

Gazzetta ufficiale

delle

Comunità europee

12° Anno n. C 48

16 aprile 1969

Edizione in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

Sommario

I Comunicazioni

.....

II Atti preparatori

Consiglio

Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di regolamento del Consiglio concernente l'istituzione d'una contabilità uniforme e permanente delle spese delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili	1
Parere del Comitato economico e sociale	1
Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di prima direttiva del Consiglio relativa al riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali	5
Parere del Comitato economico e sociale	5
Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di decisione del Consiglio che modifica alcune disposizioni della decisione 65/270/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965, concernente l'applicazione dell'articolo 4 della decisione 64/389/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1964, in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile	9
Parere del Comitato economico e sociale	9
Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di decisione del Consiglio relativa all'adattamento dei contingenti bilaterali e del numero delle autorizzazioni di transito per i trasporti di merci su strada effettuati tra Stati membri	11
Parere del Comitato economico e sociale	11
Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi	13
Parere del Comitato economico e sociale	14

Sommario (seguito)

Consultazione del Comitato economico e sociale su sei proposte di direttive del Consiglio concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi	
— di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi	
— al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore	
— ad alcuni equipaggiamenti dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (serbatoi di carburante e dispositivi di protezione posteriore)	
— ad alcuni elementi e caratteristiche dei veicoli a motore (retrovisori, campo di visibilità, tergicristallo, lavacristallo)	
— alla presa di corrente dei veicoli a motore per l'alimentazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa del rimorchio	
— al segnalatore acustico dei veicoli a motore	16
Parere del Comitato economico e sociale	16
Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'approvazione dei trattori agricoli a ruote	17
Parere del Comitato economico e sociale	18
Consultazione del Comitato economico e sociale sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ad alcuni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli a ruote (peso totale a carico autorizzato, peso rimorchiabile, ecc.)	21
Parere del Comitato economico e sociale	21

II

(Atti preparatori)

CONSIGLIO

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di regolamento del Consiglio concernente l'istituzione d'una contabilità uniforme e permanente delle spese delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 45^a sessione del 30 luglio 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 75 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 30 luglio 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 95 del 21 settembre 1968, pag. 34.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76^a sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969 il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 73 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la richiesta di parere trasmessa il 30 luglio 1968 dal Consiglio di ministri delle Comunità europee e riguardante la «Proposta di regolamento del Consiglio concernente l'istituzione di una contabilità uniforme e permanente delle spese delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, strada e vie navigabili»,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza di affidare alla sezione specializzata per i trasporti

l'elaborazione di un parere e di una relazione in materia (decisione presa il 17 luglio 1968, in applicazione dell'articolo 22 del regolamento interno),

visto l'articolo 75 del trattato istitutivo della CEE,

visto il proprio parere in merito al «Memorandum sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti»,

visto il proprio parere riguardante la «Proposta di decisione del Consiglio relativa all'organizzazione di un'inchiesta sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti ferroviari, stradali e per via navigabile»⁽¹⁾,

visto il parere della sezione specializzata per i trasporti,

vista la relazione presentata dal sig. ter Heide, relatore,

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della 76^a sessione plenaria, del 26 e 27 febbraio 1969 (seduta del 26 febbraio),

considerando che la politica comune dei trasporti deve necessariamente basarsi su dati numerici completi e particolareggiati riguardanti i costi di infrastruttura, dati che devono essere raccolti negli Stati membri in modo identico per i tre modi di trasporto;

considerando che per ottenere i succitati dati è indispensabile l'instaurazione di una contabilità permanente che risponda a regole uniformi in tutti gli Stati membri per uno stesso modo di trasporto;

considerando che occorre ottenere, attraverso informazioni precise, un quadro esatto del volume complessivo e della specifica delle spese di investimento — sia per le nuove costruzioni, sia per la sostituzione, il potenziamento e l'estensione delle infrastrutture — e delle spese correnti di infrastruttura,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato approva la proposta in oggetto, fatte salve le osservazioni e proposte di modifica che seguono.

I. OSSERVAZIONI GENERALI

1. Il Comitato si compiace del fatto che con la proposta in esame venga compiuto un primo passo verso la soluzione del problema del costo delle infrastrutture, anche se per il momento non appare possibile andare al di là dell'obbligo di una contabilità delle spese di infrastruttura.

2. Esso sottolinea tuttavia il fatto che è egualmente urgente attuare la contabilità dei costi e quindi quella degli introiti, se non si vuole rinviare continuamente la

soluzione del problema dell'imputazione dei costi di infrastruttura; il Comitato chiede pertanto alla Commissione di intraprendere quanto prima in merito a tale problema uno studio approfondito, il quale contribuirà ad orientare efficacemente i futuri lavori relativi ai costi delle infrastrutture.

3. Per ottenere, grazie ad informazioni precise, un quadro esatto del volume complessivo e della specifica delle spese di infrastruttura, il Comitato ritiene necessario che si proceda in più punti — e più particolarmente nell'allegato 2 — ad una maggiore specificazione dello schema.

Al pari della Commissione, esso ritiene che le spese di investimento siano più importanti delle spese correnti, tanto più che le prime, oltre agli investimenti per nuove costruzioni, comprendono gli investimenti relativi alla sostituzione, al potenziamento e all'ampliamento delle infrastrutture.

4. La proposta esclude «de facto» dal proprio campo d'applicazione le «zone di contatto» tra due modi di trasporto (ad esempio le parti delle stazioni ferroviarie cui può accedere il pubblico, i porti adibiti alla navigazione interna e marittima, gli scali merci per traffici stradali, ecc.). Il Comitato vorrebbe al riguardo formulare le seguenti osservazioni:

- da un lato approva l'esclusione proposta dalla Commissione, essendo consapevole delle difficoltà esistenti per giungere in questa prima fase ad un esatto rilevamento delle relative spese;
- dall'altro constata che queste «zone di contatto» fanno parte delle infrastrutture e che è necessario ottenere esatte informazioni circa le spese che tali zone implicano. Infatti, se si vuol giungere ad un'imputazione dei costi d'infrastruttura si dovranno suddividere equamente gli oneri tra gli utilizzatori; risulta quindi evidente la necessità di disporre delle informazioni sopraindicate.

Comunque il Comitato spera che per il rilevamento delle spese delle «zone di contatto» tra ferrovia, strada e vie navigabili si possa trovare al più presto una soluzione soddisfacente. Esso è inoltre consapevole dell'impossibilità di risolvere il problema delle «zone di contatto» con il traffico aereo e marittimo, finché questi due modi di trasporto non saranno inclusi nella politica comune dei trasporti.

5. Il Comitato sottolinea in seguito che il fabbisogno d'informazioni sarà lo stesso per le spese riguardanti le rive e le altre opere d'arte, poiché, in considerazione degli aspetti particolari inerenti alla polivalenza di numerose idrovie, non si può dimenticare, nella fattispecie, che non tutti gli utilizzatori sono dei trasportatori.

⁽¹⁾ GU n. 102 del 29. 6. 1964, pag. 1599/64.

II. OSSERVAZIONI PARTICOLARI

Articolo 1

Il Comitato prende atto dell'opinione della Commissione, secondo la quale il rilevamento degli interessi versati costituirebbe un doppione di quello delle spese di investimento. I due modi di rilevamento contabile portano d'altronde agli stessi risultati, poiché il valore reale di un prestito contratto per finanziare una determinata spesa d'investimento — sempre che sia stato contratto all'interno del paese stesso — è, per definizione, pari alla spesa stessa. Le due soluzioni sono equivalenti anche per quanto riguarda il volume complessivo dell'onere che viene a gravare sulla collettività in generale.

Il Comitato osserva tuttavia che il problema dell'onere rappresentato dagli interessi dei prestiti sottoscritti precedentemente continuerà a svolgere un ruolo importante. Esso chiede pertanto alla Commissione di elaborare quanto prima delle proposte per giungere ad una sua soluzione soddisfacente.

Articolo 2

Il Comitato osserva che le infrastrutture delle vie navigabili della classe 0 rappresentano in alcuni Stati membri una percentuale non trascurabile dell'intera rete idroviaria. Esso ritiene che, come risulta in alcuni Stati membri, una contabilità delle spese sostenute per tali infrastrutture non ponga problemi insormontabili, per cui propone di sopprimere l'eccezione contemplata dalla lettera c).

Articolo 3

Punto 1, lettera b)

Il Comitato constata che l'idea espressa con il brano di frase «quanto alla loro natura e classe» è indicata più chiaramente con l'espressione «aventi le stesse caratteristiche tecniche ed economiche» contenuta nella «relazione introduttiva». Esso propone quindi di riprendere tale espressione nel testo della lettera b) del punto 1, per cui risulterà chiaro che è necessario procedere ad una distinzione tra le vie navigabili naturali e quelle artificiali; a suo giudizio questa distinzione ha una grande importanza, poiché il problema della polivalenza si pone soprattutto per le vie navigabili naturali.

Punto 2

Benché vi sia il pericolo che i singoli Stati membri non seguano gli stessi principi per procedere a queste contabilità separate per le infrastrutture di cui al punto 2, il Comitato constata che non è possibile prevedere l'applicazione a livello comunitario di un sistema unico

di rilevamento delle spese. Pertanto ogni Stato membro deve poter esso stesso fissare, in funzione delle situazioni concrete, i metodi più appropriati onde ottenere per ogni singolo caso dei dati completi sulle spese di infrastruttura.

Il Comitato osserva che la libertà di cui gli Stati membri dispongono per fissare la forma della registrazione delle spese in questione è limitata dal disposto dell'articolo 7. Esso è consapevole del fatto che la procedura secondo cui gli Stati membri sono obbligati a comunicare alla Commissione le disposizioni previste al punto 2 dell'articolo 3 costituisce la forma di coordinamento più debole.

Per dissipare ogni dubbio circa la necessità di giungere anche per le spese in questione mediante un coordinamento ad una contabilità di valore analogo, si propone di completare come segue l'ultima frase del punto 2: «... i quali informeranno delle disposizioni adottate la Commissione ai fini del coordinamento di cui all'articolo 7».

Articolo 4

A giudizio del Comitato non bisogna dimenticare che, per le infrastrutture di cui ai punti 1 e 2 dell'articolo 3, vi è l'obbligo della registrazione; esso propone pertanto di modificare come segue il testo dell'articolo 4:

«Le spese relative all'insieme delle infrastrutture di cui ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo 3 sono registrate in conformità dello schema dell'allegato 2».

Articolo 5

Punto 2, lettera c)

Si propone di modificare come segue la data di cui alla lettera c):

1. Fissare i primi schemi di raggruppamenti anteriormente al 1° gennaio 1970, data alla quale la contabilità prevista nel presente regolamento diverrà obbligatoria.
2. Adattare e fissare in modo definitivo anteriormente al 1° gennaio 1972 i predetti schemi in base alle informazioni ricevute durante l'esercizio 1970.

ALLEGATO 1

B. STRADA

Il Comitato prende atto della dichiarazione della Commissione, secondo la quale la registrazione delle spese, sostenute, fra l'altro, per le «Landstraßen» in

Germania e per gli «chemins départementaux» in Francia non è obbligatoria, perché per il momento nei «Länder» e nei «départements» non vengono tenute, per le rispettive spese di infrastruttura, contabilità comparabili. Esso ritiene che in questo settore la Commissione dovrà assolvere una funzione coordinatrice e non dovrà quindi esitare a presentare al Consiglio, conformemente al disposto dell'articolo 8, una proposta volta a completare l'allegato, in modo che in tutti gli Stati membri venga applicato lo stesso sistema.

C. VIE NAVIGABILI

Onde evitare un duplice rinvio inutile, il Comitato propone di sostituire nei capoversi relativi alla Repubblica francese e al Regno dei Paesi Bassi il brano di frase «dell'elenco di cui all'articolo 2, lettera c)» con la seguente espressione: «secondo l'elenco stabilito nel programma statistico dei trasporti delle Comunità europee».

ALLEGATO 2

A giudizio del Comitato è raccomandabile una certa analogia tra le sottovoci che figurano per i vari modi di trasporto all'interno delle voci «spese di investimento» e «spese correnti».

Il Comitato richiama l'attenzione della Commissione sul fatto che per calcolare i costi marginali d'uso sarà necessario in futuro distinguere tra la parte delle spese di investimento destinata al rinnovo delle infrastrutture esistenti e quella destinata alla loro estensione. Se una siffatta distinzione appare possibile, ciò avrà naturalmente delle conseguenze sul modo di contabilizzare tali spese.

A. FERROVIA

In ordine al punto 1: «Spese di investimento»

Il Comitato sottolinea che la registrazione obbligatoria delle spese di cui alla sottovoce 17.0 non può assolutamente implicare che tali spese debbano essere conside-

rate spese di investimento delle aziende ferroviarie; questa registrazione ha unicamente lo scopo di far meglio distinguere le spese che è necessario rilevare nella sottovoce 17.1.

In ordine al punto 2: «Spese correnti»

Il Comitato ritiene che per le spese relative alle opere d'arte si dovrebbe procedere alla medesima differenziazione operata al punto 1° «Spese di investimento». Sarebbe pertanto opportuno adottare per le voci 21 e 22 lo stesso schema fissato per la voce 12.

B. STRADA

A proposito delle spese di investimento di cui al punto 1° e delle correnti di cui al punto 2, il Comitato ritiene che le voci in questione possano essere maggiormente sviluppate e precisate: ad esempio, per quanto riguarda il rilevamento delle spese di investimento si potrebbe anche prendere in considerazione la seguente suddivisione:

- Investimenti per nuove strade (nuovi raccordi di deviazione);
- Allargamento (aumenti di capacità);
- Rinforzo del fondo stradale, specie rinforzo periodico;
- Sistemazione di punti specifici.

Il Comitato prende atto delle dichiarazioni dei rappresentanti della Commissione, secondo le quali le spese relative al personale sono state inserite nelle varie voci.

C. VIE NAVIGABILI

In ordine al punto 1: «Spese di investimento»

Il Comitato propone di distinguere nelle voci 10, 11 e 14 tra le vie navigabili naturali (fiumi) e quelle artificiali (canali).

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Mathias BERNIS

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di prima direttiva del Consiglio relativa al riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 45ª sessione del 30 luglio 1968 il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 75 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 30 luglio 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 95 del 21 settembre 1968, pag. 44.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76ª sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969 il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, con 67 voti contro 6 e 5 astensioni dei 78 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la richiesta di parere del Consiglio di ministri delle Comunità europee del 30 luglio 1968 riguardante la «Proposta di prima direttiva del Consiglio relativa al riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali»,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza d'incaricare la sezione specializzata per i trasporti, a titolo principale, della preparazione dei lavori e di consultare a titolo complementare la sezione specializzata per le questioni economiche (decisione presa il 17 luglio 1968 in conformità degli articoli 22 e 23 del regolamento interno),

visti gli articoli 75 e 99 del trattato istitutivo della Comunità economica europea,

visto il proprio parere in merito alla «Proposta di decisione del Consiglio relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili»,

visto il parere complementare della sezione specializzata per le questioni economiche,

vista la relazione presentata dal sig. Canonge, relatore, e visto il parere della sezione specializzata per i trasporti,

viste le proprie deliberazioni del 26 febbraio 1969 (sessione plenaria tenuta il 26 e 27 febbraio 1969),

considerando che nell'interesse del mercato comune è necessario armonizzare le legislazioni dei singoli Stati membri relative alla tassazione degli autoveicoli industriali;

considerando che è opportuno che la tassazione degli autoveicoli sia fondata su basi economiche solide, talché si possano stabilire dei rapporti tra le tasse applicabili alle varie categorie di veicoli e i costi d'infrastruttura causati da ciascuna di esse;

considerando che l'imputazione dei costi d'infrastruttura è un elemento determinante per giungere all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti;

considerando che l'obiettivo finale di una siffatta armonizzazione deve essere l'imputazione ad ogni utilizzatore dei costi delle infrastrutture che esso provoca;

considerando che il provvedimento proposto, pur concernendo soltanto gli autoveicoli industriali, e pur

mirando unicamente alla armonizzazione della struttura delle tasse, apre la via per la soluzione finale dell'imputazione dei costi d'infrastruttura,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva, di massima, la proposta in oggetto, fatte salve le osservazioni e modifiche che seguono.

I. OSSERVAZIONI GENERALI

1. Obiettivi della direttiva

Il Comitato riconosce la fondatezza dei due obiettivi che la Commissione si è imposta nella prima direttiva, ossia un orientamento economicamente più corretto delle scelte tra i vari tipi di autoveicoli e un ravvicinamento delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti.

Tuttavia, se per quanto riguarda *il primo obiettivo* il Comitato reputa che l'orientamento delle scelte dipenda effettivamente dai calcoli che gli utilizzatori potranno fare partendo dalla struttura prevista nella proposta della Commissione, esso ritiene d'altra parte che l'effetto d'orientamento sia in una certa misura funzione dell'importo, in valore assoluto, delle tasse realmente applicate.

Ciò significa che il valore relativo dei divari delle «tasse teoriche» (differenze tra la somma dei costi marginali d'uso e quella delle imposte sui carburanti) diminuisce quando aumenta l'importo delle tasse realmente applicate.

Quest'ultima osservazione è tanto più importante in quanto gli Stati membri rimangono liberi di fissare il livello delle tasse.

Ciò induce il Comitato ad auspicare che gli Stati membri non prendano come pretesto la modifica della struttura delle tasse per aumentare il gettito globale delle tasse senza una giustificazione che si basi su una variazione dei costi d'infrastruttura.

Per quanto riguarda *il secondo obiettivo*, relativo al ravvicinamento delle condizioni di concorrenza tra i vari modi di trasporto, il Comitato non può sapere in quale misura la proposta di direttiva possa permettere di raggiungerlo, dato che le disposizioni prospettate riguardano soltanto la strada.

Ora, sul piano comunitario, nessun dato definitivo consente di conoscere la situazione degli altri modi di trasporto per quanto riguarda l'imputazione dei costi

d'infrastruttura, malgrado il fatto che in materia si registrino dei provvedimenti parziali, più specificamente nel settore delle ferrovie.

È possibile che le armonizzazioni parziali e successive, in attesa di un'armonizzazione totale, vengano ad accentuare momentaneamente talune distorsioni esistenti tra i modi di trasporto.

Inoltre, il fatto di lasciare agli Stati membri la facoltà di fissare il livello assoluto delle tasse può in alcuni di essi aggravare ulteriormente siffatte distorsioni; ciò potrebbe essere particolarmente svantaggioso per gli utenti nel caso in cui la loro scelta si limitasse a due modi di trasporto (strada e ferrovia).

Basandosi su queste osservazioni il Comitato sottolinea l'interesse di passare quanto più rapidamente possibile allo stadio finale della politica comune dei trasporti.

2. Incidenze della direttiva

Il Comitato si è anzitutto preoccupato di sapere quale potrebbe essere l'effetto della direttiva sulla struttura delle tasse in vigore nei sei Stati membri.

Pur rammaricandosi di non aver potuto ottenere da parte della Commissione dei dati numerici, il che gli avrebbe consentito di farsi un'idea degli effetti pratici della direttiva, il Comitato riconosce che il difficile problema dell'imputazione dei costi d'infrastruttura può essere risolto solo per tappe successive e ritiene che la direttiva in esame apra la via per la soluzione definitiva di tale problema.

3. Fiscalità concernente i trasporti

Il Comitato ritiene opportuno precisare quella che è la propria concezione generale circa la fiscalità in materia di trasporti. A suo avviso si deve compiere una netta distinzione tra le tasse specifiche e le imposte generali.

Le prime non devono essere considerate delle imposte, bensì dei contributi riscossi sugli autoveicoli industriali per l'uso delle infrastrutture.

In tal modo viene posto il problema di un'eventuale destinazione del gettito delle tasse specifiche, totale o parziale, alle spese d'infrastruttura.

Per quanto riguarda le imposte generali, il settore dei trasporti deve essere sottoposto unicamente a quelle che gravano sugli altri campi di attività. La decisione

del Consiglio 65/271/CEE, del 13 maggio 1965, presa in rapporto alla prima direttiva del Consiglio riguardante l'imposta sul valore aggiunto, stabilisce d'altra parte che l'imposta sul valore aggiunto, la quale deve essere introdotta in tutti gli Stati membri entro e non oltre il 1° gennaio 1970, sostituirà allora tutte le tasse sui trasporti di merci aventi il carattere di tasse sulla cifra di affari.

Per quanto riguarda i pedaggi che vengono riscossi sulle autostrade, il Comitato ritiene che sarebbe opportuno o prenderli in considerazione ai fini della tassa prevista nella direttiva in esame, o prevederne il rimborso; nei due casi si richiederà una conoscenza esatta della struttura di questi pedaggi.

II. OSSERVAZIONI RELATIVE AI SINGOLI ARTICOLI

Articolo 3

Lettera b)

Il Comitato chiede che l'esclusione degli autoveicoli industriali utilizzabili alternativamente o simultaneamente per il trasporto di persone e di merci sia limitata a quegli autoveicoli *il cui carico utile non superi i 700 kg.*

Articolo 5

Il Comitato suggerisce di aggiungere, dopo l'espressione «tassa per l'uso delle infrastrutture stradali», il seguente brano di frase: «prevista all'articolo 4».

Esso fa osservare che secondo il testo di tale articolo il presupposto della tassa per l'uso delle infrastrutture stradali è costituito dalla circolazione dell'autoveicolo industriale sulla via pubblica.

Dato che sia gli autoveicoli che parcheggiano sulla via pubblica sia quelli che vi circolano causano dei costi alla collettività (costi di congestione, ecc.), esso propone di redigere come segue l'articolo 5:

«Il presupposto della tassa per l'uso delle infrastrutture stradali *prevista all'articolo 4* è costituito dalla *presenza* degli autoveicoli industriali sulla via pubblica».

Articolo 6

Il Comitato propone:

1. d'inserire il testo di tale articolo nel 1° capoverso dell'articolo 7,
2. di trasformare per motivi inerenti alla logica del testo l'articolo 8 in articolo 6.

Articolo 7

Punto 1 — primo capoverso

Il Comitato ritiene che l'espressione «secondo l'uso» sia troppo imprecisa e che sia opportuno sopprimerla. Il primo capoverso del punto 1 dovrebbe essere redatto come segue:

«1. Ai fini dell'applicazione della tassa per l'uso delle infrastrutture stradali sono fissate tabelle distinte *per gli autoveicoli adibiti al trasporto di merce, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e per gli altri autoveicoli industriali*».

Dopo il terzo capoverso (nuovo capoverso)

Il Comitato propone di aggiungere un quarto capoverso che riprenda l'articolo 6, redatto, nella prima parte, come segue:

«*All'interno di ogni categoria, la base . . . (il resto rimane immutato)*».

Punto 3

Il Comitato suggerisce che le aliquote delle tasse per l'uso delle infrastrutture stradali siano differenziate per frazioni pari *ad una tonnellata* di peso complessivo a pieno carico.

Articolo 9

Punto 2

Il Comitato ritiene evidente la necessità di definire le categorie di spese di cui alla lettera a)

- spese di manutenzione
- spese di rinnovo
- spese di funzionamento
- spese di gestione.

A giudizio del Comitato, queste definizioni risulteranno dai metodi dello studio sperimentale o da qualsiasi altro metodo che il Consiglio dovesse sostituire ad essi.

Punto 3

Per il calcolo dei costi marginali di conservazione (manutenzione e rinnovo) il Comitato richiama l'attenzione del Consiglio e della Commissione sulla necessità di determinare il fattore esponenziale corrispondente ad un determinato peso per asse in base a prove effettuate su fondi stradali «ben dimensionati».

È ovvio, a giudizio del Comitato, che per adottare la direttiva il Consiglio dovrà approvare i metodi definiti dallo studio sperimentale o sostituirli con altri.

Articolo 10

Il Comitato approva il sistema proposto dalla Commissione che, qualora fossero riscossi degli oneri finanziari superiori ai costi marginali d'uso, determinerebbe una ripartizione di questo supplemento a parti uguali tra le varie categorie di autoveicoli.

Infatti questo sistema corrisponde meglio all'obiettivo perseguito, ossia l'imputazione alle varie categorie di autoveicoli dei costi che essi provocano.

Qualora nel calcolo degli importi effettuato secondo l'articolo 9, punto 1, lettera c), si ottengano valori negativi, ossia qualora riferendosi alle singole classi d'imposizione, la somma delle imposte sui carburanti sia maggiore della somma dei costi marginali d'uso per determinare le aliquote delle tasse sembra opportuno applicare una procedura atta a garantire che le tasse sui veicoli in generale non vengano maggiorate per motivi indipendenti dalla valutazione dei costi d'uso delle infrastrutture.

Articolo 12

Il Comitato auspica che il capoverso c) venga redatto come segue:

«c) i veicoli adibiti ad opere di costruzione utilizzati per i lavori sul cantiere comprendenti tutti i materiali specialmente concepiti per le esigenze di un'impresa di costruzioni e normalmente non destinati ai trasporti su strada di merci o di persone».

Il Comitato ritiene che sarebbe opportuno esonerare dal pagamento della tassa per l'uso delle infrastrutture stradali gli autoveicoli industriali adibiti al trasporto di persone, poiché il problema dell'armonizzazione della concorrenza non si pone allo stesso modo e con il medesimo grado d'urgenza che per i trasporti di merci.

Tale problema dovrebbe essere riesaminato quando si tratterà d'imputare i costi complessivi a tutti gli utilizzatori, comprese le autovetture private da turismo.

Il Comitato reputa che l'articolo 13 dovrebbe essere modificato in tal senso.

Articolo 13

Il Comitato richiama l'attenzione sul fatto che la possibilità lasciata a ciascuno Stato membro di procedere ad esclusioni o a riduzioni ovvero a maggiorazioni può mettere in causa l'intera struttura della tassa e provocare delle discriminazioni.

Il Comitato propone pertanto di modificare il primo capoverso del punto 1 di tale articolo in modo da dargli un carattere più vincolante, prevedendo l'accordo preliminare della Commissione invece di una semplice consultazione preliminare di quest'ultima in caso di riduzione, maggiorazione o esenzione.

Per quanto riguarda il punto 2, il Comitato ritiene che si dovrebbe prevedere la consultazione preliminare della Commissione.

Il Comitato rammenta, sempre a proposito di tale articolo, quanto affermato nel capitolo « Osservazioni generali » in merito ai pedaggi.

Inoltre esso ritiene che per i trasporti combinati rotaia/strada dovrebbero essere previste delle modalità di rimborso, onde tener conto del fatto che la circolazione ha parzialmente luogo sulle infrastrutture ferroviarie.

Il Comitato propone poi di aggiungere alla fine del secondo capoverso del primo paragrafo il seguente brano di frase:

« . . . di cui all'articolo 9, paragrafo 1 e giustificati da modalità di applicazione o caratteristiche tecniche d'uso ».

Articolo 18

Il Comitato chiede che, per il caso in cui un'impresa disponga di un unico autocarro e di più rimorchi, siano adottate delle disposizioni identiche a quelle previste per gli autoveicoli articolati.

Articolo 20

Il Comitato ritiene auspicabile che ai lavori riguardanti i costi di infrastruttura partecipino, oltre agli esperti governativi, dei rappresentanti dei singoli ambienti interessati, e ciò sia sul piano nazionale, sia sul piano comunitario.

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Mathias BERNIS*

ALLEGATO

al parere con gli emendamenti respinti nel corso dei dibattiti del Comitato

1. L'emendamento che segue è stato respinto con 38 voti contrari, 18 favorevoli e 4 astensioni:

«Articolo 9

Si propone d'inserire il seguente testo:

Punto 1

Il Comitato auspica che dalla modifica delle strutture delle tasse per l'uso delle infrastrutture gli Stati membri non traggano pretesto per aumentare l'onere fiscale per ciascuna categoria di veicoli fino ad eccedere i costi d'infrastruttura causati dagli stessi».

2. Il seguente emendamento è stato respinto con 22 voti contrari, 10 favorevoli e 28 astensioni:

«Articolo 12

Si propone di sopprimere i tre capoversi relativi a questo articolo».

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di decisione del Consiglio che modifica alcune disposizioni della decisione 65/270/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965, concernente l'applicazione dell'articolo 4 della decisione 64/389/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1964, in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 46^a sessione del 23 e 24 settembre 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 75 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 24 settembre 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 123 del 26 novembre 1968, pag. 1.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76^a sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969, il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 73 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la lettera del 24 settembre 1968, con la quale il Presidente del Consiglio di ministri ha chiesto il suo parere sulla «Proposta di decisione del Consiglio che modifica alcune disposizioni della decisione 65/270/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965, concernente l'applicazione dell'articolo 4 della decisione 64/389/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1964, in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile»,

viste le disposizioni del trattato istitutivo della Comunità economica europea e segnatamente quelle dell'articolo 75,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza d'incaricare la sezione specializzata per i trasporti dell'elaborazione del parere in materia (decisione presa il 24 settembre 1968 in conformità dell'articolo 23 del regolamento interno),

visto il proprio parere in merito al «Memorandum sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti»,

visto il proprio parere concernente la «Relazione sulla politica comune dei trasporti nel settore degli investimenti d'infrastruttura» e la «Proposta di decisione del Consiglio relativa all'azione della Comunità nel settore degli investimenti d'infrastruttura dei trasporti» ⁽¹⁾,

visto il proprio parere in merito alla «Proposta di decisione del Consiglio relativa all'organizzazione di un'inchiesta sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti ferroviari, stradali e per via navigabile» ⁽²⁾,

visto il parere della sezione specializzata per i trasporti,

vista la relazione della sezione specializzata per i trasporti presentata dal sig. Bodart, relatore,

viste le proprie deliberazioni del 26 febbraio 1969 tenute il 26 e 27 febbraio 1969 (76^a sessione),

considerando che la politica comune dei trasporti deve necessariamente basarsi su dati numerici completi e particolareggiati riguardanti i costi d'infrastruttura, dati che devono essere raccolti negli Stati membri in maniera identica per i tre modi di trasporto;

considerando più specificamente la necessità di ascrivere ad ogni utilizzatore delle infrastrutture l'aliquota dei relativi costi che gli è imputabile;

considerando che un'indagine sui costi delle infrastrutture fornirà in tale settore le informazioni indispensabili, che una siffatta indagine è stata prevista dalla decisione 65/270/CEE, di cui è opportuno ora modificare alcune modalità onde completarla e renderla utilizzabile per il calcolo delle aliquote d'imputazione delle infrastrutture,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato approva la proposta di decisione in esame, purché non provochi alcun ritardo nell'esecuzione dell'indagine sui costi delle infrastrutture urbane già prevista dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto iii), della decisione 65/270/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965.

Esso constata del resto che il testo di tale articolo 4 non presenta alcuna incompatibilità con la proposta di decisione in esame e resterà in vigore finché il Consiglio non adotterà la succitata proposta.

Esso ritiene quindi che l'articolo 4 della decisione del 13 maggio 1965 costituisca una base giuridica sufficiente per la procedura di avvio dell'indagine sui costi delle infrastrutture urbane, senza che si debba attendere l'adozione della proposta di decisione in oggetto.

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Mathias BERNS

⁽¹⁾ GU n. 63 del 13. 4. 1965, pag. 947/65.

⁽²⁾ GU n. 102 del 29. 6. 1964, pag. 1599/64.

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di decisione del Consiglio relativa all'adattamento dei contingenti bilaterali e del numero delle autorizzazioni di transito per i trasporti di merci su strada effettuati tra Stati membri

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 46^a sessione del 23 e 24 settembre 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 75 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 24 settembre 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 123 del 26 novembre 1968, pag. 2.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76^a sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969, il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 75 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la lettera del 24 settembre 1968, con la quale il Presidente del Consiglio di ministri lo consulta in merito alla «Proposta di decisione del Consiglio relativa all'adattamento dei contingenti bilaterali e del numero delle autorizzazioni di transito per i trasporti di merci su strada effettuati tra Stati membri»,

viste le disposizioni del trattato istitutivo della Comunità economica europea e segnatamente quelle dell'articolo 75,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza d'incaricare la sezione specializzata per i trasporti dell'elaborazione del parere in materia (decisione presa il 24 settembre 1968, in conformità dell'articolo 23 del regolamento interno),

visto il proprio parere in merito al «Memorandum sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti»,

visto il proprio parere riguardante la «Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla creazione e al funzionamento di un contingente comunitario per il trasporto di merci su strada all'interno della Comunità,

visto il parere della sezione specializzata per i trasporti,

vista la relazione della sezione specializzata per i trasporti, presentata dal sig. Renaud, relatore,

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della 76^a sessione plenaria, del 26 e 27 febbraio (seduta del 26 febbraio),

considerando che la politica comune dei trasporti deve svilupparsi in maniera progressiva, equilibrata e parallela sul triplice piano dell'integrazione comunitaria dei trasporti, dell'organizzazione del mercato e dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza;

considerando la necessità di determinati provvedimenti provvisori fino all'attuazione di un regime generale che disciplini, sul piano comunitario, l'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada tra Stati membri;

considerando che nella decisione del 14 dicembre 1967 il Consiglio di ministri delle Comunità europee ha disgiunto, per un periodo di tre anni, il problema

dell'adattamento dei contingenti bilaterali dal regolamento attinente alla costituzione di un contingente comunitario composto di 1.200 autorizzazioni;

considerando che in relazione all'entrata in vigore dell'unione doganale la mancanza di disposizioni comunitarie che disciplinino l'adattamento dei contingenti bilaterali può compromettere uno sviluppo dei trasporti stradali di merci in armonia con lo sviluppo della domanda di trasporto stradale che si esprime nel quadro della domanda globale di trasporti e che è conseguente all'incremento degli scambi tra gli Stati membri,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva la proposta in oggetto, fatte salve le osservazioni e proposte di modifica che seguono.

I. OSSERVAZIONI GENERALI

Il Comitato si compiace dell'iniziativa presa dalla Commissione di completare la disciplina adottata dal Consiglio per quanto concerne l'istituzione e il funzionamento del contingente comunitario con un'azione rivolta all'adattamento dei contingenti bilaterali.

Una sollecita azione in questo campo è necessaria per accelerare l'attuazione della politica comune dei trasporti il cui processo formativo ha subito i gravi ritardi che lo stesso Comitato ha deplorato in molte occasioni.

In attesa di una più completa disciplina della materia che crei le condizioni necessarie perchè sia possibile applicare sull'intero territorio della Comunità un regime dei trasporti stradali analogo a quello esistente all'interno degli Stati membri e che metta in atto, anche in questo settore, i principi del trattato, il Comitato ritiene indispensabile che siano rapidamente messe in applicazione le disposizioni riguardanti:

- la soppressione delle doppie imposizioni che gravano sugli autoveicoli stradali,
- l'armonizzazione delle strutture delle tasse sugli autoveicoli industriali,
- il ravvicinamento progressivo delle imposte sul gasolio,
- l'armonizzazione sociale.

I contingenti bilaterali costituiscono un importante strumento da utilizzare per evitare che la circolazione delle merci incontri di fatto ostacoli che è compito delle Istituzioni comunitarie rimuovere per realizzare una reale unione economica.

È pertanto logico l'intervento della Commissione nella necessaria opera di continuo adattamento dei contingenti bilaterali alle realtà del mercato e agli sviluppi determinati dall'entrata in vigore dell'unione doganale.

A tale proposito, il Comitato ha ben presente il senso di profonda delusione che si va diffondendo tra i vettori e tra gli utilizzatori per le difficoltà che ancora si incontrano — almeno in alcuni dei sei Stati, benché siano trascorsi dieci anni dall'entrata in vigore dei trattati — per ottenere le autorizzazioni al trasporto stradale di merci in provenienza o con destinazione di altri Stati membri o per l'attraversamento del territorio di questi.

II. OSSERVAZIONI PARTICOLARI

Articolo 1

Costatando che il testo limita i provvedimenti ai trasporti di merci su strada effettuati tra gli Stati membri, il Comitato auspica che dei negoziati vengano intrapresi con l'Austria e con la Svizzera, qualora il transito attraverso i paesi terzi possa rendere difficile l'applicazione delle disposizioni previste dalla proposta in esame.

All'uopo, esso suggerisce di aggiungere all'articolo 1 un nuovo capoverso del seguente tenore:

«Entro e non oltre il 1° luglio 1969 saranno avviati con l'Austria e con la Svizzera dei negoziati allo scopo di ottenere che le disposizioni vigenti in detti paesi per i trasporti in transito di merci su strada in provenienza e a destinazione della Comunità non ostacolino l'applicazione della presente decisione».

Articolo 2

Punto 1

1. Il Comitato è del parere che la formulazione del criterio da prendere in considerazione per adattare i contingenti bilaterali («le necessità di trasporto, segnatamente di trasporto stradale») sia troppo imprecisa e che la relativa applicazione da parte degli Stati membri possa dar luogo a numerose difficoltà, che non faciliteranno certo la conclusione di accordi su tali contingenti.

2. Onde giungere ad un'interpretazione meno imprecisa di questo criterio, il Comitato ritiene che occorra intenderlo nel seguente modo: le necessità di trasporto di merci su strada tra gli Stati membri, necessità di cui all'articolo in esame, possono essere determinate in maniera corretta, per il periodo avvenire, soltanto se ci si fonda su una previsione dell'intero fabbisogno di trasporto tra gli Stati membri. Questa previsione potrà basarsi sull'evoluzione probabile delle relazioni commerciali. Un altro metodo, ad esempio quello dell'applicazione pura e semplice delle percentuali d'incremento registrate finora nei trasporti internazionali di merci su strada, potrebbe facilmente portare ad una valutazione inesatta delle future necessità in materia di trasporto su strada. Sarebbe pertanto opportuno decidere che nel corso dei negoziati tra Stati membri le necessità in materia di trasporto stradale saranno determinate nel quadro generale dell'intero fabbisogno di trasporto.

3. D'altra parte è sottinteso che l'espressione « necessità di trasporto stradale » non riguarda le autorità degli Stati membri incaricate di condurre i negoziati per fissare i contingenti bilaterali, bensì le imprese degli Stati membri che vogliono far trasportare mediante autoveicoli stradali i loro prodotti verso gli altri Stati membri o effettuare esse stesse tali trasporti.

Lungi dal rappresentare un ordine di grandezza che dovrà essere normalizzato mediante il contingentamento, le necessità in parola costituiscono il criterio utilizzato per determinare il volume del contingente.

Punto 3

Il Comitato fa osservare che non è previsto esplicitamente l'obbligo di adattare le autorizzazioni di transito per quegli Stati membri il cui territorio sia appunto attraversato in transito. Esso propone pertanto di inserire nel testo del punto 3 una disposizione riguardante l'obbligo di un adattamento in funzione del criterio di cui al punto 1.

Punto 5

Il Comitato teme che le disposizioni del punto 5, che semplificano i documenti di cui avevano a tutt'oggi bisogno i trasportatori, provochino delle difficoltà pratiche nel caso di traffici attraverso uno Stato che mantiene un contingente di transito.

Il Comitato ritiene pertanto che sarebbe stato più logico mantenere provvisoriamente il sistema in vigore, che comporta due autorizzazioni differenti, una per il traffico bilaterale e l'altra per il traffico in transito.

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*
Mathias BERNIS

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 46ª sessione del 23 e 24 settembre 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 100 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale circa la proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 24 settembre 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 125 del 28 novembre 1968, pag. 1.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76ª sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969 il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 71 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la lettera del 24 settembre 1968 con la quale il Presidente del Consiglio lo consulta in merito alla «Proposta di una direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi»,

visto l'articolo 100 del trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza di affidare alla sezione specializzata per le questioni economiche l'incarico di preparare i lavori in materia (riunione del 24 settembre 1968),

visto il proprio parere in merito al «Programma generale per la soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi derivanti dalle difformità delle legislazioni nazionali»⁽¹⁾,

vista la relazione presentata dal sig. Ameye, relatore,

viste le deliberazioni della sezione specializzata per le questioni economiche (riunione dell'8 gennaio 1969),

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della 76ª sessione plenaria del 26 e 27 febbraio 1969 (seduta del 26 febbraio 1969),

considerando che per la costruzione dei veicoli a motore esistono prescrizioni tecniche nazionali diverse, il cui scopo principale è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale;

considerando che la disparità di tali disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative sono di ostacolo alla libera circolazione delle merci nella Comunità;

considerando che un ravvicinamento delle legislazioni nazionali è indispensabile per eliminare questi ostacoli agli scambi pur tenendo conto delle esigenze inerenti alla sicurezza stradale e dei lavori effettuati nel campo dei veicoli a motore della commissione economica per l'Europa a Ginevra;

considerando che la proposta di direttiva ha un importante carattere generale in quanto tende ad instaurare una procedura comunitaria di omologa-

zione dei veicoli a motore, la quale trova il suo complemento logico nel principio del riconoscimento reciproco dei controlli;

considerando che tale procedura comunitaria potrà risultare efficace solo se si procederà contemporaneamente dall'armonizzazione delle disposizioni nazionali concernenti gli elementi e le caratteristiche principali dei veicoli a motore, quali i dispositivi di illuminazione, gli indicatori di direzione, il livello sonoro, il dispositivo di scappamento, ecc...;

considerando che nell'elaborare l'insieme delle proposte di direttiva in materia la Commissione ha generalmente provveduto a consultare gli ambienti professionali interessati;

considerando che, data l'urgenza della soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi è sempre più increscioso che il Consiglio non abbia ancora approvato il programma generale,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva la proposta di direttiva in esame, fatte salve le osservazioni e le proposte di modifica che seguono:

1. Il Comitato approva la soluzione di armonizzazione scelta dalla Commissione, ossia la soluzione detta «opzionale» di cui esso ha già più volte sottolineato i vantaggi nelle attuali condizioni. Tale soluzione, giustamente completata da un riconoscimento reciproco dei controlli effettuati dallo Stato membro che procede all'omologazione comunitaria, garantisce la libera circolazione dei veicoli a motore il cui tipo abbia ottenuto la «omologazione CEE».

2. La soluzione di armonizzazione «opzionale» non si applica tuttavia ad alcuni elementi di serie di un veicolo a motore, come nel caso in cui è applicata la soluzione «RR»⁽²⁾ che consente la libera circolazione all'interno della Comunità di tali elementi solo se montati su un veicolo a motore il cui tipo abbia ottenuto l'omologazione comunitaria.

Se una soluzione del genere, che consiste in un puro e semplice riconoscimento da parte di uno Stato membro delle prescrizioni tecniche adottate per tali

(1) GU n. C 132 del 6. 12. 1968, pag. 1.

(2) Soluzione di armonizzazione detta «RR» prevista nell'articolo 2, b), secondo trattino.

elementi da un altro Stato membro, può essere considerata vantaggiosa per quanto riguarda i veicoli a motore equipaggiati, occorre tuttavia rendersi conto del fatto che un simile regime lascia sussistere degli ostacoli alla libera circolazione degli stessi elementi allorché non sono montati sui veicoli.

Il Comitato chiede pertanto che si provveda quanto prima alla soppressione di tali ostacoli tecnici mediante direttive specifiche relative agli elementi di costruzione e di montaggio per i quali è proposto il regime «RR».

3. Il Comitato si preoccupa delle possibilità di scambi commerciali con i paesi terzi, possibilità che dovrebbero essere non solo mantenute, ma addirittura ampliate mediante un coordinamento delle prescrizioni tecniche su un piano internazionale più vasto. Esso sottolinea in particolare l'importanza dei lavori che vengono effettuati al riguardo nell'ambito della commissione economica per l'Europa dell'ONU a Ginevra, lavori ai quali contribuiscono tutti gli Stati membri della CEE.

Il Comitato ritiene che questo contributo sarà ancor più efficace allorché sarà attuata a livello dei sei un'armonizzazione delle prescrizioni tecniche.

D'altro canto si tratta di evitare dei doppioni e delle disparità tra l'armonizzazione comunitaria e quella perseguita a Ginevra. A questo riguardo il Comitato approva i riferimenti a regolamenti di Ginevra che impegnano gli Stati membri, riferimenti ai quali la Comunità ha fatto ampio ricorso.

Nella misura del possibile occorrerà altresì fare in modo che alcuni accordi raggiunti a Ginevra, generalmente concretizzati in raccomandazioni, siano confermati dalle prescrizioni tecniche comuni per garantire ai prodotti comunitari un'apertura quanto più ampia possibile dei mercati internazionali.

4. Il Comitato costata che con gli articoli da 6 a 8 della proposta di direttiva vengono introdotte delle clausole di salvaguardia allo scopo di preservare la sicurezza della circolazione stradale e che il punto 2 dell'articolo 7 è specialmente concepito a tal fine. Preoccupato tuttavia del pericolo che eventuali interpretazioni unilaterali di tale disposizione possano opporsi alla libera circolazione di un veicolo a

motore il cui tipo abbia ottenuto l'omologazione CEE, il Comitato propone di modificare la stesura nel modo seguente:

«Articolo 7

1. ...

2. Se i servizi competenti di uno Stato membro costatano che un elemento fondamentale per la sicurezza della circolazione stradale non è conforme a tale certificato né, in pari tempo, alle esigenze della sicurezza, essi possono procedere alla sospensione della vendita o dell'utilizzazione del veicolo a motore e ne informano immediatamente il produttore, la Commissione e lo Stato membro che ne ha omologato il tipo».

5. Conformemente alle disposizioni del capitolo 4 del «Programma generale per la soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi derivanti dalle difformità delle legislazioni nazionali», gli articoli 11 e 12 della proposta di direttiva prevedono l'istituzione di un Comitato «Eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi dei prodotti industriali», incaricato di provvedere all'adattamento delle disposizioni degli allegati al progresso tecnico.

Il Comitato economico e sociale ha già approvato nel parere sul programma generale le norme per il funzionamento di tale Comitato, pur precisando che si dovrebbe riconoscere «de jure» alla professione e agli ambienti interessati il diritto di essere consultati e financo un diritto di iniziativa. Vanno quindi rinnovati, a proposito degli articoli 11 e 12, i suggerimenti allora formulati:

— gli esperti degli ambienti professionali interessati fanno parte a titolo consultivo del Comitato previsto nella proposta di direttiva, ovvero

— la Commissione consulta, parallelamente a tale Comitato, le organizzazioni rappresentative di detti ambienti professionali e, eventualmente, degli esperti indipendenti.

6. Tenuto conto della modifica proposta in ordine all'articolo 7, il Comitato chiede che nell'articolo 13, il quale tratta dell'obbligo di motivare le decisioni amministrative ed i mezzi di ricorso, dopo la parola «divieto» si inseriscano le parole «o sospensione».

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Mathias BERNS

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

su sei proposte di direttive del Consiglio concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative

- ai dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi
- al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore
- ad alcuni equipaggiamenti dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (serbatoi di carburante e dispositivi di protezione posteriore)
- ad alcuni elementi e caratteristiche dei veicoli a motore (retrovisori, campo di visibilità, tergicristallo, lavacristallo)
- alla presa di corrente dei veicoli a motore per l'alimentazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa del rimorchio
- al segnalatore acustico dei veicoli a motore

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 46^a sessione del 23 e 24 settembre 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 100 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulle sei proposte di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 24 settembre 1968.

B. TESTI OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

I testi oggetto della consultazione sono stati pubblicati:

- per quanto riguarda le prime tre proposte di direttive, nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 125 del 28 novembre 1968, pagg. 14, 20 e 24;
- per quanto riguarda le altre tre proposte di direttiva, nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 123 del 26 novembre 1968, pagg. 19, 28 e 33.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 75^a sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 22 e 23 gennaio 1969, il Comitato ha adottato il parere sui testi di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 71 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la lettera del 24 settembre 1968 con la quale il Presidente del Consiglio lo consulta in merito alle proposte di direttive del Consiglio concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ad alcuni dispositivi ed equipaggiamenti dei veicoli a motore,

visto l'articolo 100 del trattato che istituisce la CEE,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza di affidare alla sezione specializzata per le questioni economiche la preparazione dei lavori in materia (riunione del 24 settembre 1968),

visto il proprio parere in merito al «Programma generale per la soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi derivanti dalle difformità delle legislazioni nazionali»⁽¹⁾,

⁽¹⁾ GU n. C 132 del 6. 12. 1968, pag. 1.

vista la relazione presentata dal sig. Ameye, relatore, viste le deliberazioni della sezione specializzata per le questioni economiche (riunione dell'8 gennaio 1969),

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della 76ª sessione plenaria del 26 e 27 febbraio 1969 (seduta del 26 febbraio 1969),

considerando che per la costruzione dei veicoli a motore esistono prescrizioni tecniche nazionali diverse, il cui scopo principale è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale;

considerando che le disparità di tali disposizioni legislative, regolamentari e amministrative sono di ostacolo alla libera circolazione delle merci nella Comunità;

considerando che risulta necessario procedere all'armonizzazione di tali disposizioni specie al fine di permettere l'instaurazione, per ogni tipo di veicolo, della procedura di omologazione comunitaria, oggetto della proposta di direttiva concernente i veicoli a motore, in merito alla quale esso è stato invitato ad esprimere il proprio parere;

considerando che nell'elaborare l'insieme delle proposte di direttiva in materia la Commissione ha

generalmente provveduto a consultare gli ambienti professionali interessati;

considerando che, data l'urgenza della soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi, è sempre più increscioso che il Consiglio non abbia ancora approvato il programma generale,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva le proposte di direttiva che poggiano sulla soluzione di armonizzazione detta « opzionale » e che, nella misura del possibile, si riferiscono alle prescrizioni tecniche figuranti nei regolamenti o nelle raccomandazioni della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

Per quanto riguarda gli allegati tecnici delle singole proposte di direttiva, la relazione della sezione specializzata per le questioni economiche reca varie proposte di modifica volte segnatamente ad ammettere i fari retrattili e i retrovisori posti sulle ali anteriori del veicolo, equipaggiamenti di cui la Commissione sembra non aver riconosciuto i vantaggi.

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Mathias BERNIS

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'approvazione dei trattori agricoli a ruote

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 46ª sessione del 23 e 24 settembre 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 100 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 24 settembre 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 125 del 28 novembre 1968, pag. 26.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76^a sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969 il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 76 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la lettera del 24 settembre 1968 con la quale il Presidente del Consiglio lo consulta in merito alla «Proposta di una direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'approvazione dei trattori agricoli a ruote»,

visto l'articolo 100 del trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza di affidare alla sezione specializzata per le questioni economiche l'incarico di preparare i lavori in materia (riunione del 24 settembre 1968),

visto il proprio parere in merito al «Programma generale per la soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi derivanti dalle difformità delle legislazioni nazionali»⁽¹⁾,

vista la relazione presentata dal sig. Ameye, relatore,

viste le deliberazioni della sezione specializzata per le questioni economiche (riunione dell'8 gennaio 1969),

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della sessione plenaria del 26 e 27 febbraio 1969 (seduta del 26 febbraio 1969),

considerando che per la costruzione delle trattrici agricole esistono prescrizioni tecniche nazionali diverse, il cui scopo principale è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale;

considerando che le disparità di tali disposizioni legislative, regolamentari e amministrative sono di ostacolo alla libera circolazione delle merci nella Comunità;

considerando che un ravvicinamento delle legislazioni è indispensabile per eliminare questi ostacoli agli scambi, pur tenendo conto delle esigenze inerenti alla sicurezza stradale e dei lavori effettuati nel campo delle

trattrici agricole dalla commissione economica per l'Europa di Ginevra;

considerando che la proposta di direttiva ha un importante carattere generale in quanto tende ad instaurare una procedura comunitaria di approvazione delle trattrici agricole a ruote, la quale trova il suo complemento logico nel principio del riconoscimento reciproco dei controlli;

considerando che tale procedura comunitaria potrà risultare efficace solo se si procederà contemporaneamente all'armonizzazione delle disposizioni nazionali concernenti gli elementi e le caratteristiche principali delle trattrici agricole, quali il peso totale a carico autorizzato, il peso rimorchiabile, i sedili per accompagnatori, le piattaforme di carico, acc.;

considerando che nell'elaborare l'insieme delle proposte di direttiva in materia la Commissione ha generalmente provveduto a consultare gli ambienti professionali interessati;

considerando che, data l'urgenza della soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi, è sempre più increscioso che il Consiglio non abbia ancora approvato il Programma generale,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva la proposta di direttiva in esame, fatte salve le osservazioni e le proposte di modifica che seguono.

1. Il Comitato constata che la definizione di trattrice agricola figurante nell'articolo 1 della proposta di direttiva non è conforme a quella generalmente ammessa sul piano internazionale ed in particolare nell'ambito della commissione economica per l'Europa di Ginevra: la disparità consiste nel fatto che la definizione usata dalla Commissione comporta, tra i vari elementi, una velocità massima, pari nel caso specifico a 25 km/h.

Ne consegue che una parte considerevole della produzione europea — cioè quella costituita dalle trattrici agricole aventi una velocità massima superiore a tale limite — è considerata dalla Commissione (vedi terzo

⁽¹⁾ GU n. C 132 del 6. 12. 1968, pag. 1.

considerando) come appartenente alla categoria dei veicoli a motore e, quindi, dovrebbe rispettare le prescrizioni tecniche, troppo severe nei suoi confronti, instaurate dalle varie direttive proposte per il settore dei veicoli a motore.

Tale conseguenza non è accettata dal Comitato, il quale ritiene che si debba elaborare una direttiva specifica per le trattrici veloci, pur limitando il campo di applicazione della proposta in esame alle trattrici con una velocità massima di non oltre 25 km/h, e chiede inoltre che la Commissione provveda con la massima sollecitudine possibile ad applicare alle trattrici a cingoli questa stessa direttiva con i dovuti adattamenti.

Per i motivi suesposti il Comitato propone di modificare l'articolo 1 nel modo seguente:

«Capitolo I — Definizione e campo di applicazione»

Articolo 1

1. Ai fini della presente direttiva, per trattrice agricola si intende qualsiasi veicolo a motore *montato su ruote* ⁽¹⁾ munito di almeno due assi e la cui funzione risiede essenzialmente nella potenza di trazione e che è specialmente concepito per tirare, spingere, portare o azionare determinati strumenti, macchine o rimorchi destinati ad essere impiegati nell'attività agricola o forestale.

La trattrice agricola può essere adibita al trasporto di un carico o di accompagnatori.

2. *La presente direttiva si applica unicamente alle trattrici definite al punto 1, aventi una velocità massima per costruzione non superiore ai 25 km/h».*

Di conseguenza il terzo considerando dovrebbe essere così redatto:

«considerando che le disposizioni della presente direttiva si applicano unicamente alle trattrici agricole su ruote con una velocità massima per

costruzione di non oltre 25 km/h e che le trattrici aventi una velocità massima per costruzione superiore ai 25 km/h formeranno oggetto di prescrizioni particolari».

2. Il Comitato approva la soluzione di armonizzazione scelta dalla Commissione, ossia la soluzione detta «opzionale», di cui esso ha già più volte sottolineato i vantaggi nelle attuali condizioni. Tale soluzione, giustamente completata da un riconoscimento reciproco dei controlli effettuati dallo Stato membro che procede all'approvazione comunitaria, garantisce la libera circolazione delle trattrici il cui tipo abbia ottenuto l'«approvazione CEE».

3. La soluzione di armonizzazione «opzionale» non si applica tuttavia ad alcuni elementi di serie della trattrice agricola, come nel caso in cui è applicata la soluzione «R.R.» ⁽²⁾ che consente la libera circolazione all'interno della Comunità di tali elementi solo se montati su una trattrice il cui tipo abbia ottenuto l'approvazione comunitaria.

Se una soluzione del genere, che consiste in un riconoscimento puro e semplice da parte di uno Stato membro delle prescrizioni tecniche adottate per tali elementi da un altro Stato membro può essere considerata vantaggiosa per quanto riguarda le trattrici equipaggiate, occorre tuttavia rendersi conto del fatto che un simile regime lascia sussistere degli ostacoli alla libera circolazione di questi stessi elementi allorché non sono montati sulle trattrici.

Il Comitato chiede pertanto che si provveda quanto prima alla soppressione di tali ostacoli tecnici mediante direttive specifiche relative agli elementi di costruzione e di montaggio per i quali è proposto il regime «RR».

4. Il Comitato si preoccupa delle possibilità di scambi commerciali con i paesi terzi, possibilità che dovrebbero essere non solo mantenute, ma addirittura ampliate attraverso un coordinamento delle prescrizioni tecniche su un piano internazionale più vasto. Esso sottolinea in particolare l'importanza dei lavori che vengono effettuati al riguardo nell'ambito della commissione economica per l'Europa dell'ONU a Ginevra, lavori ai quali contribuiscono tutti gli Stati membri della CEE.

Il Comitato ritiene che questo contributo sarà ancor più efficace allorché si sarà attuata a livello dei sei un'armonizzazione delle prescrizioni tecniche.

⁽¹⁾ Il Comitato rammenta che nel proprio parere del 25 gennaio 1967 in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai trattori agricoli su ruote (velocità massima, sedili per accompagnatori e piattaforma di carico)» GU n. 42 del 7. 3. 1967, pag. 620/67) aveva già proposto di sostituire la dizione «montato su pneumatici» con la dizione «montato di ruote», che ha valore più generale.

⁽²⁾ Soluzione di armonizzazione detta «RR», di cui all'articolo 2, lettera b), secondo trattino.

D'altro canto si tratta di evitare dei doppioni e delle disparità tra l'armonizzazione comunitaria e quella perseguita a Ginevra. A questo riguardo il Comitato approva i riferimenti a regolamenti di Ginevra, che impegnano gli Stati membri, riferimenti ai quali la Commissione ha fatto ampio ricorso.

Nella misura del possibile occorrerà altresì fare in modo che alcuni accordi raggiunti a Ginevra, generalmente concretizzati in raccomandazioni, siano confermati dalle prescrizioni tecniche comuni per garantire ai prodotti comunitari un'apertura quanto più ampia possibile dei mercati internazionali.

5. Il Comitato constata che con gli articoli da 6 a 8 della proposta di direttiva vengono introdotte delle clausole di salvaguardia allo scopo di preservare la sicurezza della circolazione stradale e che il punto 2 dell'articolo 7 è specialmente concepito a tal fine. Preoccupato tuttavia del pericolo che eventuali interpretazioni unilaterali di tale disposizione possano opporsi alla libera circolazione di una trattoria il cui tipo abbia ottenuto l'approvazione CEE, esso propone di modificarne la stesura nel modo seguente:

«Articolo 7

1. ...

2. Se i servizi competenti di uno Stato membro constatano che un elemento fondamentale per la sicurezza della circolazione stradale non è conforme a tale certificato né, in pari tempo, alle esigenze della sicurezza, essi possono procedere alla sospensione della vendita o dell'utilizzazione della trattoria agricola e ne informano immediatamente il pro-

dotto, la Commissione e lo Stato membro che ne ha approvato il tipo».

6. Conformemente alle disposizioni del capitolo IV del «Programma generale per la soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi derivanti dalle difformità delle legislazioni nazionali», gli articoli 10 e 11 della proposta di direttiva prevedono la istituzione di un Comitato «Eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi dei prodotti industriali», incaricato di provvedere all'adattamento delle disposizioni degli allegati al progresso tecnico.

Il Comitato economico e sociale ha già approvato, nel parere sul programma generale, le norme per il funzionamento di tale Comitato, pur precisando che si dovrebbe riconoscere «de jure» alla professione e agli ambienti interessati il diritto di essere consultati e financo un diritto di iniziativa. Vanno quindi rinnovati, a proposito degli articoli 10 e 11, i suggerimenti allora formulati:

— gli esperti degli ambienti professionali interessati fanno parte a titolo consultivo del Comitato previsto nella proposta di direttiva, ovvero

— la Commissione consulta, parallelamente a tale Comitato, le organizzazioni rappresentative di detti ambienti professionali e, eventualmente, degli esperti indipendenti.

7. Tenuto conto della modifica proposta in ordine all'articolo 7, il Comitato chiede che dell'articolo 12, il quale tratta dell'obbligo di motivare le decisioni amministrative ed i mezzi di ricorso, si modifichi il testo della terza riga nel modo seguente: «... divieto o sospensione di vendita o d'uso ...».

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Mathias BERNS

CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ad alcuni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli a ruote (peso totale a carico autorizzato, peso rimorchiabile, ecc.)

A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 46^a sessione del 23 e 24 settembre 1968 il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 100 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 24 settembre 1968.

B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 125 del 28 novembre 1968, pag. 37.

C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76^a sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969 il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 76 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la lettera del 24 settembre 1968 con la quale il Presidente del Consiglio lo consulta in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ad alcuni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli a ruote (peso totale a carico autorizzato, peso rimorchiabile, ecc.)»,

visto l'articolo 100 del trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza di affidare alla sezione specializzata per le questioni economiche la preparazione dei lavori in materia (riunione del 24 settembre 1968),

visto il proprio parere in merito al «Programma generale per la soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi derivanti dalle difformità delle legislazioni nazionali» ⁽¹⁾,

vista la relazione presentata dal sig. Ameye, relatore,

viste le deliberazioni della sezione specializzata per le questioni economiche (riunione dell'8 gennaio 1969),

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della 76^a sessione plenaria del 26 e 27 febbraio 1969 (seduta del 26 febbraio 1969),

considerando che per la costruzione delle tratte agricole esistono prescrizioni tecniche nazionali diverse, il cui scopo principale è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale;

considerando che le disparità di tali disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative sono di ostacolo alla libera circolazione delle merci nella Comunità;

considerando che risulta pertanto necessario procedere all'armonizzazione delle disposizioni in parola affinché sia possibile porre in atto, per ogni tipo di tratte, la procedura di approvazione comunitaria, oggetto della

(1) GU n. C 132 del 6. 12. 1968, pag. 1.

direttiva in merito alla quale esso è stato invitato ad esprimere il proprio parere;

considerando che nell'elaborare l'insieme delle proposte di direttiva in materia la Commissione ha generalmente provveduto a consultare gli ambienti professionali interessati;

considerando che, data l'urgenza della soppressione degli ostacoli di ordine tecnico agli scambi, è sempre più increscioso che il Consiglio non abbia ancora approvato il programma generale,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva la proposta di direttiva in esame, fatte salve le osservazioni e le proposte di modifica che seguono.

1. Il Comitato approva la soluzione di armonizzazione scelta dalla Commissione, ossia la soluzione detta «opzionale», di cui esso ha già più volte sottolineato i vantaggi nelle attuali circostanze. Questa soluzione, giustamente completata da un riconoscimento reciproco dei controlli effettuati dallo Stato membro che procede all'approvazione comunitaria, garantisce la libera circolazione delle trattrici il cui tipo abbia ottenuto l'«approvazione CEE».

2. Il Comitato constata che la definizione di trattrice agricola figurante nell'articolo 1 della proposta di direttiva non è conforme a quella generalmente ammessa sul piano internazionale ed in particolare nell'ambito della commissione economica per l'Europa a Ginevra: la disparità risiede nel fatto che la definizione usata dalla Commissione comporta, tra i vari elementi, una velocità massima, pari nel caso specifico a 25 Km/h.

Ne consegue che una parte considerevole della produzione europea, cioè quella costituita dalle trattrici agricole aventi una velocità massima superiore a tale limite, è considerata dalla Commissione (vedi terzo considerando della proposta di direttiva relativa all'approvazione delle trattrici agricole) come appartenente

alla categoria dei veicoli a motore e, quindi, dovrebbe rispettare le prescrizioni tecniche, troppo severe nei suoi confronti, instaurate dalle varie direttive proposte per il settore dei veicoli a motore.

Tale conseguenza non è accettata dal Comitato il quale ritiene che si debba elaborare una direttiva specifica per le trattrici agricole veloci, pur limitando il campo di applicazione della proposta di direttiva in esame alle trattrici con una velocità massima di non oltre 25 Km/h e chiede inoltre che la Commissione provveda con la massima sollecitudine ad applicare alle trattrici a cingoli questa stessa direttiva con i dovuti adattamenti.

Per motivi suesposti, il Comitato propone di modificare l'articolo 1° nel modo seguente:

«Articolo 1

1. Ai fini della presente direttiva, per trattrice agricola si intende qualsiasi veicolo a motore *montato su ruote* ⁽¹⁾ munito di almeno due assi e la cui funzione risiede essenzialmente nella potenza di trazione e che è specialmente concepito per tirare, spingere, portare o azionare determinati strumenti, macchine e rimorchi destinati ad essere impiegati nell'attività agricola o forestale.

La trattrice agricola può essere adibita al trasporto di un carico o di accompagnatori.

2. *La presente direttiva si applica unicamente alle trattrici definite al punto 1, aventi una velocità massima per costruzione non superiore ai 25 km/h».*

(1) Il Comitato rammenta che nel proprio parere del 25 gennaio 1967 in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai trattori agricoli su ruote (velocità massima, sedili per accompagnatori e piattaforme di carico)» (GU n. 42 del 7. 3. 1967, pag. 620/67), aveva già proposto di sostituire la dizione «montato su pneumatici» con la dizione «montato su ruote», che ha un valore più generale.

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Mathias BERNS

COLLANA «OBIETTIVI GENERALI ACCIAIO»

N. 3

MEMORANDUM SUGLI OBIETTIVI 1970

Metodi di previsione e risultati particolareggiati: sbocchi, materie prime, manodopera

1967 (francese, tedesco, italiano, olandese).

Prezzo: FF 25; DM 20; FB 250; Lit. 3.120; Fl. 18.

Il documento, terzo della collana «Obiettivi generali Acciaio», è concepito secondo un piano generale analogo a quello seguito per il primo volume della serie.

Esso riporta anzitutto il «Memorandum sulla definizione degli obiettivi generali» (già pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 30 dicembre 1966) nel quale si illustrano le condizioni fondamentali dello sviluppo dell'industria siderurgica nei prossimi anni.

Il documento comprende poi una serie di studi preparatori effettuati dai servizi dell'ex Alta Autorità e raggruppati in tre parti: sbocchi, materie prime, problemi di manodopera. A seconda dei casi, questi studi trattano problemi di metodo o presentano una serie di risultati non inclusi nel memorandum per lasciare a questo il carattere di documento di orientamento generale.

La prima parte illustra nei particolari i metodi seguiti per la stima dei bisogni interni di acciaio: stima delle attività nei settori di trasformazione dell'acciaio, sviluppo del consumo specifico, raffronto dei risultati con quelli ottenuti secondo i metodi globali. Tre allegati a questa parte trattano alcuni settori importanti (industria automobilistica, edilizia), gli scambi indiretti di acciaio e la concorrenza tra acciaio ed alluminio.

La seconda parte esamina le disponibilità di rottame ed il consumo di materie prime e di combustibili negli altiforni. Una tabella in allegato fornisce un'analisi particolareggiata del letto di fusione negli impianti di agglomerazione e negli altiforni in alcuni anni.

La terza parte ragguaglia infine sui problemi della manodopera nella siderurgia.

* * *

Le ordinazioni si ricevono agli Uffici di vendita e di abbonamento indicati sulla quarta pagina di copertina.

STUDI — SERIE SVILUPPO DELL'OLTREMARE

8177 — N. 4

**IL MERCATO DEGLI OLEAGINOSI TROPICALI NEGLI STATI MEMBRI
DELLA CEE**

Evoluzione recente e situazione attuale

1967. 206 pagine (francese, tedesco, italiano, olandese, inglese).
Prezzo: Lit. 7.500; FB 600.

Il documento è stato elaborato, su richiesta della Commissione, dal gruppo Metra International. Presenta la sintesi di una serie di studi effettuati nei singoli Stati membri dalle società del gruppo (Divo, Francoforte; Sema, Parigi; Sobemap, Bruxelles; Somea, Milano).

Lo studio analizza le tendenze della recente evoluzione degli sbocchi offerti ai prodotti oleaginosi tropicali (arachide, copra, palmisti, palma) nei sei Stati. Lo studio verte in particolare su due punti:

- la concorrenza fra i suddetti prodotti e gli altri oleaginosi e grassi prodotti nella Comunità o importati dai paesi temperati;
- i mutamenti originati, nel regime degli scambi e nell'economia europea dei grassi, dall'adozione di un'organizzazione comune del mercato dei grassi.

Lo studio analizza le cause e le conseguenze di quest'evoluzione e presenta alcune conclusioni sulle possibilità di salvaguardare sbocchi nella CEE agli oleaginosi tropicali.

Il documento contiene inoltre una serie di dati statistici, per ognuno dei sei Stati membri, sulla produzione e sul commercio esterno degli oleaginosi, nonché sul consumo individuale di grassi a partire dal 1954. Fornisce inoltre informazioni sulla composizione dei prodotti offerti al consumo e un'analisi della struttura delle industrie di trasformazione nella CEE.

Sta per essere terminato uno studio econometrico, destinato a stabilire previsioni per il 1970 e il 1975.

