemin de fer).

Le Comité voit dans ces observations des raisons pour souligner l'intérêt qu'il y a de passer aussi rapidement que possible au stade final de la politique commune des transports.

### 2. Incidences de la directive

Le Comité s'est tout d'abord préoccupé de savoir ce que pourrait être l'effet de la directive sur la structure des taxes existant dans les six pays.

Tout en regrettant de n'avoir pu obtenir de la part de la Commission des éléments chiffrés, qui lui auraient permis de se faire une idée des effets pratiques de la directive, il reconnaît que le problème difficile de l'imputation des coûts d'infrastructures ne peut être réglé que par étapes successives et considère que la présente directive ouvre la voie à la solution finale de ce problème.

### 3. Fiscalité des transports

Le Comité estime devoir préciser sa conception générale en matière de fiscalité sur les transports. A son avis, il doit être fait une nette distinction entre les redevances spécifiques et les impôts généraux.

En ce qui concerne les premières, elles ne doivent pas être considérées comme des impôts, mais comme des contributions perçues sur les véhicules utilitaires pour l'usage des infrastructures.

Ainsi se trouve posée la question d'une éventuelle affectation, totale ou partielle, des taxes spécifiques aux dépenses d'infrastructures.

Quant aux impôts généraux, le secteur des transports doit être assujéti seulement à ceux qui frappent les autres domaines d'activité. La décision du Conseil



n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965, prise en liaison avec la première directive du Conseil sur la taxe à la valeur ajoutée, prévoit, d'ailleurs, que la taxe à la valeur ajoutée, qui doit être introduite dans tous les États membres au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1970, remplacera alors toutes les taxes sur les transports de marchandises ayant un caractère de taxe sur le chiffre d'affaires.

En ce qui concerne les péages perçus sur les autoroutes, le Comité estime qu'il y aurait lieu, soit de les prendre en considération pour la détermination de la taxe prévue dans la présente directive soit de prévoir leur remboursement, ce qui nécessitera, dans les deux cas, une connaissance exacte de la structure de ces péages.

## II. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES SUR LES ARTICLES

### Article 3

Paragraphe b)

Le Comité demande que l'exemption des véhicules utilitaires, pouvant être utilisés alternativement ou simultanément pour les transports de personnes et de marchandises, soit limitée à ceux dont la charge utile ne dépasse pas 700 kg.

### Article 5

Le Comité suggère que l'on ajoute après les mots « taxe pour l'usage des infrastructures routières », les termes « visée à l'article 4 ».

Le Comité fait remarquer que le fait générateur de la taxe pour l'usage des infrastructures routières est constitué, selon ce texte, par la circulation du véhicule utilitaire sur la voie publique.

Étant donné qu'aussi bien des véhicules stationnant sur la voie publique, que ceux y circulant, provoquent des coûts à la collectivité (coût de congestion, etc.), il propose de rédiger l'article 5 comme suit :

« Le fait générateur de la taxe pour l'usage des infrastructures routières, visée à l'article 4, est constitué par la présence des véhicules utilitaires sur la voie publique ».

### Article 6

Le Comité propose :

1. d'incorporer cet article dans l'alinéa premier de l'article 7 ;
2. que l'article 8 devienne l'article 6 pour des raisons de logique du texte.

### Article 7

Paragraphe 1, premier alinéa

Le Comité estime que l'expression « selon l'usage » est par trop imprécise et qu'il y a lieu de la supprimer. Le premier alinéa du paragraphe 1 devrait être formulé comme suit :

« 1. Pour l'application de la taxe pour l'usage des infrastructures routières, des barèmes distincts sont établis pour les véhicules utilisés pour les transports de marchandises, pour les véhicules utilisés pour les transports de voyageurs et pour les autres véhicules utilitaires. »

Après le troisième alinéa (nouveau quatrième alinéa)

Le Comité propose d'inclure un quatrième alinéa reprenant l'article 6 rédigé comme suit :

« A l'intérieur de chaque catégorie, la base... (reste inchangé) ».

Paragraphe 3

Le Comité suggère que les tarifs de la taxe pour l'usage des infrastructures routières soient différenciés par tranche de poids total en charge d'une tonne.

### Article 9

Paragraphe 2

Le Comité estime qu'il serait évidemment nécessaire de définir les catégories de dépenses visées au paragraphe a), à savoir :

- dépenses d'entretien,
- dépenses de renouvellement,
- dépenses de fonctionnement,
- dépenses de gestion.

Pour le Comité, ces définitions résulteront des méthodes de l'étude-pilote ou de toute autre méthode qui leur serait substituée par le Conseil.

Paragraphe 3

Le Comité attire l'attention du Conseil et de la Commission sur la nécessité qu'il y a, pour le calcul des coûts marginaux de conservation (entretien et renouvellement), de déterminer le facteur exponentiel correspondant à un poids d'essieux à partir d'essais effectués sur des chaussées « bien dimensionnées ».

Il va de soi, pour le Comité, que pour adopter la directive, le Conseil devra approuver les méthodes dé-

finies par l'étude-pilote ou leur substituer d'autres méthodes.

#### Article 10

Le Comité admet le système proposé par la Commission qui, dans le cas où des charges financières supérieures aux coûts marginaux d'usage sont prélevées, conduit à une répartition de ce supplément à part égale entre les différentes catégories de véhicules.

En effet, ce système répond le mieux à l'objectif poursuivi, à savoir l'imputation aux différentes catégories de véhicules des coûts qu'ils occasionnent.

Pour le cas où le calcul des montants, effectué comme indiqué à l'article 9 paragraphe 1 c), aboutit à des différences négatives — la somme des taxes sur les carburants relatives aux différentes classes d'imposition étant alors supérieure à la somme des coûts marginaux d'usage — il paraît opportun de rechercher pour la détermination des taux d'imposition une procédure ayant pour objet de garantir que les taxes concernant l'ensemble des véhicules ne seraient pas majorées pour des motifs qui seraient indépendants d'une évaluation des coûts d'usage des infrastructures.

#### Article 12

Le Comité souhaite que l'alinéa c) soit rédigé comme suit :

« c) *Les engins de génie civil servant aux travaux sur le chantier, qui englobent tous matériels spécialement conçus pour les besoins d'une entreprise de construction et normalement non affectés aux transports de marchandises ou de personnes par route.* »

Le Comité pense qu'il serait opportun d'exonérer du paiement de la taxe pour l'usage des infrastructures routières, les voitures utilitaires servant aux transports de voyageurs, étant donné que le problème de l'harmonisation de la concurrence ne se pose pas de la même manière et avec le même degré d'urgence que les transports de marchandises.

Cette question devrait être reprise lorsqu'il s'agira d'imputer la totalité des coûts à l'ensemble des utilisateurs, y compris les voitures particulières de tourisme.

Le Comité considère que l'article 13 devrait être modifié en conséquence.

#### Article 13

Le Comité attire l'attention sur le fait que la possibilité, qui est laissée à chaque État membre de procéder, soit à des exonérations, soit à des réductions, soit encore à des majorations, risque de mettre en cause toute la structure de la taxe et de provoquer des discriminations.

C'est pourquoi, il propose de rédiger l'alinéa 1 du paragraphe 1 de cet article de façon à lui donner un caractère plus contraignant, c'est-à-dire, de prévoir l'accord préalable de la Commission au lieu d'une simple consultation préalable de celle-ci, en cas de réduction, majoration ou exonération.

En ce qui concerne le paragraphe 2, le Comité estime que la consultation préalable de la Commission devrait être prévue.

Le Comité rappelle, à l'occasion de cet article, les remarques formulées dans le cadre des observations générales au sujet des péages.

De plus, il estime que pour les transports combinés rail/route, des modalités de remboursement devraient être prévues afin de tenir compte du fait que la circulation est effectuée partiellement sur les infrastructures ferroviaires.

Enfin, le Comité propose d'ajouter, à la fin du deuxième alinéa du paragraphe 1, le membre de phrase suivant :

« ... visées à l'article 9 paragraphe 1 et justifiées par des modalités d'utilisation ou des caractéristiques techniques d'usage. »

#### Article 18

Le Comité demande que, pour le cas où une entreprise dispose d'un seul camion et de plusieurs remorques, des dispositions identiques à celles prévues pour les véhicules articulés soient retenues.

#### Article 20

Le Comité estime souhaitable qu'en plus des experts gouvernementaux, des représentants des différents milieux intéressés soient associés aux travaux effectués, relatifs aux coûts d'infrastructures et ce, tant sur le plan national que sur le plan communautaire.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNIS

## ANNEXE

à l'avis comportant les amendements repoussés au cours des débats du Comité

1. L'amendement ci-après a été repoussé par 38 voix contre 18 et 4 abstentions :

« Article 9

Il est proposé d'insérer le texte suivant :

Paragraphe 1

Le Comité souhaite que les États membres ne prennent pas prétexte de la modification de la structure des taxes pour l'usage des infrastructures pour accroître la charge fiscale pour chacune des catégories de véhicules au-delà des coûts d'infrastructures qu'elles occasionnent. »

2. L'amendement ci-après a été repoussé par 22 voix contre 10 et 28 abstentions :

« Article 12

Il est proposé de supprimer les trois alinéas concernant cet article. ».

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de décision du Conseil modifiant certaines dispositions de la décision n° 65/270/CEE du Conseil, du 13 mai 1965, portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable

## A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 46<sup>e</sup> session tenue les 23 et 24 septembre 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition visée ci-dessus.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 24 septembre 1968.

## B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 123 du 26 novembre 1968, page 1.

## C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 73 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

## LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la lettre du 24 septembre 1968, par laquelle le président du Conseil de ministres a sollicité son avis sur la « proposition de décision du Conseil modifiant certaines dispositions de la décision n° 65/270/CEE du Conseil, du 13 mai 1965, portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable »,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 75,

vu la décision de son bureau en date du 24 septembre 1968, de charger la section spécialisée pour les transports, conformément à l'article 23 du règlement intérieur révisé, de l'élaboration d'un avis en la matière,

vu son avis sur le « mémorandum de la Commission de la C.E.E. concernant l'orientation à donner à la politique commune des transports »,

vu son avis sur « l'exposé de la politique commune des transports dans les domaines des investissements d'infrastructure » et la « proposition de décision du Conseil relative à l'action de la Communauté dans le domaine des investissements d'infrastructure de transport » <sup>(1)</sup>,

vu son avis sur la « proposition d'une décision du Conseil relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable » <sup>(2)</sup>,

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports,

vu le rapport de la section spécialisée pour les transports, présenté par son rapporteur, M. Bodart,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février,

considérant que la politique commune des transports doit nécessairement se baser sur des données chiffrées complètes et détaillées sur les coûts des infrastructures, données recueillies de façon identique dans les trois modes de transports des États membres ;

considérant plus particulièrement la nécessité d'imputer à chaque utilisateur des infrastructures la part des coûts des infrastructures qui lui est imputable ;

considérant qu'une enquête sur les coûts des infrastructures urbaines donnera dans ce domaine les informations complémentaires indispensables ; que, par la décision n° 65/270/CEE du Conseil, une telle enquête a été prévue dont il convient de modifier actuellement certaines dispositions pour qu'elle soit complète et utilisable pour le calcul de la tarification des infrastructures ;

## A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité approuve la proposition de décision à l'examen sous réserve qu'elle n'occasionne pas de retard dans l'exécution de l'enquête sur les coûts des infrastructures urbaines, déjà prévue par l'article 4 paragraphe 1 b) point iii) de la décision du Conseil n° 65/270/CEE du 13 mai 1965.

Il constate que ce texte ne présente aucune incompatibilité avec la proposition de décision à l'examen et qu'il demeurera en vigueur jusqu'à l'approbation de celle-ci par le Conseil.

Il estime en conséquence que l'article 4 de la décision précitée du 13 mai 1965, constitue une base juridique suffisante pour entamer la procédure de lancement de l'enquête sur les coûts des infrastructures urbaines, sans attendre l'adoption de la proposition de décision à l'examen.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNS

<sup>(1)</sup> JO n° 63 du 13. 4. 1965, p. 947/65.

<sup>(2)</sup> JO n° 102 du 29. 6. 1964, p. 1599/64.

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de décision du Conseil relative à l'adaptation des contingents bilatéraux et du nombre des autorisations de transit pour les transports de marchandises par route entre les États membres

### A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 46<sup>e</sup> session tenue les 23 et 24 septembre 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition susvisée.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 24 septembre 1968.

### B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 123 du 26 novembre 1968, page 2.

### C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 75 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la lettre du 24 septembre 1968, par laquelle le président du Conseil de ministres a sollicité son avis sur la « proposition d'une décision du Conseil relative à l'adaptation des contingents bilatéraux et du nombre des autorisations de transit pour les transports de marchandises par route entre les États membres »,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et, notamment, celles de l'article 75,

vu la décision de son bureau du 24 septembre 1968, conformément à l'article 23 du règlement intérieur, de charger la section spécialisée pour les transports de l'élaboration d'un avis en la matière,

vu son avis sur le « mémorandum de la Commission de la C.E.E. concernant l'orientation à donner à la politique commune des transports »,

vu son avis sur la « proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution et au fonctionnement d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route à l'intérieur de la Communauté »,

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports,

vu le rapport de la section spécialisée pour les transports présenté par son rapporteur, M. Renaud,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février,

considérant que la politique commune des transports doit se développer de façon progressive, équilibrée et parallèle sur le triple plan de l'intégration communautaire des transports, de l'organisation du marché et de l'harmonisation des conditions de concurrence ;

considérant que, jusqu'à la mise en œuvre d'un régime général régissant sur le plan communautaire l'accès au marché des transports de marchandises par route entre États membres, certaines mesures provisoires s'imposent ;

considérant que, dans sa décision du 14 décembre 1967, le Conseil de ministres des Communautés européennes a disjoint, pour une période de trois ans,

le problème de l'adaptation des contingents bilatéraux du règlement relatif à la constitution d'un contingent communautaire désormais composé de 1.200 autorisations ;

considérant que, devant l'entrée en vigueur de l'union douanière, l'absence de dispositions communautaires régissant l'adaptation des contingents bilatéraux est susceptible de compromettre un développement des transports routiers de marchandises en harmonie avec le développement de la demande de transport routier qui s'exprime dans le cadre de la demande globale des transports consécutive à l'évolution des échanges entre les États membres,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social approuve la « proposition d'une décision du Conseil relative à l'adaptation des contingents bilatéraux et du nombre des autorisations de transit pour les transports de marchandises par route entre les États membres », sous réserve des remarques et propositions de modification ci-après.

### I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Le Comité est heureux de ce que la Commission ait pris l'initiative de compléter la réglementation adoptée par le Conseil en ce qui concerne l'institution et le fonctionnement du contingent communautaire par une action destinée à adapter les contingents bilatéraux.

Une action rapide est nécessaire en ce domaine, en vue d'accélérer la mise en œuvre de la politique commune des transports, dont le processus de concrétisation a subi les graves retards que le Comité économique et social a déplorés en de nombreuses occasions.

Dans l'attente d'une réglementation plus complète de cette matière, qui crée, d'une part, les conditions qui sont nécessaires si l'on veut qu'il soit possible d'appliquer sur tout le territoire de la Communauté un régime des transports routiers analogue à celui qui existe à l'intérieur des pays membres, et qui mette en œuvre, d'autre part, dans ce secteur également, les principes du traité, il paraît indispensable au Comité que soient rapidement mises en application les dispositions en matière :

- de suppression des doubles impositions frappant les véhicules routiers,
- d'harmonisation des structures des taxes sur les véhicules utilitaires,
- de rapprochement progressif des taxes sur le gas-oil,
- d'harmonisation sociale.

Les contingents bilatéraux constituent un instrument important qu'il convient d'utiliser, afin d'éviter que la circulation des marchandises ne se heurte en fait à des obstacles qu'il appartient aux institutions communautaires de supprimer si l'on entend réaliser une véritable union économique.

Par suite, il est logique que la Commission intervienne dans le processus nécessaire à une adaptation permanente des contingents bilatéraux aux réalités du marché et aux évolutions déclenchées par l'entrée en vigueur de l'union douanière.

A ce propos, le Comité n'oublie pas le sentiment de profonde déception qui se propage de plus en plus parmi les transporteurs et les utilisateurs, en raison des difficultés que l'on rencontre encore — tout au moins dans quelques-uns des six pays, bien que dix ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur des traités — pour obtenir les autorisations de transport routier de marchandises en provenance ou à destination d'autres pays membres, ou pour la traversée du territoire de ces pays.

### II. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

#### *Article premier*

Le Comité, constatant que le texte limite les mesures envisagées aux seuls transports de marchandises par route effectués entre les États membres, souhaite que, dans la mesure où le transit à travers les pays tiers est susceptible de rendre difficile l'application des dispositions prévues à la présente proposition, des négociations soient engagées avec l'Autriche et la Suisse.

Pour ce faire, il préconise l'adjonction d'un nouvel alinéa à l'article 1, intitulé comme suit :

« Au plus tard au 1<sup>er</sup> juillet 1969, des négociations seront engagées avec l'Autriche et la Suisse en vue d'obtenir que les dispositions en vigueur dans ces pays, relatives aux transports de marchandises par route en transit, en provenance et à destination de la Communauté, n'entravent pas l'application de la présente décision. »

#### *Article 2*

##### Paragraphe 1

1. Le Comité émet l'opinion que le critère à prendre en considération pour l'adaptation des contingents bilatéraux, à savoir « les besoins de transports, notamment de transports routiers », est formulé de manière trop imprécise et que son application par les États membres donne lieu à de nombreuses difficultés qui ne sont pas de nature à faciliter la conclusion des contingents bilatéraux.

2. En vue d'arriver à une interprétation moins imprécise de ce critère, il estime qu'il faut l'interpréter de la façon suivante : les besoins de transports de marchandises par route entre les États membres, qui sont ceux dont on se préoccupe ici, ne sauraient être déterminés correctement pour la période à venir, que si l'on se fonde sur une prévision de l'ensemble des besoins de transports entre les États membres. Cette prévision pourra être établie sur la base de l'évolution probable des relations commerciales. Une autre méthode, par exemple, celle de l'application pure et simple des pourcentages de croissance relevés jusqu'à présent dans les transports internationaux de marchandises par route, pourrait aisément aboutir à une estimation inexacte des besoins futurs en matière de transport par route. C'est pourquoi, il conviendrait de décider que lors des négociations entre États membres, la détermination des besoins en transports routiers s'effectuera dans le cadre général de l'ensemble des besoins de transports.

3. Par ailleurs, il va de soi que les termes « besoins de transports routiers » ne concernent pas les autorités desdits États membres chargées de la conduite des négociations pour la fixation des contingents bilatéraux, mais les entreprises des États membres qui veulent faire transporter au moyen de véhicules routiers leurs produits vers les autres États membres ou se charger elles-mêmes de ce transport. Loin de représenter un ordre de grandeur qui devra être

normalisé par le contingentement, lesdits besoins constituent le critère utilisé pour la détermination du volume du contingent.

#### Paragraphe 3

En ce qui concerne les transports effectués en transit à travers un État membre visé à ce paragraphe, le Comité fait remarquer que l'obligation d'une adaptation des autorisations de transit par les États membres, dont le territoire est emprunté en transit, n'est pas prévue explicitement. Aussi, propose-t-il d'insérer dans le texte de ce paragraphe l'obligation d'une adaptation en fonction du critère énoncé au paragraphe 1.

#### Paragraphe 5

Le Comité craint que les dispositions du paragraphe 5, qui constituent une simplification des documents nécessaires jusqu'à présent pour les transporteurs, donnent lieu à des difficultés pratiques pour des trafics à travers un pays qui maintient un contingent de transit.

Aussi, est-il d'avis qu'il eût été plus logique de maintenir provisoirement le système actuellement en vigueur, comportant deux autorisations différentes, une pour le trafic bilatéral et l'autre pour le trafic en transit.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNS

### CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

#### A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 46<sup>e</sup> session tenue les 23 et 24 septembre 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 100 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition susvisée.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 24 septembre 1968.

#### B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 125 du 28 novembre 1968, page 1.

## C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 71 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

## LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la lettre du 24 septembre 1968, par laquelle le président du Conseil a sollicité son avis sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques »,

vu l'article 100 du traité instituant la C.E.E.,

vu la décision de son bureau du 24 septembre 1968, de charger la section spécialisée pour les questions économiques de la préparation des travaux en la matière,

vu son avis sur le « programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales » <sup>(1)</sup>,

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. Ameye,

vu les délibérations de la section spécialisée pour les questions économiques lors de sa réunion du 8 janvier 1969,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février 1969,

considérant qu'il existe pour la construction des véhicules à moteur des prescriptions techniques nationales différentes dont le but principal est de garantir la sécurité de la circulation routière ;

considérant que les disparités de ces dispositions législatives, réglementaires et administratives forment des obstacles à la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté ;

considérant qu'un rapprochement des législations nationales est indispensable afin d'éliminer ces entraves aux échanges tout en prenant en considération les exigences de la sécurité routière ainsi que les travaux qui sont menés dans le domaine des véhicules à moteur par la Commission économique pour l'Europe à Genève ;

considérant que la proposition de directive revêt un caractère général important du fait qu'elle vise à l'instauration d'une procédure communautaire de réception des véhicules à moteur qui trouve son complément logique dans le principe de la reconnaissance réciproque des contrôles ;

considérant que cette procédure communautaire ne saura déployer ses effets que si elle était accompagnée par l'harmonisation des dispositions nationales concernant les principaux éléments et caractéristiques des véhicules à moteur tels que les dispositifs d'éclairage, d'indication de direction et d'échappement, le niveau sonore, etc. ;

considérant que la consultation des milieux professionnels intéressés a été généralement assurée par la Commission lors de l'élaboration de l'ensemble des propositions de directive en la matière ;

considérant qu'il est de plus en plus regrettable, compte tenu de l'urgence que revêt l'élimination des entraves techniques aux échanges, que le programme général n'ait pas encore été approuvé par le Conseil,

## A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social approuve la proposition de directive sous réserve des observations et propositions de modification suivantes :

1. Le Comité approuve la solution d'harmonisation choisie par la Commission, en l'occurrence la solution dite « optionnelle », dont elle a déjà souligné à maintes reprises les avantages dans les conditions actuelles. Cette solution, qui est complétée, à juste titre, par une reconnaissance réciproque des contrôles effectués par l'État membre qui procède à la réception communautaire, garantit la libre circulation des véhicules à moteur dont le type a obtenu la « réception C.E.E. ».

2. La solution d'harmonisation dite « optionnelle » ne s'applique toutefois pas à certaines pièces de série faisant partie d'un véhicule à moteur. C'est le cas, lorsque l'on applique la solution « R.R. » <sup>(2)</sup> qui permet seulement leur libre circulation à l'intérieur de la Communauté dans la mesure où ces pièces sont montées sur un véhicule à moteur dont le type a obtenu la réception communautaire.

Si une telle solution, qui consiste en une reconnaissance pure et simple par un État membre des prescriptions techniques arrêtées à leur égard par un

<sup>(1)</sup> JO n° C 132 du 6. 12. 1968, p. 1.

<sup>(2)</sup> Solution d'harmonisation dite « R.R. » prévue à l'article 2 b) deuxième tiret.



autre État membre, peut être considérée comme avantageuse sur le plan des véhicules à moteur équipés, il faut néanmoins être conscient du fait que ce régime laisse en place des entraves à la libre circulation de ces éléments lorsqu'ils ne sont pas montés sur les véhicules.

Le Comité demande, par conséquent, que soit réalisée, dans les meilleurs délais, l'élimination de ces entraves techniques par le truchement de directives particulières concernant les éléments de construction et de montage pour lesquels le régime R.R. est proposé.

3. Le Comité se soucie des possibilités d'échanges commerciaux avec les pays tiers. Ces possibilités devraient être non seulement conservées mais même élargies grâce à une coordination, sur un plan international plus large, des prescriptions techniques. Il souligne, notamment, l'importance des travaux poursuivis à cet égard au sein de la Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U. à Genève, travaux auxquels les États membres de la C.E.E. contribuent.

Le Comité est d'avis que cette contribution sera d'autant plus efficace qu'une harmonisation des prescriptions techniques au niveau des Six aura pu être réalisée.

Il s'agit, d'autre part, d'éviter des doubles emplois et des disparités entre l'harmonisation communautaire et celle poursuivie à Genève. A ce titre, le Comité approuve les références à des règlements de Genève, qui lient les États membres, références auxquelles la Commission a eu largement recours.

Dans la mesure du possible il faudra également veiller à ce que certains accords obtenus à Genève, généralement concrétisés par des recommandations, soient confirmés par les prescriptions techniques communautaires afin de garantir aux produits communautaires une ouverture aussi large que possible des marchés internationaux.

4. Le Comité constate que les clauses de sauvegarde sont introduites par les articles 6 à 8 de la proposition de directive dans le but de sauvegarder la sécurité de la circulation routière et que le paragraphe 2 de l'article 7 est spécialement conçu à cette fin. Soucieux d'éventuelles interprétations unilatérales de cette disposition pouvant aller à l'encontre de la libre circulation d'un véhicule à moteur,

dont le type a obtenu la réception C.E.E., le Comité propose, toutefois, de modifier comme suit sa rédaction :

« Article 7

1. . . . .

2. Dans le cas où les services compétents d'un État membre constatent qu'un élément essentiel pour la sécurité de la circulation routière n'est conforme ni à ce certificat, ni simultanément aux exigences de sécurité, ils peuvent procéder à la suspension de la vente ou de l'utilisation du véhicule à moteur et en informent immédiatement le producteur, la Commission et l'État membre qui en a réceptionné le type. »

5. Conformément aux dispositions du chapitre 4 du « programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales », les articles 11 et 12 de la proposition de directive prévoient l'instauration d'un comité « élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels », qui est appelé à assurer l'adaptation des dispositions des annexes aux progrès techniques.

Le Comité économique et social a déjà, lors de la consultation sur le programme général, approuvé les règles de fonctionnement de ce comité tout en spécifiant que la consultation — voire même un droit d'initiative — doit être reconnue « de jure » à la profession et aux milieux concernés. Les suggestions suivantes ont été faites par le Comité, suggestions qui doivent être renouvelées au sujet des articles 11 et 12 :

— les experts des milieux professionnels concernés siègent avec voix consultative au sein du Comité prévu dans la proposition de directive ou,

— la Commission consulte, parallèlement à ce Comité, les organisations représentatives de ces milieux professionnels concernés et éventuellement des experts indépendants.

6. Compte tenu de la modification proposée à l'article 7, le Comité demande que soient insérés à l'article 13, qui traite de l'obligation de motiver des décisions administratives et des moyens de recours, après le mot « interdiction » les mots « ou suspension ».

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNIS

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur six propositions de directives du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives

- aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des véhicules à moteur et de leurs remorques,
- au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur,
- à certains équipements des véhicules à moteur et de leurs remorques (réservoirs de carburant et dispositifs de protection arrière),
- à certains éléments et caractéristiques des véhicules à moteur (rétroviseurs, essuie-glace, champ de visibilité, lave-glace),
- à la prise de courant des véhicules à moteur pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque,
- à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur.

## A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 46<sup>e</sup> session tenue les 23 et 24 septembre 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 100 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet des six propositions susvisées.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 24 septembre 1968.

## B. TEXTES QUI ONT FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Les textes qui ont fait l'objet de la consultation sont publiés :

- en ce qui concerne les trois premières propositions de directives, au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 125 du 28 novembre 1968, pages 14, 20 et 24 ;
- en ce qui concerne les trois autres propositions de directives, au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 123 du 26 novembre 1968, pages 19, 28 et 33.

## C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 75<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 22 et 23 janvier 1969, le Comité a adopté son avis sur les textes mentionnés au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 71 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la lettre du 24 septembre 1968, par laquelle le président du Conseil a sollicité son avis sur les propositions de directives du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains dispositifs et équipements des véhicules à moteur,

vu l'article 100 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la décision de son bureau du 24 septembre 1968, de charger la section spécialisée pour les questions économiques de la préparation des travaux en la matière,

vu son avis sur le « programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales » (1),

(1) JO n° C 132 du 6. 12. 1968, p. 1.

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. Ameye,  
vu les délibérations de la section spécialisée pour les questions économiques lors de sa réunion du 8 janvier 1969,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février 1969,

considérant qu'il existe pour la construction des véhicules à moteur des prescriptions techniques nationales différentes dont le but principal est de garantir la sécurité de la circulation routière ;

considérant que les disparités de ces dispositions législatives, réglementaires et administratives forment des obstacles à la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté ;

considérant qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui fait l'objet de l'avis du Comité économique et social sur la proposition de directive concernant la réception des véhicules à moteur ;

considérant que la consultation des milieux professionnels intéressés a été généralement assurée par la

Commission lors de l'élaboration de l'ensemble des propositions de directive en la matière ;

considérant qu'il est de plus en plus regrettable, compte tenu de l'urgence que revêt l'élimination des entraves techniques aux échanges, que le programme général n'ait pas encore été approuvé par le Conseil,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social approuve les propositions de directives qui reposent sur la solution d'harmonisation dite « optionnelle » et qui se réfèrent dans la mesure du possible aux prescriptions techniques contenues dans les règlements ou recommandations de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies.

En ce qui concerne les annexes techniques aux différentes propositions de directives, le rapport de la section spécialisée pour les questions économiques contient différentes propositions de modifications visant, notamment, à admettre les feux escamotables et les rétroviseurs placés sur les ailes avant du véhicule, équipements dont la Commission semble avoir méconnu les avantages.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNS

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues

### A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 46<sup>e</sup> session tenue les 23 et 24 septembre 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 100 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition susvisée.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 24 septembre 1968.

### B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 125 du 28 novembre 1968, page 26.

## C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles, les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 76 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la lettre en date du 24 septembre 1968, par laquelle le président du Conseil a sollicité son avis sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues »,

vu l'article 100 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la décision de son bureau en date du 24 septembre 1968, de charger la section spécialisée pour les questions économiques de la préparation des travaux en la matière,

vu son avis sur le « programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales » <sup>(1)</sup>,

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. Ameye,

vu les délibérations de la section spécialisée pour les questions économiques lors de sa réunion du 8 janvier 1969,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février 1969,

considérant qu'il existe pour la construction des tracteurs agricoles des prescriptions techniques nationales différentes dont le but principal est de garantir la sécurité de la circulation routière ;

considérant que les disparités de ces dispositions législatives, réglementaires et administratives forment des obstacles à la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté ;

considérant qu'un rapprochement des législations nationales est indispensable afin d'éliminer ces entraves aux échanges tout en prenant en considération les exigences de la sécurité routière ainsi que les travaux qui sont menés dans le domaine des tracteurs agri-

coles par la Commission économique pour l'Europe à Genève ;

considérant que la proposition de directive revêt un caractère général important du fait qu'elle vise à l'instauration d'une procédure communautaire de réception des tracteurs agricoles à roues qui trouve son complément logique dans le principe de la reconnaissance réciproque des contrôles ;

considérant que cette procédure communautaire ne saura déployer ses effets que si elle était accompagnée par l'harmonisation des dispositions nationales concernant les principaux éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles tels que poids total en charge autorisé, poids remorquable, sièges de convoyeurs, plate-formes de chargement, etc. ;

considérant que la consultation des milieux professionnels intéressés a été généralement assurée par la Commission lors de l'élaboration de l'ensemble des propositions de directives en la matière ;

considérant qu'il est de plus en plus regrettable, compte tenu de l'urgence que revêt l'élimination des entraves techniques aux échanges, que le programme général n'ait pas encore été approuvé par le Conseil,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social approuve la proposition de directive sous réserve des observations et propositions de modifications suivantes :

1. Le Comité constate que la définition du tracteur agricole, telle qu'elle figure à l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de directive, n'est pas conforme à la définition généralement admise sur le plan international et, notamment, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe à Genève : cette disparité provient du fait que la définition employée par la Commission comporte l'élément de limitation de la vitesse maximale.

Il en résulte qu'une partie importante de la production européenne de tracteurs agricoles, dont la vitesse maximale excède 25 km/h, est considérée par la Commission comme faisant de la catégorie des véhi-

<sup>(1)</sup> JO n° C 132 du 6. 12. 1968, p. 1.

cules à moteur, ainsi qu'en témoigne le troisième considérant et, de ce fait même, devrait respecter les exigences techniques, trop sévères à leur égard, qui sont instaurées par l'ensemble des directives proposées pour le domaine des véhicules à moteur.

Cette conséquence n'est pas acceptée par le Comité, qui est d'avis qu'il faut élaborer une directive particulière réglant le sort des tracteurs rapides, tout en limitant le champ d'application de la présente proposition de directive aux tracteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h. Le Comité demande, en outre, que la Commission veille, dans les meilleurs délais, à l'application de la présente directive aux tracteurs à chenilles, moyennant les adaptations nécessaires.

Ce sont les raisons pour lesquelles le Comité propose de modifier de la façon suivante l'article 1<sup>er</sup> :

#### « Chapitre I — Définition et champ d'application

##### *Article premier*

1. On entend par tracteur agricole, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur *monté sur roues* <sup>(1)</sup> ayant au moins deux essieux et dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière.

Le tracteur agricole peut être aménagé pour transporter une charge et des convoyeurs.

2. *La présente directive ne s'applique qu'aux tracteurs définis sous le point 1 ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 25 km/h.* »

Le troisième considérant devrait, par conséquent, être rédigé comme suit :

(1) Le Comité rappelle que, dans son avis du 25 janvier 1967 sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, siège de convoyeurs et plate-formes de chargement) » (JO n° 42 du 7. 3. 1967, p. 620/67), il avait déjà réclamé que le terme « pneumatiques » soit remplacé par le terme « roues », plus large.

« considérant que les dispositions de la présente directive ne s'appliquent qu'aux tracteurs agricoles sur roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h et que, par contre, les tracteurs ayant une vitesse maximale supérieure à 25 km/h, feront l'objet de prescriptions particulières. »

2. Le Comité approuve la solution d'harmonisation choisie par la Commission, en l'occurrence, la solution dite « optionnelle », dont il a déjà souligné, à maintes reprises, les avantages dans les conditions actuelles. Cette solution, qui est complétée, à juste titre, par une reconnaissance générale des contrôles effectués par l'État membre qui procède à la réception communautaire, garantit la libre circulation des tracteurs dont le type a obtenu la « réception C.E.E. ».

3. La solution d'harmonisation dite « optionnelle » ne s'applique, toutefois, pas à certaines pièces de série faisant partie d'un tracteur agricole. C'est le cas lorsque est appliquée la solution « R.R. » <sup>(2)</sup> qui permet seulement leur libre circulation à l'intérieur de la Communauté dans la mesure où ces pièces sont montées sur un tracteur dont le type a obtenu la réception communautaire.

Si une telle solution, qui consiste en une reconnaissance pure et simple par un État membre des prescriptions techniques arrêtées à l'égard de ces pièces par un autre État membre, peut être considérée comme avantageuse sur le plan des tracteurs équipés, il faut, néanmoins, être conscient du fait que ce régime laisse en place des entraves à la libre circulation de ces éléments lorsqu'ils ne sont pas montés sur les tracteurs.

Le Comité demande, par conséquent, que soit réalisée, dans les meilleurs délais, l'élimination de ces entraves techniques par le truchement de directives particulières concernant les éléments de construction et de montage pour lesquels le régime « R.R. » est proposé.

4. Le Comité se soucie des possibilités d'échanges commerciaux avec les pays tiers. Ces possibilités devraient être non seulement conservées, mais même élargies grâce à une coordination sur un plan international plus large des prescriptions techniques. Il souligne, notamment, l'importance des travaux poursuivis à cet égard au sein de la Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U. à Genève, travaux auxquels tous les États membres de la C.E.E. contribuent.

(2) Solution d'harmonisation dite « R.R. » prévue à l'article 2 b) deuxième tiret.

Le Comité est d'avis que cette contribution sera d'autant plus efficace qu'une harmonisation des prescriptions techniques au niveau des Six aura pu être réalisée.

Il s'agit, d'autre part, d'éviter des doubles emplois et des disparités entre l'harmonisation communautaire et celle poursuivie à Genève. A ce titre, le Comité approuve les références à des règlements de Genève, qui lient les États membres, références auxquelles la Commission a eu largement recours.

Dans la mesure du possible, il faudra également veiller à ce que certains accords obtenus à Genève, généralement concrétisés par des recommandations, soient confirmés par les prescriptions techniques communautaires afin de garantir aux produits communautaires une ouverture aussi large que possible des marchés internationaux.

5. Le Comité constate que des clauses de sauvegarde sont introduites par les articles 6 à 8 de la proposition de directive dans le but de sauvegarder la sécurité de la circulation routière et que le paragraphe 2 de l'article 7 est spécialement conçu à cette fin. Soucieux d'éventuelles interprétations unilatérales de cette disposition pouvant aller à l'encontre de la libre circulation d'un tracteur, dont le type a obtenu la réception C.E.E., le Comité propose, toutefois, de modifier comme suit sa rédaction :

« Article 7

1. ....

2. Dans le cas où les services compétents d'un État membre constatent qu'un élément essentiel pour la sécurité de la circulation routière n'est conforme ni à ce certificat, ni simultanément aux exigences de sécurité, ils peuvent procéder à la suspension de la vente ou de l'utilisation du

tracteur et informent immédiatement le producteur, la Commission et l'État membre qui en a réceptionné le type. »

6. Conformément aux dispositions du chapitre 4 du « programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales », les articles 10 et 11 de la proposition de directive prévoient l'instauration d'un comité « élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels », qui est appelé à assurer l'adaptation des dispositions des annexes aux progrès technique.

Le Comité économique et social a déjà, lors de la consultation sur le programme général, approuvé les règles de fonctionnement de ce comité, tout en spécifiant que la consultation — voire même un droit d'initiative — doit être reconnue « de jure » à la profession et aux milieux concernés. Les suggestions suivantes ont été faites par le Comité, suggestions qui doivent être renouvelées au sujet des articles 10 et 11 :

- les experts des milieux professionnels concernés siègent avec voix consultative au sein du Comité prévu dans la proposition de directive ou,
- la Commission consulte, parallèlement à ce Comité, les organisations représentatives de ces milieux professionnels concernés et éventuellement des experts indépendants.

7. Compte tenu de la modification proposée à l'article 7, le Comité demande que soient insérés à l'article 12, qui traite de l'obligation de motiver des décisions administratives et des moyens de recours, après le mot « interdiction », les mots « ou suspension ».

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNIS

## CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues (poids total en charge autorisé, poids remorquable, etc.)

## A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 46<sup>e</sup> session tenue les 23 et 24 septembre 1968, le Conseil a décidé de demander, conformément aux dispositions de l'article 100 du traité instituant la C.E.E., l'avis du Comité économique et social au sujet de la proposition susvisée.

La demande d'avis a été adressée par le président du Conseil au président du Comité économique et social par lettre du 24 septembre 1968.

## B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 125 du 28 novembre 1968, page 37.

## C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 76<sup>e</sup> session plénière tenue à Bruxelles les 26 et 27 février 1969, le Comité a adopté son avis sur le texte mentionné au chapitre B ci-dessus, à l'unanimité des 76 conseillers présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la lettre du 24 septembre 1968, par laquelle le président du Conseil a sollicité son avis sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues (poids total en charge autorisé, poids remorquable, etc.) »,

vu l'article 100 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu la décision de son bureau, du 24 septembre 1968, de charger la section spécialisée pour les questions économiques de la préparation des travaux en la matière,

vu son avis sur le « programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales » <sup>(1)</sup>,

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. Ameye,

vu les délibérations de la section spécialisée pour les questions économiques lors de sa réunion du 8 janvier 1969,

vu ses délibérations lors de sa 76<sup>e</sup> session plénière des 26 et 27 février 1969, séance du 26 février 1969,

considérant qu'il existe pour la construction des tracteurs agricoles des prescriptions techniques nationales différentes dont le but principal est de garantir la sécurité de la circulation routière ;

considérant que les disparités de ces dispositions législatives, réglementaires et administratives forment des obstacles à la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté ;

considérant qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation en vue, notamment, de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de tracteur, de la procédure de réception communautaire qui fait l'objet de l'avis du Comité économique et

(1) JO n° C 132 du 6. 12. 1968, p. 1.

social, sur la proposition de directive concernant la réception des tracteurs agricoles ;

considérant que la consultation des milieux professionnels intéressés a été généralement assurée par la Commission lors de l'élaboration de l'ensemble des propositions de directive en la matière ;

considérant qu'il est de plus en plus regrettable, compte tenu de l'urgence que revêt l'élimination des entraves techniques aux échanges, que le programme général n'ait pas encore été approuvé par le Conseil,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité économique et social approuve la proposition de directive sous réserve des observations et propositions de modifications suivantes.

1. Le Comité approuve la solution d'harmonisation choisie par la Commission, en l'occurrence la solution dite « optionnelle », dont il a déjà souligné à maintes reprises les avantages dans les circonstances actuelles. Cette solution, qui est complétée à juste titre par une reconnaissance réciproque des contrôles effectués par l'État membre qui procède à la réception communautaire, garantit la libre circulation des tracteurs dont le type a obtenu la « réception C.E.E. ».

2. Le Comité constate que la définition du tracteur agricole, telle qu'elle figure à l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de directive, n'est pas conforme à la définition généralement admise sur le plan international et, notamment, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe à Genève : cette disparité provient du fait que la définition employée par la Commission comporte l'élément de limitation de la vitesse maximale.

Il en résulte qu'une partie importante de la production européenne de tracteurs agricoles, dont la vitesse maximale excède 25 km/h, est considérée par la Commission comme faisant partie de la catégorie des véhicules à moteur ainsi qu'en témoigne le troisième considérant de la proposition de directive relative à la réception des tracteurs agricoles et, de ce fait

même, devrait respecter les exigences techniques, trop sévères à leur égard, qui sont instaurées par l'ensemble des directives proposées pour le domaine des véhicules à moteur.

Cette conséquence n'est pas acceptée par le Comité qui est d'avis qu'il faut élaborer une directive particulière réglant le sort des tracteurs rapides tout en limitant le champ d'application de la présente proposition de directive aux tracteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h. Le Comité demande, en outre, que la Commission veille, dans les meilleurs délais, à l'application de la présente directive aux tracteurs à chenilles, moyennant les adaptations nécessaires.

Ce sont les raisons pour lesquelles le Comité propose de modifier de la façon suivante l'article 1<sup>er</sup> :

*« Article premier »*

1. On entend par tracteur agricole, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur *monté sur roues* <sup>(1)</sup> ayant au moins deux essieux et dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière.

Le tracteur agricole peut être aménagé pour transporter une charge et des convoyeurs.

2. *La présente directive ne s'applique qu'aux tracteurs définis sous le point 1, ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 25 km/h.* »

<sup>(1)</sup> Le Comité rappelle que, dans son avis du 25 janvier 1967, sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement) » (JO n° 42 du 7. 3. 1967, p. 620/67), il avait déjà réclamé que le terme « pneumatiques » soit remplacé par le terme « roues », plus large.

Fait à Bruxelles, le 26 février 1969.

*Le président  
du Comité économique et social*

Mathias BERNS



COLLECTION « OBJECTIFS GÉNÉRAUX ACIER »

N° 3

MÉMORANDUM SUR LES OBJECTIFS DE 1970

**Méthodes de prévision et résultats détaillés: débouchés, matières premières, main-d'œuvre**

1967 (français, allemand, italien, néerlandais).

Prix : FF 25,— ; DM 20,— ; FB 250,— ; Lit. 3.120 ; Fl. 18,—.

Ce document, le troisième de la série « Objectifs Généraux Acier », est conçu selon un plan général analogue au plan retenu par le premier volume (consacré aux objectifs de 1965) de cette série.

Tout d'abord figure le « Mémoire sur la définition des objectifs généraux », déjà publié au Journal officiel du 30 décembre 1966, qui met en lumière les conditions fondamentales du développement de l'industrie sidérurgique dans les prochaines années.

La suite du document comprend une seconde catégorie de textes. Il s'agit d'études préparatoires, effectuées par les services de l'ancienne Haute Autorité et regroupées ici en trois parties: les débouchés, les matières premières, les problèmes de la main-d'œuvre. Ces parties, suivant le cas, traitent de problèmes de méthodes ou présentent une série de résultats qui n'ont pas été repris dans le mémoire pour laisser à celui-ci son caractère de document d'orientation générale.

La première partie explique en détail les méthodes qui ont été employées pour la prévision des besoins intérieurs d'acier: prévision des activités des secteurs utilisateurs d'acier, développement de la consommation spécifique, confrontation des résultats avec ceux obtenus par des méthodes globales. Trois annexes à cette partie traitent: — de quelques secteurs importants (automobiles, construction de logements) — des échanges indirects d'acier — et de la concurrence entre l'acier et l'aluminium.

Dans la deuxième partie sont examinées la disponibilité en ferraille et la consommation de matières premières et de combustibles dans les hauts fourneaux. Un tableau donnant une analyse très détaillée du lit de fusion des agglomérations et hauts fourneaux pour quelques années est annexé à cette partie.

Enfin la troisième partie donne un aperçu des problèmes de main-d'œuvre dans la sidérurgie.

\* \* \*

Les commandes peuvent être adressées aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués à la quatrième page de la couverture.

LE MARCHÉ DES OLÉAGINEUX TROPICAUX DANS LES ÉTATS  
MEMBRES DE LA C.E.E.

Évolution récente et situation actuelle

1967. 204 pages (français, allemand, italien, néerlandais, anglais)  
Prix : FB 600 ; FF 60.

Ce document a été élaboré à la demande de la Commission par « Metra International ». Il présente la synthèse d'une série d'études effectuées dans chacun des États membres par les sociétés de ce groupe (Divo-Frankfurt, Sema-Paris, Sobemap-Bruxelles, Somea-Milan).

L'étude analyse les tendances et l'évolution récente des débouchés offerts aux produits oléagineux tropicaux (arachide, coprah, palmiste, palme) dans les six États. Deux points ont particulièrement retenu l'attention :

- la concurrence rencontrée par ces produits de la part des autres oléagineux et matières grasses produits dans la Communauté ou importés des pays tempérés ;
- la mutation introduite par l'adoption d'une organisation commune du marché des matières grasses dans le régime des échanges et l'économie européenne des matières grasses.

Les causes et les conséquences de cette évolution ont été analysées et l'étude présente des conclusions sur les possibilités de sauvegarde des débouchés des oléagineux tropicaux dans la C.E.E.

En outre, le document contient, pour chacun des États membres, un ensemble de données statistiques sur la production et le commerce extérieur des oléagineux, et sur la consommation individuelle de matières grasses, depuis 1954. Des informations sont également fournies sur la composition des produits offerts à la consommation ainsi qu'une analyse de la structure des industries de transformation dans la C.E.E.

Une étude économétrique destinée à établir des prévisions pour 1970 et 1975 est en voie d'achèvement.

