

# Publikatieblad

## van de Europese Gemeenschappen

12e jaargang nr. C 48

16 april 1969

Uitgave in de Nederlandse taal

## Mededelingen en bekendmakingen

---

### Inhoud

#### I *Mededelingen*

. . . . .

---

#### II *Vorbereidende besluiten*

##### **Raad**

Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake een voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . . . . . 1

Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . . 1

Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake het voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen . . . . . 5

Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . . 5

Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake een voorstel voor een beschikking van de Raad houdende wijziging van sommige bepalingen van Beschikking nr. 65/270/EEG van de Raad van 13 mei 1965 strekkende tot toepassing van artikel 4 van Beschikking nr. 64/389/EEG van de Raad van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . . . . . 9

Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . . 9

Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake een voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de aanpassing van de bilaterale contingenten en van het aantal transitomachtigingen voor het vervoer van goederen over de weg tussen de Lid-Staten . . . . . 11

Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . . 11

Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens . . . . . 13

Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . . 14

Inhoud (vervolg)

Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake zes voorstellen voor richtlijnen van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende	
— de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens,	
— het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen,	
— bepaalde onderdelen van motorvoertuigen en aanhangwagens (brandstofreservoirs en beschermingsinrichtingen achterzijde),	
— bepaalde onderdelen en kenmerken van motorvoertuigen (achteruitkijkspiegels, gezichtsveld, ruitenwissers, ruitensproeiers),	
— contactdozen en stekers van motorvoertuigen voor stroomtoevoer naar de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van volvoertuigen,	
— geluidsignaalinrichtingen van motorvoertuigen . . . . .	16
Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . .	16
Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van landbouwtrekkers op wielen . . . . .	17
Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . .	18
Raadpleging van het Economisch en Sociaal Comité inzake een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende bepaalde onderdelen en kenmerken van landbouwtrekkers op wielen (totaal gewicht in volbelaste toestand, treklast, enz.) . . . . .	21
Advies van het Economisch en Sociaal Comité . . . . .	21

## II

(Voorbereidende besluiten)

## RAAD

## RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake een voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

## A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 45e zitting van 30 juli 1968 heeft de Raad besloten overeenkomstig artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G. het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 30 juli 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ  
IS GERAADPLEEGD

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 95 van 21 september 1968, blz. 34.

## C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 73 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het verzoek om advies van de Raad van Ministers der Europese Gemeenschappen d.d. 30 juli 1968 inzake het „voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren”,

Gezien het door zijn Bureau, overeenkomstig artikel 22 van het herziene Reglement van Orde op 17 juli 1968

genomen besluit, de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer met het opstellen van een advies en een rapport inzake dit onderwerp te belasten,

Gezien artikel 75 van het Verdrag tot oprichting der E.E.G.,

Gezien zijn advies inzake het „Memorandum van de E.E.G.-Commissie betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting”,

Gezien zijn advies inzake het „voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de organisatie van een enquête naar de infrastructuurkosten van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren”<sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer,

Gezien het door de rapporteur, de heer ter Heide, voorgelegde rapport,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid noodzakelijkerwijze gebaseerd dient te zijn op volledig en gedetailleerd cijfermateriaal inzake de infrastructuurkosten, welke gegevens voor de drie takken van vervoer in de Lid-Statens op identieke wijze dienen te zijn bijeengebracht;

Overwegende dat de invoering van een permanente boekhouding welke in alle Lid-Statens voor een zelfde vervoerstak volgens uniforme regels wordt gevoerd, onontbeerlijk is om deze kennis te verkrijgen:

Overwegende dat het van belang is om door precieze informatie een juist inzicht te verkrijgen in het gezamenlijke volume en de detaillering van de investeringsuitgaven, zowel voor de nieuwe werken als voor de vervanging, versterking en uitbreiding der infrastructuur, alsmede van de lopende uitgaven voor de infrastructuur,

#### BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Comité hecht zijn goedkeuring aan het „voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van een uniforme en permanente boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren” onder voorbehoud van de volgende opmerkingen en wijzigingsvoorstellen.

#### I. ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Het Comité verheugt er zich over dat met dit voorstel een eerste stap wordt gezet in de richting van de oplossing van het probleem der wegenskosten, ook al is het vooralsnog niet mogelijk gebleken om verder te gaan dan het verplicht stellen van een boekhouding van de uitgaven der wegen.

2. Het wijst er evenwel met nadruk op, dat ook de boeking van de kosten in de eerste plaats en daarna van de ontvangsten een dringende aangelegenheid is,

wil men de oplossing van het probleem van de toerekening der wegenskosten niet steeds weer op de lange baan schuiven; het verzoekt derhalve de Commissie onverwijld een diepgaande studie aan dit probleem te wijden welke ertoe zal bijdragen de toekomstige werkzaamheden op het gebied van de wegenskosten op doeltreffende wijze te oriënteren.

3. Ten einde door precieze informatie een juist inzicht te verkrijgen in het gezamenlijk volume en de detaillering van de uitgaven voor de wegen, acht het het noodzakelijk om op verschillende plaatsen en meer bepaald in bijlage 2 tot een verdere ontleding van het schema over te gaan.

Het stemt ook in met de mening van de Commissie dat de investeringsuitgaven belangrijker zijn dan de lopende uitgaven, te meer daar eerstgenoemde uitgaven, naast de investeringen voor nieuwe werken, eveneens de vervangings-, de versterkings- en de uitbreidingsinvesteringen omvatten.

4. In verband met de de facto-uitsluiting uit het toepassingsgebied van het voorstel van de „contactzones” tussen twee vervoerstakken (zoals b.v. de voor het publiek toegankelijke gedeelten van de spoorwegstations, binnenvaart- en zeehavens, goederenstations voor wegvervoer en dergelijke) wenst het Comité volgende opmerkingen te maken:

- enerzijds aanvaardt het de door de Commissie voorgestelde uitsluiting, daar het zich bewust is van de moeilijkheden om in deze eerste fase te komen tot een precieze boeking van de hier bedoelde uitgaven;
- anderzijds wijst het erop dat deze „contactzones” tot de infrastructuur behoren en dat het noodzakelijk is om duidelijke informatie te verkrijgen over de uitgaven die zij met zich medebrengen. Immers, wil men tot een toerekening der wegenskosten komen, dan zal het nodig zijn de lasten op een billijke wijze over de gebruikers te verdelen en dan behoeft het beschikken over informatie zoals hierboven bedoeld geen verder betoog.

In ieder geval rekent het Comité erop dat voor de boeking der uitgaven voor „contactzones” zo snel mogelijk een bevredigende oplossing wordt gevonden. Het is er zich voorts van bewust dat het probleem der contactzones met lucht- en zeevaartverkeer niet opgelost kan worden, zolang deze vervoerstakken buiten de gemeenschappelijke vervoerpolitiek vallen.

5. Het onderstreept voorts dat een zelfde behoefte zal bestaan aan informatie over uitgaven voor oevers en andere kunstwerken, daar, gelet op de speciale aspecten van de polyvalentie van vele binnenvaartwegen, hier niet buiten beschouwing kan worden gelaten dat de gebruikers niet allen vervoerders zijn.

<sup>(1)</sup> PB nr. 102 van 29. 6. 1964, blz. 1599/64.

## II. BIJZONDERE OPMERKINGEN

### Artikel 1

Het Comité neemt nota van het standpunt van de Commissie, die van mening is dat een boeking van de betaalde renten en een boeking van de investeringsuitgaven elkaar zouden overlappen. Deze beide boekingsmethoden leiden trouwens tot dezelfde resultaten, daar de reële waarde van een lening — voor zover het een lening in het land zelf betreft — die is aangegaan voor de financiering van een bepaalde investeringsuitgave per definitie gelijk is aan deze uitgave. Ook ten aanzien van het ten laste van de gehele samenleving komende totaalbedrag zijn beide oplossingen gelijkwaardig.

Het wijst er evenwel op dat het probleem der rentelasten voor de in het verleden aangegeven leningen een grote rol blijft spelen. Derhalve verzoekt het Comité de Commissie onverwijld voorstellen uit te werken om voor dit probleem tot een bevredigende oplossing te komen.

### Artikel 2

Het Comité wijst in verband met de binnenvaartwegen van klasse 0 op het feit dat deze in bepaalde Lid-Statens een niet te verwaarlozen deel van het totale binnenvaartnet uitmaken. Daar het de mening is toegedaan dat, zoals in verschillende Lid-Statens blijkt, een boekhouding van de voor deze binnenvaartwegen gedane uitgaven geen onoverkomelijke problemen met zich medebrengt, stelt het voor, de uitzondering onder sub c) te schrappen.

### Artikel 3

#### Lid 1, sub b)

Het Comité stelt vast dat het begrip „naar aard en klasse” duidelijker omschreven is in de Memorie van Toelichting waar sprake is van „al naar gelang hun technische en economische kenmerken”. Het spreekt er zich derhalve ook voor uit deze zinsnede in de tekst van sub b) van lid 1 op te nemen, waardoor dan ook duidelijk tot uiting zal komen dat onderscheid dient te worden gemaakt tussen natuurlijke en kunstmatige waterwegen; dit onderscheid schijnt het Comité van groot belang toe daar het probleem der polyvalentie zich vooral bij natuurlijke waterwegen voordoet.

#### Lid 2

Hoewel het gevaar bestaat dat in de verschillende Lid-Statens niet volgens dezelfde principes aan deze afzonderlijke boekhoudingen voor de in dit lid 2 bedoelde wegen zal worden gewerkt, stelt het Comité vast dat het niet mogelijk is op communautair niveau de toepassing te overwegen van één enkel stelsel voor

het boeken van de uitgaven. Elke Lid-Staat moet dan ook al naar gelang van de concrete omstandigheden en voor elk geval afzonderlijk kunnen bepalen welke de meest geschikte methodes zijn voor het verkrijgen van de volledige gegevens over de uitgaven voor de wegen.

Het wijst erop dat de vrijheid die de Lid-Statens gelaten is, wat betreft de vorm waarin de bedoelde uitgaven worden geboekt, luidens het bepaalde in artikel 7 beperkt is. Het verheelt zich niet, dat de procedure waarbij de Lid-Statens verplicht worden de in lid 2 van artikel 3 bedoelde bepalingen ter kennis van de Commissie te brengen, de meest zwakke vorm van coördinatie is.

Ten einde geen twijfel te laten rijzen aangaande de noodzaak om via een coördinatie ook voor de hier bedoelde uitgaven te komen tot een analoge waarde van de boekhouding, stelt het Comité voor om de laatste zin van lid 2 aan te vullen met de zinsnede: „met het oog op de in artikel 7 bedoelde coördinatie”.

### Artikel 4

Volgens het Comité mag niet uit het oog worden verloren dat een boekhoudplicht geldt voor de in lid 1 en 2 van artikel 3 vermelde wegen; derhalve stelt het voor dit in de tekst van artikel 4 als volgt tot uiting te brengen:

„Voor het geheel der in lid 1 en 2 van artikel 3 bedoelde wegen worden de uitgaven geboekt overeenkomstig de in bijlage 2 vermelde schema's.”

### Artikel 5

#### Lid 2, sub c)

Het Comité stelt voor de termijn waarvan sprake is in lid 2, sub c), als volgt te herzien:

1. Nog vóór 1 januari 1970, datum waarop de in deze verordening bedoelde boekhouding verplicht wordt gesteld, de eerste schematische groeperingen vastleggen;
2. Vóór 1 januari 1972, op basis van de tijdens het boekjaar 1970 ontvangen informatie, de hierboven bedoelde schematische groeperingen aanpassen en definitief vastleggen.

### BIJLAGE 1

#### B. LANDWEGEN

Het Comité neemt akte van de verklaring van de Commissie volgens welke de boeking van de uitgaven voor onder meer de Duitse „Landstraßen” en de

Franse „chemins départementaux” niet verplicht is gesteld, daar vooralsnog in de „Länder” en de „départements” nog geen vergelijkbare boekhouding wordt gevoerd voor de uitgaven van de wegen. Het is van mening dat hier een coördinatierol voor de Commissie is weggelegd, die dan ook, conform het gestelde in artikel 8, een vervollediging van de bijlage aan de Raad zou dienen voor te stellen, zodat voor alle landen hetzelfde stelsel gaat gelden.

#### C. BINNENSCHIEPVAARTWEGEN

Ten einde een onnodige dubbele verwijzing te vermijden stelt het Comité voor om in de alinea betreffende de „Franse Republiek” en het „Koninkrijk der Nederlanden” de zinsnede „van de in artikel 2, sub c), bedoelde classificatie” te vervangen door de woorden „van de classificatie voorkomende in het programma voor de vervoersstatistiek van de Europese Gemeenschappen”.

#### BIJLAGE 2

Volgens het Comité is een zekere analogie tussen de posten welke vóór de verschillende vervoerstakken onder de rubrieken „investeringsuitgaven” enerzijds en „lopende uitgaven” anderzijds voorkomen, aanbevelenswaardig.

Het Comité vestigt er de aandacht van de Commissie op dat het voor de berekening van de marginale kosten van het gebruik noodzakelijk zal zijn in de toekomst te onderscheiden tussen het gedeelte van de investeringsuitgaven dat tot vernieuwing van bestaande infrastructuur leidt en dat gedeelte dat tot een uitbreiding van de bestaande infrastructuur leidt. Indien een dergelijk onderscheid mogelijk blijkt, heeft dit uiteraard ook consequenties voor de wijze van boeking van deze uitgaven.

#### A. SPOORWEGEN

##### *Betreffende lid 1 — investeringsuitgaven*

Het Comité onderstreept dat de verplichte boeking van de onder post 17.0 vermelde uitgaven geenszins mag inhouden dat deze uitgaven als een investeringsuitgave voor de spoorwegen mag worden beschouwd; deze

boeking heeft uitsluitend ten doel de uitgaven welke onder post 17.1 dienen te worden geboekt beter te laten uitkomen.

##### *Betreffende lid 2 — lopende uitgaven*

Het Comité is de mening toegedaan dat in lid 2 „lopende uitgaven” inzake de uitgaven voor de kunstwerken tot een zelfde differentiatie zou dienen te worden overgegaan als in lid 1 „investeringsuitgaven”. Zo zou derhalve in verband met de posten 21 en 22 een zelfde schematiek dienen te worden gevolgd als in post 12.

#### B. LANDWEGEN

In verband met de onder lid 1 vermelde investeringsuitgaven alsmede met de onder lid 2 vermelde lopende uitgaven, is het Comité van mening, dat deze posten voor verschillende preciseringen en verfijningen vatbaar zijn; zo zou men ten aanzien van de boeking van de investeringsuitgaven bij voorbeeld ook de volgende onderverdelingen in acht kunnen nemen:

- Investerings voor nieuwe wegen (nieuwe ontlastingswegen);
- Verbreding (capaciteitsvergroting);
- Versterking van de weg: in het bijzonder periodieke versterking;
- Aanpassing van speciale punten.

Het Comité neemt akte van de verklaringen der vertegenwoordigers van de Commissie volgens welke de personeelskosten in de verschillende posten zijn opgenomen.

#### C. BINNENSCHIEPVAARTWEGEN

##### *Betreffende lid 1 — Investeringsuitgaven*

Het Comité stelt voor in de posten 10, 11 en 14 te onderscheiden tussen natuurlijke (rivieren) en kunstmatige (kanalen) waterwegen, zoals in post 14.4 reeds is gebeurd.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité*

Mathias BERNS

## RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake het voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen

## A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 45e zitting van 30 juli 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 30 juli 1968 heeft de Voorzitter van de Raad, het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

## B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ IS GERAADPLEEGD

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 95 van 21 september 1968, blz. 44.

## C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met 67 stemmen tegen 6 en 5 onthoudingen op 78 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het verzoek om advies van de Raad van Ministers der Europese Gemeenschappen d.d. 30 juli 1968 inzake het „voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen”,

Gezien het door zijn Bureau overeenkomstig artikel 22 en 23 van het Reglement van Orde genomen besluit d.d. 17 juli 1968, de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer in eerste instantie en de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken in tweede instantie met de voorbereiding van de werkzaamheden in dezen te belasten,

Gezien artikel 75 en 99 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gezien zijn advies inzake het „voorstel voor een beschikking van de Raad met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren”,

Gezien het aanvullend advies van de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken,

Gezien het door de rapporteur, de heer Canonge, voorgelegde rapport, alsmede het advies van de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat de wettelijke voorschriften van de verschillende Lid-Staten met betrekking tot de belasting op bedrijfsautomobielen in het belang van de gemeenschappelijke markt dienen te worden geharmoniseerd;

Overwegende dat het wenselijk is de motorrijtuigenbelasting op degelijke economische grondslagen te baseren, zodat een verband kan worden gelegd tussen de op de diverse categorieën voertuigen toepasselijke heffingen en de door ieder van deze categorieën veroorzaakte kosten van de weg;

Overwegende dat de toerekening van de kosten van de weg van doorslaggevend belang is om de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in het vervoer mogelijk te maken;

Overwegende dat het einddoel van deze harmonisatie dient te zijn dat aan iedere gebruiker van de weg de door hem veroorzaakte kosten van de weg worden toegerekend;

Overwegende dat de voorgestelde maatregel, hoewel hij slechts op de bedrijfsautomobielen van toepassing is en uitsluitend de harmonisatie van de structuur der

belasting beoogt, de weg opent tot de uiteindelijke oplossing van het vraagstuk van de toerekening van de kosten van de weg,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Economisch en Sociaal Comité hecht in beginsel zijn goedkeuring aan het „voorstel voor een eerste richtlijn van de Raad betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen”, onder voorbehoud van de volgende opmerkingen en wijzigingsvoorstellen.

## I. ALGEMENE OPMERKINGEN

### 1. Doelstellingen van de richtlijn

De twee doelstellingen welke de Commissie met deze eerste richtlijn nastreeft, nl. enerzijds een economisch meer verantwoorde keuze tussen voertuigtypen en anderzijds een onderlinge aanpassing van de concurrentievoorwaarden in het vervoer, worden door het Comité gegrond geacht.

Hoewel naar de mening van het Comité *het eerste doel*, de oriëntatie van de keuze, inderdaad afhangt van de berekeningen welke de gebruikers kunnen maken op basis van de door het Commissievoorstel ingevoerde structuur, is het van oordeel dat de oriënterende uitwerking op de keuze in zekere mate door het absolute bedrag van de werkelijk toegepaste heffingen wordt bepaald.

Verhoudingsgewijs wordt het verschil in „theoretische heffing” (marginale kosten van het gebruik vermindert met de belastingen op de motorbrandstof) namelijk geringer naarmate het bedrag van de werkelijk toegepaste heffingen stijgt.

Deze opmerking is van te meer belang daar de Lid-Staten vrij blijven, het niveau van de heffing te bepalen.

Dit is voor het Comité aanleiding om de wens uit te spreken, dat de Lid-Staten de wijziging van de belastingstructuur niet als voorwendsel gebruiken om het totaalbedrag van de opbrengst der belasting te verhogen, zonder dat dit door een verandering van de kosten van de weg wordt gerechtvaardigd.

Wat *het tweede doel* betreft kan het Comité niet beoordelen in hoeverre het richtlijnvoorstel de beoogde aanpassing van de concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoerstakken zal kunnen verwezenlijken, aangezien de aanbevolen maatregelen slechts op het wegvervoer betrekking hebben.

Op communautair niveau zijn namelijk geen definitieve gegevens beschikbaar aan de hand waarvan een inzicht in de situatie van de andere vervoerstakken met

betrekking tot de toerekening van de kosten van de weg kan worden verkregen, ondanks het feit dat te dien aanzien, in het bijzonder voor de spoorwegen, partiële maatregelen bestaan.

Zolang de volledige harmonisatie nog niet tot stand is gebracht blijft het echter mogelijk, dat bepaalde distorsies tussen vervoerstakken door de partiële en succesieve harmonisatiemaatregelen tijdelijk worden verhoogd.

Doordat aan de Lid-Staten de mogelijkheid wordt gelaten om het absolute niveau van de heffingen vast te stellen, kunnen deze distorsies bovendien in sommige Lid-Staten nog worden verscherpt; dit zou voor de gebruikers bijzonder nadelig kunnen zijn, ingeval zij slechts tussen twee vervoerstakken kunnen kiezen (weg/spoor).

In verband met bovenstaande opmerkingen wijst het Comité met nadruk op het belang, zo spoedig mogelijk tot het eindstadium van het gemeenschappelijk vervoerbeleid over te gaan.

### 2. Consequenties van de richtlijn

Allereerst heeft het Comité willen nagaan, welke uitwerking de richtlijn in de zes landen op de bestaande belastingstructuur zou kunnen hebben.

Het Comité betreurt dat de Commissie hem geen cijfermateriaal heeft kunnen verstrekken, waardoor het zich een idee van de praktische gevolgen van de richtlijn had kunnen vormen; het erkent echter dat het moeilijke probleem van de toerekening van de kosten van de weg slechts in achtereenvolgende etappes kan worden geregeld, en is van mening dat de onderhavige richtlijn de weg opent voor de uiteindelijke oplossing van dit vraagstuk.

### 3. Belasting op het vervoer

Het Comité is van mening, zijn algemene opvatting over de belasting op het vervoer te moeten toelichten. Zijns inziens dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de specifieke heffingen en de algemene belastingen.

Eerstgenoemde dienen in dezen niet als belastingen, doch als voor het gebruik van de wegen op bedrijfsvoertuigen geheven bijdragen te worden beschouwd.

Hierdoor rijst de vraag, of de opbrengst van de specifieke heffingen eventueel geheel of gedeeltelijk ter bestrijding van de kosten van de weg dient te worden besteed.

Wat de algemene belastingen betreft mogen aan de vervoersector uitsluitend die belastingen worden opgelegd die ook door de overige bedrijfstakken wor-



den gedragen. De beschikking van de Raad nr. 65/271/EEG d.d. 13 mei 1965, die in samenhang met de eerste richtlijn van de Raad inzake de belasting over de toegevoegde waarde is vastgesteld, bepaalt trouwens dat de B.T.W., die uiterlijk per 1 januari 1970 in alle Lid-Statens moet worden ingevoerd, dan alle belastingen op het goederenvervoer zal moeten vervangen die het karakter hebben van een omzetbelasting.

Met betrekking tot de tol op autowegen zou volgens het Comité dienen te worden bepaald dat deze bij de in deze richtlijn voorziene vaststelling van de heffing in aanmerking moet worden genomen, of dat in terugbetaling daarvan moet worden voorzien. In beide gevallen zal een nauwkeurige kennis van de structuur van deze tol evenwel noodzakelijk zijn.

## II. BIJZONDERE OPMERKINGEN INZAKE DE ARTIKELEN

### Artikel 3

#### Lid b)

Het Comité verzoekt, de bedrijfsvoertuigen die beurtelings of gelijktijdig voor personen- en voor goederenvervoer kunnen worden gebruikt slechts dan uit te sluiten, *wanneer hun laadvermogen niet meer dan 700 kg bedraagt.*

### Artikel 5

Het Comité stelt voor, vóór de worden „heffing voor het gebruik van de wegen” de woorden „in artikel 4 bedoelde” in te voegen.

Het belastbare feit ten aanzien van de heffing voor het gebruik van de wegen wordt volgens deze tekst gevormd door het rijden met de bedrijfsautomobil op de openbare weg.

Aangezien zowel op de openbare weg parkerende als daarop rijdende voertuigen kosten voor de samenleving veroorzaken (congestiekosten, enz.), stelt het Comité voor artikel 5 als volgt te formuleren:

„Het belastbare feit en aanzien van de *in artikel 4 bedoelde* heffing voor het gebruik van de wegen wordt gevormd door de aanwezigheid van de bedrijfsautomobielen op de openbare weg.”

### Artikel 6

Het Comité stelt voor:

1. dit artikel in de eerste alinea van artikel 7 op te nemen;
2. artikel 8 ter wille van een logische opstelling van de tekst tot artikel 6 te maken.

### Artikel 7

#### Lid 1, eerste alinea

Het Comité is van mening dat de uitdrukking „naar gelang van het gebruik” te onnauwkeurig is en dient te worden geschrapt. De eerste alinea van lid 1 zou dan als volgt moeten worden gelezen:

„1. Voor de toepassing van de heffing voor het gebruik van de wegen worden afzonderlijke tabellen vastgesteld *voor bedrijfsautomobielen voor goederenvervoer, voor bedrijfsautomobielen voor personenvervoer en voor andere bedrijfsautomobielen.*”

#### Na de derde alinea (nieuwe vierde alinea)

Het Comité stelt voor, als nieuwe vierde alinea de als volgt gewijzigde tekst van artikel 6 op te nemen:

„*In iedere categorie wordt de grondslag... (rest ongewijzigd).*”

#### Lid 3

Het Comité stelt voor, voor de bepaling van de heffing voor het gebruik van de wegen de voertuigen naar het totaal beladen gewicht in te delen in klassen met een breedte van *één ton.*

### Artikel 9

#### Lid 2

Het Comité is van mening, dat het uiteraard noodzakelijk is, een definitie te geven van de sub a) bedoelde categorieën uitgaven, nl.:

- uitgaven voor het onderhoud,
- uitgaven voor de vernieuwing,
- uitgaven voor de exploitatie,
- uitgaven voor het beheer.

Volgens het Comité zullen deze definities voortvloeien uit de bij de teststudie toegepaste methodes of uit welke andere methodes ook die de Raad hiervoor in de plaats zou stellen.

#### Lid 3

Het Comité vestigt de aandacht van de Raad en de Commissie op de noodzaak, wanneer ten behoeve van de berekening van de marginale kosten voor de instandhouding (onderhoud en vernieuwing) de exponentiële factor overeenkomende met een bepaalde asdruk wordt bepaald, hierbij uit te gaan van proefnemingen op wegen die „goed gedimensioneerd” zijn.

Het Comité acht het vanzelfsprekend, dat de Raad voor het vaststellen van de richtlijn de door de teststudie

omschreven methodes zal moeten goedkeuren of hiervoor andere methodes in de plaats zal dienen te stellen.

#### Artikel 10

Het Comité gaat akkoord met het door de Commissie voorgestelde systeem welk inhoudt dat, wanneer de op te leggen financiële lasten hoger zijn dan de marginale kosten van het gebruik, deze extra heffing gelijkelijk tussen de verschillende categorieën voertuigen wordt verdeeld.

Dit systeem beantwoordt namelijk het best aan het nagestreefde doel, aan de verschillende categorieën voertuigen de door hen veroorzaakte kosten toe te rekenen.

Voor het geval dat de berekening van de bedragen volgens artikel 9, lid 1c), negatieve verschillen oplevert — dus wanneer de belastingen op de motorbrandstof voor de verschillende heffingklassen hoger zijn dan de marginale kosten van het gebruik — zou het dienstig zijn voor de bepaling van de bedragen van de heffing een methode vast te stellen, waarbij verzekerd is dat de heffingen voor de gezamenlijke voertuigen niet worden verhoogd om redenen welke geen verband houden met een schatting van de kosten van het gebruik van de wegen.

#### Artikel 12

Het Comité stelt voor, lid c) als volgt te doen luiden:

*„c) op het bouwterrein gebruikte werktuigen voor weg- en waterbouw, dat wil zeggen al het speciaal voor bouwbedrijven ontworpen materieel, dat normaliter niet voor het vervoer van goederen of personen over de weg wordt gebruikt.”*

Het Comité meent dat het dienstig zou zijn de bedrijfsvoertuigen voor personenvervoer van betaling van de heffing voor het gebruik van de wegen vrij te stellen, aangezien het vraagstuk van de harmonisatie der concurrentievoorwaarden hier anders ligt dan bij het goederenvervoer en ook niet even dringend is.

Dit vraagstuk zou opnieuw in behandeling dienen te worden genomen, wanneer alle kosten aan alle gebruikers, ook voor de gewone personenwagens, zullen moeten worden toegerekend.

Het Comité is van oordeel dat artikel 13 dienovereenkomstig zou moeten worden gewijzigd.

#### Artikel 13

Het Comité vestigt de aandacht op het feit dat de aan de Lid-Staten gelaten mogelijkheid vrijstellingen, verlagingen of verhogingen toe te passen, het gevaar inhoudt dat de gehele belastingstructuur in het geding wordt gebracht en discriminaties worden veroorzaakt.

Daarom stelt het voor, de eerste alinea van lid 1 van dit artikel dwingender te formuleren, d.w.z. te bepalen dat de Commissie aan verlagingen, verhogingen, of vrijstellingen vooraf haar goedkeuring dient te verlenen, in plaats van slechts tevoren te worden geraadpleegd.

Het Comité is, wat lid 2 betreft, van mening dat hiervoor de voorafgaande raadpleging van de Commissie zou moeten worden voorzien.

Voorts herinnert het Comité bij dit artikel aan hetgeen door hem in de Algemene opmerkingen met betrekking tot de tol is gezegd.

Voorts is het van mening dat voor het gecombineerde wegspoorvervoer vergoedingen zouden moeten worden voorzien, ten einde ermede rekening te houden dat dit verkeer gedeeltelijk over de infrastructuur van de spoorwegen plaatsvindt.

Ten slotte stelt het Comité voor, aan het slot van de tweede alinea van lid 1 de volgende zinsnede in te voegen;

*„moet zij gegrond zijn op de in artikel 9, lid 1, bedoelde elementen en gerechtvaardigd worden door de wijze van gebruik of door de technische gebruiksmogelijkheden van het voertuig.”*

#### Artikel 18

Het Comité verzoekt, voor het geval dat een onderneming één vrachtwagen en meer aanhangwagens bezit, met betrekking tot aanhangwagencombinaties dezelfde bepalingen als voor trekkercombinaties op te nemen.

#### Artikel 20

Het Comité acht het wenselijk dat, behalve de regeringsdeskundigen, ook vertegenwoordigers van de verschillende belanghebbende kringen, zowel op nationaal als op communautair niveau bij de werkzaamheden betreffende de kosten van de weg worden betrokken.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité*

Mathias BERNS

**BIJLAGE**

bij het advies, waarin opgenomen de tijdens de beraadslagingen van het Comité  
verworpen amendementen

1. Onderstaand amendement werd met 38 stemmen tegen 18 en 4 onthoudingen verworpen:

„Artikel 9

De volgende tekst in te voegen:

Lid 1

Het Comité spreekt de wens uit dat de Lid-Staten de wijziging van de structuur der heffingen niet als voorwendsel gebruiken, om voor iedere categorie voertuigen een hogere fiscale last vast te stellen dan de kosten van de weg die zij veroorzaken.”

2. Onderstaand amendement werd met 22 stemmen tegen 10 en 28 onthoudingen verworpen:

„Artikel 12

Voorgesteld wordt, de drie alinea's betreffende dit artikel te schrappen.”

**RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ**

inzake een voorstel voor een beschikking van de Raad houdende wijziging van sommige bepalingen van Beschikking nr. 65/270/EEG van de Raad van 13 mei 1965 strekkende tot toepassing van artikel 4 van Beschikking nr. 64/389/EEG van de Raad van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

**A. VERZOEK OM ADVIES**

Tijdens zijn 46e zitting van 23 en 24 september 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 24 september 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

**B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ  
IS GERAADPLEEGD**

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 123 van 26 november 1968, blz. 1.

**C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ**

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e voltallige zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 73 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het schrijven d.d. 24 september 1968, waarin het door de Voorzitter van de Raad van Ministers om advies wordt verzocht inzake het „voorstel voor een beschikking van de Raad houdende wijziging van sommige bepalingen van de Beschikking nr. 65/270/EEG van de Raad van 13 mei 1965 strekkende tot toepassing van artikel 4 van de Beschikking nr. 64/389/EEG van de Raad van 22 juni 1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren”,

Gezien de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G. en in het bijzonder artikel 75,

Gezien het door zijn Bureau overeenkomstig artikel 23 van het herziene Reglement van Orde, op 24 september 1968 genomen besluit, de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer met het opstellen van een advies inzake dit onderwerp te belasten,

Gezien zijn advies inzake het „Memorandum van de E.E.G.-Commissie betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting”,

Gezien zijn advies betreffende de „Uiteenzetting van het gemeenschappelijk vervoerbeleid met betrekking tot de investeringen op het gebied van de infrastructuur” en de „voorstel-beschikking door de Raad inzake de activiteiten van de Gemeenschap met betrekking tot de investeringen op het gebied van de infrastructuur van het vervoer”<sup>(1)</sup>,

Gezien zijn advies inzake het „voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren”<sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer,

Gezien het door de rapporteur, de heer Bodart, voorgelegde rapport van de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid noodzakelijkerwijze moet berusten op volledig en gedetailleerd cijfermateriaal aangaande de infrastructuurkosten, dat op identieke wijze in de drie vervoerstakken in de Lid-Statens dient te worden verzameld;

Overwegende dat het meer in het bijzonder noodzakelijk is, dat iedere gebruiker van de infrastructuur het gedeelte van de infrastructuurkosten draagt, dat aan hem moet worden toegerekend;

Overwegende dat een enquête naar de infrastructuurkosten in stedelijke gebieden de hiervoor noodzakelijke aanvullende inlichtingen zal opleveren; dat bij Beschikking nr. 65/270/EEG van de Raad een dergelijke enquête is georganiseerd, van welke beschikking thans enkele bepalingen dienen te worden gewijzigd, ten einde haar te vervolledigen en bruikbaar te maken voor de berekening van de geldelijke regeling voor de wegen,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Comité hecht zijn goedkeuring aan onderhavige ontwerp-beschikking onder voorbehoud dat deze geen vertraging veroorzaakt bij het verrichten van de enquête naar de infrastructuurkosten in stedelijke gebieden, welke reeds in artikel 4, lid 1 b), sub iii), van de Beschikking nr. 65/270/EEG van de Raad van 13 mei 1965 was voorzien.

Het stelt vast dat laatstgenoemde tekst geenszins onverenigbaar is met de onderhavige ontwerp-beschikking en van kracht zal blijven totdat deze door de Raad wordt goedgekeurd.

Het is daarom van mening dat artikel 4 van de Beschikking van 13 mei 1965 een voldoende juridische grondslag vormt om, zonder de goedkeuring van de ontwerp-beschikking af te wachten, een aanvang te maken met de enquête naar de infrastructuurkosten in stedelijke gebieden.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter*  
*van het Economisch en Sociaal Comité*  
Mathias BERNS

<sup>(1)</sup> PB nr. 63 van 13. 4. 1965, blz. 947/65.

<sup>(2)</sup> PB nr. 102 van 29. 6. 1964, blz. 1599/64.

## RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake een voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de aanpassing van de bilaterale contingenten en van het aantal transitomachtigingen voor het vervoer van goederen over de weg tussen de Lid-Staten

### A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 46e zitting van 23 en 24 september 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 75 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 24 september 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

### B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ IS GERAADPLEEGD

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 123 van 26 november 1968, blz. 2.

### C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e voltallige zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 75 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

#### HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het schrijven d.d. 24 september 1968, waarin de Voorzitter van de Raad van Ministers het om advies heeft verzocht inzake het „voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de aanpassing van de bilaterale contingenten en van het aantal transitomachtigingen voor het vervoer van goederen over de weg tussen de Lid-Staten”,

Gezien de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, in het bijzonder artikel 75,

Gezien het door zijn Bureau overeenkomstig artikel 23 van het Reglement van Orde, op 24 september 1968 genomen besluit, de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer met het opstellen van een advies ter zake te belasten,

Gezien zijn advies inzake het „Memorandum van de Commissie van de E.E.G. betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting”,

Gezien zijn advies inzake het „voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de vorming en de wijze van toepassing van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg binnen de Gemeenschap”,

Gezien het advies van de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer,

Gezien het door de rapporteur, de heer Renaud, voorgelegde rapport van de Gespecialiseerde Afdeling voor het vervoer,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid geleidelijk, evenwichtig en parallel dient te worden ontwikkeld in het drieledig kader van de communautaire integratie van het vervoer, van de ordening der markt en van de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden;

Overwegende dat er in afwachting van de inwerkingtreding van een algemene regeling op communautair niveau voor de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten bepaalde voorlopige maatregelen dienen te worden genomen;

Overwegende dat de Raad van Ministers der Europese Gemeenschappen bij zijn besluit van 14 december 1967 het vraagstuk van de aanpassing der bila-

terale contingenten voor een tijdvak van drie jaar heeft losgemaakt van de verordening betreffende de vorming van een communautair contingent dat voortaan 1.200 machtigingen zal omvatten;

Overwegende dat met het oog op de inwerkingtreding van de douane-unie, het ontbreken van communautaire bepalingen voor de aanpassing van de bilaterale contingenten een harmonische ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg met die van de vraag naar wegvervoer, welke moet worden gezien in het kader van de totale vraag naar vervoer en die een gevolg is van de toename van het handelsverkeer tussen de Lid-Staten, in gevaar kan brengen,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Economisch en Sociaal Comité hecht zijn goedkeuring aan het „voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de aanpassing van de bilaterale contingenten en van het aantal transitomachtigingen voor het vervoer van goederen over de weg tussen de Lid-Staten”, onder voorbehoud van de volgende opmerkingen en wijzigingsvoorstellen:

#### I. ALGEMENE OPMERKINGEN

Het Comité spreekt zijn voldoening uit over het initiatief van de Commissie om de door de Raad goedgekeurde regeling inzake de instelling en de werking van het communautaire contingent aan te vullen met maatregelen die de aanpassing der bilaterale contingenten beogen.

Een snel optreden op dit gebied is noodzakelijk ten einde de verwezenlijking van het gemeenschappelijk vervoerbeleid te bespoedigen; de totstandkoming hiervan heeft een ernstige vertraging opgelopen en het Comité heeft hierop dikwijls de aandacht gevestigd.

In afwachting van een meer volledige regeling van deze materie welke de nodige voorwaarden moet scheppen om de toepassing op het gehele gebied van de Gemeenschap mogelijk te maken van een regeling voor het wegvervoer die analoog is aan die welke binnen de Lid-Staten van kracht is, en welke ook in deze sector de beginselen van het Verdrag tot uitvoering brengt, lijkt het het Comité volstrekt noodzakelijk dat spoedig de bepalingen worden toegepast inzake de:

- afschaffing van de dubbele heffing van motorrijtuigenbelasting,
- harmonisatie van de structuren der belastingen op bedrijfsautomobielen,
- geleidelijke onderlinge aanpassing van de belastingen op dieselolie,
- sociale harmonisatie.

De bilaterale overeenkomsten vormen een belangrijk instrument om te vermijden dat het handelsverkeer in feite belemmeringen ondervindt welke de Instellingen tot taak hebben weg te nemen ten einde tot een werkelijke economische unie te komen.

Om die reden vormt het optreden van de Commissie een logische stap in het kader van het noodzakelijke proces van voortdurende aanpassing van de bilaterale contingenten aan de werkelijke situatie van de markt en aan de ontwikkelingen zoals deze zich sedert de inwerkingtreding van de douane-unie hebben voorgedaan.

In dit verband geeft het Comité zich rekenschap van de grote desillusie, die zich meer en meer meester maakt van de vervoerders en de gebruikers als gevolg van de moeilijkheden die, ondanks het feit dat de Verdragen tien jaar geleden in werking zijn getreden, thans nog, ten minste in sommige van de zes landen, worden ondervonden wanneer men een vergunning wil krijgen voor goederenvervoer over de weg van of naar andere Lid-Staten of over het grondgebied van deze Lid-Staten.

#### II. BIJZONDERE OPMERKINGEN

##### Artikel 1

Het Comité constateert dat de tekst de betreffende maatregelen beperkt tot het vervoer van goederen over de weg tussen de Lid-Staten; het spreekt daarom de wens uit dat er met Oostenrijk en Zwitserland onderhandelingen worden aangeknoopt voor zover het transitovervoer over het grondgebied van derde landen de toepassing van de in dit voorstel voorziene bepalingen kan bemoeilijken.

Te dien einde stelt het voor aan artikel 1 de volgende alinea toe te voegen:

„Uiterlijk op 1 juli 1969 zullen onderhandelingen worden aangeknoopt met Oostenrijk en Zwitserland, ten einde te bewerkstelligen dat de in deze landen geldende voorschriften, met betrekking tot het transitovervoer van goederen over de weg afkomstig uit en met bestemming de Gemeenschap, de toepassing van de onderhavige verordening niet belemmeren.”

##### Artikel 2

###### Lid 1

1. Het Comité is van mening dat het voor de aanpassing van de bilaterale contingenten geldende criterium, nl. „de behoeften van het vervoer, in het bijzonder van het wegvervoer”, te onnauwkeurig is gesteld en dat de toepassing ervan door de Lid-Staten aanleiding geeft tot talrijke moeilijkheden, waardoor het afsluiten van bilaterale contingenteringsovereenkomsten kan worden belemmerd.

2. Ten einde tot een nauwkeuriger interpretatie te komen, dient het criterium naar zijn mening als volgt te worden geïnterpreteerd: de behoeften aan wegvervoer van goederen tussen de Lid-Staten, waar het eigenlijk om gaat, zullen voor een toekomstige periode slechts op deugdelijke wijze kunnen worden geraamd indien men uitgaat van een prognose voor de totale behoeften aan vervoer tussen de Lid-Staten. Deze prognose zal kunnen worden gebaseerd op de verwachte ontwikkeling van het handelsverkeer. Een andere methode, b.v. het eenvoudig toepassen van het voor het verleden geconstateerde groeipercentage van het internationale vervoer van goederen over de weg zou gemakkelijk tot een onjuiste raming van de toekomstige behoeften aan wegvervoer kunnen leiden. Daarom dient te worden vastgelegd dat de totale behoeften aan vervoer bij de onderhandelingen tussen de Lid-Staten het kader zullen vormen voor de bepaling van de behoeften aan wegvervoer.

3. Het spreekt overigens vanzelf dat het begrip behoeften niet betrekking heeft op de overheden van de betrokken Lid-Staten die de onderhandelingen over de vaststelling van de bilaterale contingenten voeren, doch op de ondernemingen in die Lid-Staten die hun produkten naar de andere Lid-Staat willen doen vervoeren of zelf dit vervoer willen verrichten. Deze behoeften worden gegeven als de maatstaf voor de bepaling van de grootte van het contingent en niet

als een door middel van het contingent te regelen grootte.

#### Lid 3

Ten aanzien van het in dit lid genoemde transitovervoer over het grondgebied van een Lid-Staat, merkt het Comité op dat de aanpassing van de transitomachtigingen door de Lid-Staten, over het grondgebied waarvan het transitovervoer plaatsvindt, niet expliciet verplicht is gesteld. Het stelt dan ook voor aan de tekst van dit lid toe te voegen, dat een aanpassing onder toepassing van het in lid 1 genoemde criterium verplicht is gesteld.

#### Lid 5

Het Comité vreest dat de in lid 5 genoemde bepalingen die een vereenvoudiging met zich medebrengen van de documenten, welke de vervoerders tot op heden nodig hadden, aanleiding zullen geven tot praktische moeilijkheden voor het handelsverkeer over het grondgebied van een land, dat een transitointingent handhaaft.

Het is dan ook van mening dat het logischer zou zijn geweest, voorlopig het thans geldende stelsel van de twee verschillende machtigingen te handhaven, namelijk de ene voor het bilaterale vervoer en de andere voor de doorvoer.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité*

Mathias BERNIS

### RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens

#### A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 46e zitting van 23 en 24 september 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 24 september 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

#### B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ IS GERAADPLEEGD

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*, nr. C 125 van 28 november 1968, blz. 1.

## C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e voltallige zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 71 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het schrijven d.d. 24 september 1968, waarin de Voorzitter van de Raad hem om advies verzoekt inzake het „voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens”,

Gezien artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gezien het besluit van zijn Bureau d.d. 24 september 1968, de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken met de voorbereiding van de werkzaamheden inzake dit vraagstuk te belasten,

Gezien zijn advies inzake het „Algemeen programma voor de opheffing van de technische belemmeringen in het handelsverkeer die het gevolg zijn van verschillen tussen de nationale wetgevingen”<sup>(1)</sup>,

Gezien het door de rapporteur, de heer Ameye, voorgelegde rapport,

Gezien de beraadslagingen van de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken tijdens haar vergadering d.d. 8 januari 1969,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat voor de constructie van motorvoertuigen in de Lid-Staten uiteenlopende technische voorschriften bestaan, die voornamelijk ten doel hebben de veiligheid van het wegverkeer te waarborgen;

Overwegende dat de verschillen in deze wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen belemmeringen voor het vrije verkeer van goederen binnen de Gemeenschap vormen;

Overwegende dat een onderlinge aanpassing van de nationale wettelijke bepalingen noodzakelijk is, ten einde deze handelsbelemmeringen op te heffen, waarbij rekening gehouden moet worden met de eisen voor de veiligheid van het wegverkeer, en met de werkzaamheden die inzake de motorvoertuigen door de Economische Commissie voor Europa te Genève worden verricht;

Overwegende dat het richtlijnvoorstel van aanzienlijk algemeen belang is, daar het de invoering beoogt van een communautaire goedkeuringsprocedure voor

motorvoertuigen, die haar logische aanvulling in het beginsel van de wederzijdse erkenning van de keuringen vindt;

Overwegende dat deze communautaire procedure slechts dan doeltreffend kan zijn, indien zij gepaard gaat met de harmonisatie van de nationale voorschriften voor de voornaamste onderdelen en kenmerken van motorvoertuigen, zoals verlichtingsapparatuur, richtingaanwijzers, uitlaatinrichting, geluidsniveau, enz.;

Overwegende dat de betrokken beroepskringen in het algemeen bij het opstellen van de desbetreffende richtlijnvoorstellen door de Commissie zijn geraadpleegd;

Overwegende dat het, gezien de dringende noodzaak de technische belemmeringen in het handelsverkeer op te heffen, steeds meer moet worden betreurd dat het Algemeen programma nog niet door de Raad is goedgekeurd,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Economisch en Sociaal Comité hecht zijn goedkeuring aan het richtlijnvoorstel, onder voorbehoud van de volgende opmerkingen en wijzigingsvoorstellen;

1. Het Comité hecht zijn goedkeuring aan de door de Commissie gekozen zgn. „optionele” harmonisatievorm, waarvan het reeds herhaaldelijk de voordelen onder de huidige omstandigheden heeft onderstreept. Deze oplossing wordt terecht aangevuld met een wederzijdse erkenning van de controles, welke zijn verricht door de Lid-Staat die tot de communautaire goedkeuring overgaat, en vormt een waarborg voor het vrije verkeer van het motorvoertuigtype waarvoor de „EEG-goedkeuring” is verleend.

2. De „optionele” harmonisatievorm is evenwel niet van toepassing op bepaalde in serie vervaardigde onderdelen van een motorvoertuig. Dit is het geval wanneer van harmonisatievorm „R.R.”<sup>(2)</sup> gebruik wordt gemaakt, volgens welke het vrije verkeer van deze onderdelen binnen de Gemeenschap slechts mogelijk is wanneer zij zijn bevestigd op een motorvoertuig waarvan het type de communautaire goedkeuring heeft ontvangen.

Hoewel een dergelijke harmonisatievorm, waarbij zonder meer de te dien aanzien door een andere Lid-Staat vastgestelde technische voorschriften weder-

(1) PB nr. C 132 van 6. 12. 1968, blz. 1.

(2) Zogenaamde harmonisatievorm „R.R.”, bedoeld in artikel 2, b), tweede streepje.



zijds worden erkend, als voordelig voor motorvoertuigen met daarop gemonteerde onderdelen kan worden beschouwd, dient men zich niettemin bewust te zijn van het feit dat door deze regeling belemmeringen in het vrije verkeer van deze onderdelen blijven bestaan, wanneer deze niet op de voertuigen zijn gemonteerd.

Dientengevolge verzoekt het Comité, deze technische belemmeringen door middel van bijzondere richtlijnen betreffende de onderdelen en toebehoren, waarvoor de „R.R.”-regeling is voorgesteld, zo spoedig mogelijk op te heffen.

3. Het Comité vestigt voorts de aandacht op de mogelijkheden voor het handelsverkeer met derde landen. Deze mogelijkheden zouden niet alleen behouden moeten blijven, doch zouden zelfs door coördinatie van de technische voorschriften op een ruimere internationale basis moeten worden uitgebreid. Het wijst in het bijzonder op het belang van de werkzaamheden die ter zake door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève worden verricht, en waaraan door alle Lid-Staten der Gemeenschap medewerking wordt verleend.

Het Comité is van mening dat deze bijdrage des te doeltreffender zal zijn naarmate men in de zes Lid-Staten de technische voorschriften zal hebben kunnen harmoniseren.

Voorts dient te worden vermeden, dat dubbel werk wordt verricht en dat tussen de communautaire harmonisatie en die, welke te Genève wordt nagestreefd, dispariteiten ontstaan. Daarom gaat het Comité ermede akkoord dat, zoals dikwijls is geschied, door de Commissie wordt verwezen naar de voor de Lid-Staten bindende regelingen van Genève.

Tevens zal men zoveel mogelijk ervoor moeten zorgen, dat bepaalde te Genève bereikte akkoorden, die in het algemeen in de vorm van aanbevelingen zijn gesteld, door de communautaire technische voorschriften worden bevestigd, ten einde de communautaire produkten een zo ruim mogelijke toegang tot de internationale markten te verschaffen.

4. Het Comité constateert dat in artikel 6 t/m 8 van het richtlijnvoorstel vrijwaringsclausules zijn opgenomen met het oog op de veiligheid van het wegverkeer en dat speciaal artikel 7, lid 2, met dit doel is opgesteld. Ter vermijding van eventuele unilaterale interpretaties in dit verband, waardoor het vrije verkeer zou kunnen worden belemmerd van een motorvoertuig waarvoor de EEG-typegoedkeuring is afge-

geven, stelt het Comité evenwel voor, de redactie van dit artikel als volgt te wijzigen:

„Artikel 7

1. . . .

2. Ingeval de bevoegde diensten van een Lid-Staat constateren dat een voor de veiligheid van het wegverkeer essentieel onderdeel niet met dit certificaat en tevens met de veiligheidseisen in overeenstemming is, kunnen zij de verkoop of het gebruik van het motorvoertuig opschorten en stellen zij onmiddellijk de fabrikant, de Commissie en de Lid-Staat die voor dit type de goedkeuring heeft verleend hiervan in kennis.”

5. Overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV van het „Algemeen programma voor de opheffing van de technische belemmeringen in het handelsverkeer die het gevolg zijn van verschillen in de nationale wetgevingen” voorzien artikel 11 en 12 van het richtlijnvoorstel in de instelling van een „comité voor de opheffing van technische belemmeringen in het intracommunautaire handelsverkeer van industriële produkten”, dat zich met de aanpassing van de in de bijlage vervatte voorschriften aan de technische vooruitgang bezighoudt.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft reeds bij de raadpleging inzake het Algemeen programma zijn goedkeuring gehecht aan de regels voor de werking van dit comité, waarbij het de mening te kennen heeft gegeven, dat een raadgevende stem — en zelfs een initiatiefrecht — de jure aan het betrokken beroep en de betrokken kringen dienen te worden toegekend. Het Comité heeft destijds de volgende suggesties gedaan, die met betrekking tot artikel 11 en 12 dienen te worden herhaald:

- de deskundigen van de betrokken beroepskringen hebben met raadgevende stem zitting in het door het richtlijnvoorstel voorziene comité, of
- de Commissie raadpleegt, naast dit Comité, de representatieve organisaties van de betrokken beroepskringen, en eventueel ook onafhankelijke deskundigen.

6. Gezien de op artikel 7 voorgestelde wijziging verzoekt het Comité in artikel 13, betreffende de verplichting administratieve beslissingen te motiveren en betreffende de rechtsmiddelen, na het woord „verbod” de woorden „of opschorting” in te voegen.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité*

Mathias BERNS

### RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake zes voorstellen voor richtlijnen van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende

- de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens,
- het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen,
- bepaalde onderdelen van motorvoertuigen en aanhangwagens (brandstofreservoirs en beschermingsinrichtingen achterzijde),
- bepaalde onderdelen en kenmerken van motorvoertuigen (achteruitkijkspiegels, gezichtsveld, ruitenwissers, ruitensproeiers),
- contactdozen en stekers van motorvoertuigen voor stroomtoevoer naar de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen van volgvoertuigen,
- geluidsignaalinrichtingen van motorvoertuigen.

#### A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 46e zitting van 23 en 24 september 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de zes bovengenoemde voorstellen.

Met een brief d.d. 24 september 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité, gezonden.

#### B. TEKSTEN WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ IS GERAADPLEEGD

De teksten waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd zijn bekendgemaakt:

- voor wat betreft de eerste drie voorstellen voor richtlijnen, in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 125 van 28 november 1968, blz. 14, 20 en 24;
- voor wat betreft de andere drie voorstellen voor richtlijnen, in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. 123 van 26 november 1968, blz. 19, 28 en 33.

#### C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 22 en 23 januari 1969 te Brussel gehouden 75e voltallige zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 71 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het schrijven d.d. 24 september 1968, waarin de Voorzitter van de Raad hem om advies verzoekt inzake de voorstellen voor richtlijnen van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens betreffende bepaalde inrichtingen en onderdelen van motorvoertuigen,

Gezien artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gezien het besluit van zijn Bureau d.d. 24 september 1968, de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken met de voorbereiding van de werkzaamheden inzake dit vraagstuk te belasten,

Gezien zijn advies inzake het „Algemeen programma voor de opheffing van de technische belemmeringen in het handelsverkeer die het gevolg zijn van verschillen tussen de nationale wetgevingen” (1),

(1) PB nr. C 132 van 6. 12. 1968, blz. 1.

Gezien het door de rapporteur, de heer Ameye, voorgelegde rapport,

Gezien de beraadslagingen van de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken tijdens haar vergadering d.d. 8 januari 1969,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat voor de constructie van motorvoertuigen in de Lid-Statens uiteenlopende technische voorschriften bestaan, die voornamelijk ten doel hebben de veiligheid van het wegverkeer te waarborgen,

Overwegende dat de verschillen in deze wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen belemmeringen voor het vrije verkeer van goederen binnen de Gemeenschap vormen;

Overwegende dat derhalve harmonisatie van deze voorschriften noodzakelijk is, in het bijzonder ten einde voor ieder type voertuig de communautaire goedkeuringsprocedure te kunnen invoeren, als vastgesteld in het richtlijnvoorstel betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen waarover het Economisch en Sociaal Comité eveneens om advies is verzocht;

Overwegende dat de betrokken beroepskringen in het algemeen bij het opstellen van de desbetreffende richtlijnvoorstellen door de Commissie zijn geraadpleegd;

Overwegende dat het, gezien de dringende noodzaak de technische belemmeringen in het handelsverkeer op te heffen, steeds meer moet worden betreurd dat het Algemeen programma nog niet door de Raad is goedgekeurd,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Economisch en Sociaal Comité hecht zijn goedkeuring aan de onderhavige richtlijnvoorstellen, die op de zgn. optionele harmonisatievorm zijn gebaseerd en zoveel mogelijk verwijzen naar de technische voorschriften welke zijn vervat in de regelingen of aanbevelingen van de Economische Commissie voor Europa der Verenigde Naties.

In het rapport van de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken zijn een aantal wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de technische bijlagen bij de verschillende richtlijnen opgenomen, ten einde o.a. intrekbare lichten en op de voorspatborden geplaatste achteruitkijkspiegels toe te laten; van deze apparatuur worden blijkbaar door de Commissie de voordelen niet ingezien.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter*  
*van het Economisch en Sociaal Comité*  
Mathias BERNS

#### RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens betreffende de goedkeuring van landbouwtrekkers op wielen

##### A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 46e zitting van 23 en 24 september 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 24 september 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

##### B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ IS GERAADPLEEGD

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 125 van 28 november 1968, blz. 26.

## C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e voltallige zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 76 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het schrijven d.d. 24 september 1968, waarin de Voorzitter van de Raad hem om advies verzoekt inzake het „voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens betreffende de goedkeuring van landbouwtrekkers op wielen”,

Gezien artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gezien het besluit van zijn Bureau d.d. 24 september 1968, de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken met de voorbereiding van de werkzaamheden inzake dit vraagstuk te belasten,

Gezien zijn advies inzake het „Algemeen programma voor de opheffing van de technische belemmeringen in het handelsverkeer die het gevolg zijn van verschillen tussen de nationale wetgevingen” <sup>(1)</sup>,

Gezien het door de rapporteur, de heer Ameye, voorgelegde rapport,

Gezien de beraadslagingen van de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken tijdens haar vergadering d.d. 8 januari 1969,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat voor de constructie van landbouwtrekkers in de Lid-Statens uiteenlopende technische voorschriften bestaan, die voornamelijk ten doel hebben de veiligheid van het wegverkeer te waarborgen;

Overwegende dat de verschillen in deze wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen belemmeringen voor het vrije verkeer van goederen binnen de Gemeenschap vormen;

Overwegende dat een onderlinge aanpassing van de nationale wettelijke bepalingen noodzakelijk is, ten einde deze handelsbelemmeringen op te heffen, waarbij rekening moet worden gehouden met de eisen voor de veiligheid van het wegverkeer, en met de werkzaamheden die inzake de landbouwtrekkers door de Econo-

mische Commissie voor Europa te Genève worden verricht;

Overwegende dat het richtlijnvoorstel van aanzienlijk algemeen belang is, daar het de invoering beoogt van een communautaire goedkeuringsprocedure voor landbouwtrekkers op wielen, die haar logische aanvulling in het beginsel van de wederzijdse erkenning van de keuringen vindt;

Overwegende dat deze communautaire procedure slechts dan doeltreffend kan zijn, indien zij gepaard gaat met de harmonisatie van de nationale voorschriften voor de voornaamste onderdelen en kenmerken van landbouwtrekkers, zoals het toegestane totaalgewicht in volbelaste toestand, de treklast, de zitplaatsen voor meerijders, de laadplatforms, enz.;

Overwegende dat de betrokken beroepskringen in het algemeen bij het opstellen van de desbetreffende richtlijnvoorstellen door de Commissie zijn geraadpleegd;

Overwegende dat het, gezien de dringende noodzaak de technische belemmeringen in het handelsverkeer op te heffen, steeds meer moet worden betreurd, dat het Algemeen programma nog niet door de Raad is goedgekeurd,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:

Het Economisch en Sociaal Comité hecht zijn goedkeuring aan het richtlijnvoorstel, onder voorbehoud van de volgende opmerkingen en wijzigingsvoorstellen:

1. Het Comité constateert dat de in artikel 1 van het richtlijnvoorstel vervatte definitie van de landbouwtrekker niet overeenkomt met de algemeen op internationaal niveau, met name in de Economische Commissie voor Europa te Genève, aanvaarde definitie: in de door de Commissie gebruikte definitie is namelijk een beperkte maximumsnelheid als kenmerk opgenomen.

Op grond hiervan wordt een belangrijk deel van de Europese productie van landbouwtrekkers, nl. die met een maximumsnelheid van meer dan 25 km/uur, door de Commissie beschouwd deel uit te maken van de

<sup>(1)</sup> PB nr. C 132 van 6. 12. 1968, blz. 1.

categorie motorvoertuigen, zoals uit de derde overweging blijkt; deze trekkers zouden dientengevolge moeten beantwoorden aan de voor deze voertuigen te strenge technische eisen, die door de voor motorvoertuigen voorgestelde richtlijnen worden ingevoerd.

Het Comité gaat niet akkoord met deze gevolgtrekking en is van oordeel, dat voor de snellere trekkers een speciale richtlijn dient te worden opgesteld, terwijl anderzijds het toepassingsgebied van het onderhavige richtlijnvoorstel tot trekkers met een maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/uur beperkt moet blijven. Voorts verzoekt het Comité de Commissie, zo spoedig mogelijk ervoor zorg te dragen dat de onderhavige richtlijn met de hiertoe benodigde aanpassingen op rupstrekkingen van toepassing wordt verklaard.

Om deze redenen stelt het Comité voor, artikel 1 als volgt te wijzigen:

### „Hoofdstuk I — Definities en toepassingsgebied

#### Artikel 1

1. Onder landbouwtrekkers worden in deze richtlijn verstaan alle op wielen<sup>(1)</sup> gemonteerde motorvoertuigen met ten minste twee assen, die voornamelijk bestemd zijn voor tractiedoeleinden en in het bijzonder geconstrueerd zijn voor het trekken, duwen, dragen of aandrijven van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die in de land- of bosbouw worden gebruikt.

De landbouwtrekker kan worden ingericht voor het vervoer van een lading en van meerrijders.

2. Deze richtlijn is slechts van toepassing op in lid 1 omschreven trekkers waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 25 km/uur bedraagt.”

Bijgevolg zou de derde overweging als volgt moeten worden gelezen:

<sup>(1)</sup> Het Comité herinnert eraan dat reeds in zijn advies d.d. 25 januari 1967 met betrekking tot het „voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke voorschriften van de Lid-Staten betreffende landbouwtrekkers op wielen (maximumsnelheid, zitplaatsen voor meerrijders en laadplatforms)” (PB nr. 42 van 7. 3. 1967, blz. 620/67) om vervanging van de term „op luchtbanden” door het ruimere begrip „op wielen” werd verzocht.

„Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn slechts van toepassing zijn op landbouwtrekkers op wielen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/uur, terwijl de trekkers met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/uur onder bijzondere voorschriften zullen vallen.”

2. Het Comité hecht zijn goedkeuring aan de door de Commissie gekozen zgn. „optionele” harmonisatievorm, waarvan zij reeds herhaaldelijk de voordelen onder de huidige omstandigheden heeft onderstreept. Deze oplossing wordt terecht aangevuld met een algemene erkenning van de controles, welke zijn verricht door de Lid-Staat die tot de communautaire goedkeuring overgaat en vormt een waarborg voor het vrije verkeer van het trekkertype waarvoor de „EEG-goedkeuring” is verleend.

3. De „optionele” harmonisatievorm is evenwel niet van toepassing op bepaalde in serie vervaardigde onderdelen van een landbouwtrekker. Dit is het geval wanneer van harmonisatievorm „R.R.”<sup>(2)</sup> gebruik wordt gemaakt, volgens welke het vrije verkeer van deze onderdelen binnen de Gemeenschap slechts mogelijk is wanneer zij zijn bevestigd op een trekker waarvan het type de communautaire goedkeuring heeft ontvangen.

Hoewel een dergelijke harmonisatievorm, waarbij zonder meer de ten aanzien van deze onderdelen door een andere Lid-Staat vastgestelde technische voorschriften wederzijds worden erkend, als voordelig voor trekkers met daarop gemonteerde onderdelen kan worden beschouwd, dient men zich niettemin bewust te zijn van het feit dat door deze regeling belemmeringen in het vrije verkeer van deze onderdelen blijven bestaan, wanneer deze niet op de trekkers zijn gemonteerd.

Dientengevolge verzoekt het Comité, deze technische belemmeringen door middel van bijzondere richtlijnen betreffende de onderdelen en toebehoren waarvoor de „R.R.”-regeling is voorgesteld, zo spoedig mogelijk op te heffen.

4. Het Comité vestigt voorts de aandacht op de mogelijkheden van het communautaire handelsverkeer met de derde landen. Deze mogelijkheden zouden niet alleen behouden moeten blijven, doch zouden zelfs door coördinatie van de technische voorschriften op een ruimere internationale basis moeten worden uitgebreid. Het wijst in het bijzonder op het belang van de werkzaamheden die ter zake door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties te Genève worden verricht, en waaraan door alle Lid-Staten der Gemeenschap medewerking wordt verleend.

<sup>(2)</sup> Zogenaamde harmonisatievorm „R.R.”, bedoeld in artikel 2, b), tweede streepje.

Het Comité is van mening dat deze bijdrage des te doeltreffender zal zijn naarmate men in de zes Lid-Staten de technische voorschriften zal hebben kunnen harmoniseren.

Voorts dient te worden vermeden, dat dubbel werk wordt verricht en dat tussen de communautaire harmonisatie en die, welke te Genève wordt nagestreefd, dispariteiten ontstaan. Daarom gaat het Comité ermee akkoord dat, zoals dikwijls is geschied, door de Commissie wordt verwezen naar de voor de Lid-Staten bindende regelingen van Genève.

Tevens zal men zoveel mogelijk ervoor moeten zorgen, dat bepaalde te Genève bereikte akkoorden, die in het algemeen in de vorm van aanbevelingen zijn gesteld, door de communautaire technische voorschriften worden bevestigd ten einde de communautaire produkten een zo ruim mogelijke toegang tot de internationale markten te verschaffen.

5. Het Comité constateert dat in artikel 6 t/m 8 van het richtlijnvoorstel vrijwaringsclausules zijn opgenomen met het oog op de veiligheid van het wegverkeer en dat speciaal artikel 7, lid 2, met dit doel is opgesteld. Ter vermijding van eventuele unilaterale interpretaties in dit verband, waardoor het vrije verkeer zou kunnen worden belemmerd van een trekker waarvoor de EEG-typegoedkeuring is afgegeven, stelt het Comité evenwel voor, de redactie van dit artikel als volgt te wijzigen:

*„Artikel 7*

1. . . .

2. Ingeval de bevoegde diensten van een Lid-Staat constateren dat een voor de veiligheid van het wegverkeer essentieel onderdeel niet met dit certificaat en tevens met de veiligheidseisen in overeenstemming is, kunnen zij de verkoop of het gebruik van de trekker opschorten en stellen zij onmiddellijk de fabrikant, de Commissie en de Lid-Staat die voor

dit type de goedkeuring heeft verleend, hiervan in kennis.”

6. Overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV van het „Algemeen programma voor de opheffing van de technische belemmeringen in het handelsverkeer dit het gevolg zijn van verschillen in de nationale wetgevingen” voorzien artikel 10 en 11 van het richtlijnvoorstel in de instelling van een „comité voor de opheffing van technische belemmeringen in het intracommunautair handelsverkeer van industriële produkten”, dat zich met de aanpassing van de in de bijlage vervatte voorschriften aan de technische vooruitgang bezighoudt.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft reeds bij de raadpleging inzake het Algemeen programma zijn goedkeuring gehecht aan de regels voor de werking van dit comité, waarbij het de mening te kennen heeft gegeven, dat een raadgevende stem — en zelfs een initiatiefrecht — de jure aan het betrokken beroep en de betrokken kringen dienen te worden toegekend. Het Economisch en Sociaal Comité heeft destijds de volgende suggesties gedaan, die met betrekking tot artikel 10 en 11 dienen te worden herhaald:

- de deskundigen van de betrokken beroepskringen hebben met raadgevende stem zitting in het door het richtlijnvoorstel voorziene comité, of
- de Commissie raadpleegt, naast dit comité, de representatieve organisaties van de betrokken beroepskringen, en eventueel ook onafhankelijke deskundigen.

7. Gezien de op artikel 7 voorgestelde wijziging, verzoekt het Comité in artikel 12, betreffende de verplichting administratieve beslissingen te motiveren en betreffende de rechtsmiddelen, na het woord „verbod” de woorden „of opschorting” in te voegen.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter*  
*van het Economisch en Sociaal Comité*  
Mathias BERNIS

## RAADPLEGING VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

inzake een voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende bepaalde onderdelen en kenmerken van landbouwtrekkers op wielen (totaal gewicht in volbelaste toestand, treklast, enz.)

### A. VERZOEK OM ADVIES

Tijdens zijn 46e zitting van 23 en 24 september 1968 heeft de Raad besloten, overeenkomstig artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de E.E.G., het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

Met een brief d.d. 24 september 1968 heeft de Voorzitter van de Raad het verzoek om advies aan de Voorzitter van het Economisch en Sociaal Comité gezonden.

### B. TEKST WAAROVER HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ IS GERAADPLEEGD

De tekst waarover het Economisch en Sociaal Comité is geraadpleegd, is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 125 van 28 november 1968, blz. 37.

### C. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Tijdens zijn op 26 en 27 februari 1969 te Brussel gehouden 76e voltallige zitting heeft het Comité zijn advies over de sub B opgenomen tekst vastgesteld met eenparigheid van stemmen van 76 aanwezige of vertegenwoordigde leden.

De tekst van dit advies luidt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het schrijven d.d. 24 september 1968, waarin de Voorzitter van de Raad het om advies verzoekt inzake het „voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende bepaalde onderdelen en kenmerken van landbouwtrekkers op wielen (totaal gewicht in volbelaste toestand, treklast, enz.)”,

Gezien artikel 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gezien het besluit van zijn Bureau d.d. 24 september 1968, de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken met de voorbereiding van de werkzaamheden inzake dit vraagstuk te belasten,

Gezien zijn advies inzake het „Algemeen programma voor de opheffing van de technische belemmeringen in het handelsverkeer die het gevolg zijn van verschillen tussen de nationale wetgevingen” <sup>(1)</sup>,

Gezien het door de rapporteur, de heer Ameye, voorgelegde rapport,

Gezien de beraadslagingen van de Gespecialiseerde Afdeling voor economische vraagstukken tijdens haar vergadering d.d. 8 januari 1969,

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 76e zitting d.d. 26 en 27 februari 1969 (vergadering van 26 februari),

Overwegende dat voor de constructie van landbouwtrekkers in de Lid-Staten uiteenlopende technische voorschriften bestaan, die voornamelijk ten doel hebben de veiligheid van het wegverkeer te waarborgen;

Overwegende dat de verschillen in deze wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen belemmeringen voor het vrije verkeer van goederen binnen de Gemeenschap vormen;

Overwegende dat derhalve harmonisatie van deze voorschriften noodzakelijk is, in het bijzonder ten einde voor ieder type trekker de communautaire goedkeuringsprocedure te kunnen invoeren, als vastgesteld in het richtlijnvoorstel betreffende de goedkeuring van landbouwtrekkers waarover het Economisch en Sociaal Comité eveneens om advies is verzocht;

<sup>(1)</sup> PB nr. C 132 van 6. 12. 1968, blz. 1.

Overwegende dat de betrokken beroepskringen in het algemeen bij het opstellen van de desbetreffende richtlijnvoorstellen door de Commissie zijn geraadpleegd;

Overwegende dat het, gezien de dringende noodzaak de technische belemmeringen in het handelsverkeer op te heffen, steeds meer moet worden betreurd dat het Algemeen programma nog niet door de Raad is goedgekeurd,

**BRENGT VOLGEND ADVIES UIT:**

Het Economisch en Sociaal Comité hecht zijn goedkeuring aan het richtlijnvoorstel, onder voorbehoud van de volgende opmerkingen en wijzigingsvoorstellen:

1. Het Comité hecht zijn goedkeuring aan de door de Commissie gekozen „optionele” harmonisatievorm, waarvan het reeds herhaaldelijk de voordelen onder de huidige omstandigheden heeft onderstreept. Deze oplossing wordt terecht aangevuld met een wederzijdse erkenning van de keuringen welke zijn verricht door de Lid-Staat die de communautaire goedkeuring verleent en vormt een garantie voor het vrije verkeer van de trekkers waarvoor de EEG-goedkeuring is verleend.

2. Het Comité constateert dat de in artikel 1 van het richtlijnvoorstel vervatte definitie van de landbouwtrekkers niet overeenkomt met de algemeen op internationaal niveau, met name in de Economische Commissie voor Europa te Genève, aanvaarde definitie: in de door de Commissie gebruikte definitie is namelijk een beperkte maximumsnelheid als kenmerk opgenomen.

Op grond hiervan wordt een belangrijk deel van de Europese produktie van landbouwtrekkers, nl. die met een maximumsnelheid van meer dan 25 km/uur, door de Commissie beschouwd deel uit te maken van de categorie motorvoertuigen, zoals uit de derde overweging van het richtlijnvoorstel betreffende de goedkeuring van landbouwtrekkers blijkt; deze trekkers zouden dientengevolge moeten beantwoorden aan de voor deze voertuigen te strenge technische eisen, die

door de voor motorvoertuigen voorgestelde richtlijnen worden ingevoerd.

Het Comité gaat niet akkoord met deze gevolgtrekking en is van oordeel, dat voor de snellere trekkers een speciale richtlijn dient te worden opgesteld terwijl anderzijds het toepassingsgebied van het onderhavige richtlijnvoorstel tot trekkers met een maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/uur beperkt moet blijven. Voorts verzoekt het Comité de Commissie, zo spoedig mogelijk ervoor zorg te dragen dat de onderhavige richtlijn — met de hiertoe benodigde aanpassingen — op rupstrekkingen van toepassing wordt verklaard.

Om deze redenen stelt het Comité voor, artikel 1 als volgt te wijzigen:

*„Artikel 1*

1. Onder landbouwtrekkers worden in deze richtlijn verstaan alle *op wielen* <sup>(1)</sup> gemonteerde motorvoertuigen met ten minste twee assen, die voornamelijk bestemd zijn voor tractiedoeleinden en in het bijzonder geconstrueerd zijn voor het trekken, dragen of aandrijven van bepaalde werktuigen, machines of aanhangwagens die in land- of bosbouw worden gebruikt.

De landbouwtrekker kan worden ingericht voor het vervoer van een lading en van meerijders.

2. Deze richtlijn is slechts van toepassing op de in lid 1 omschreven trekkers waarvan de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer dan 25 km/uur bedraagt.”

<sup>(1)</sup> Het Comité herinnert eraan dat reeds in zijn advies d.d. 25 januari 1967 met betrekking tot het „voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke voorschriften van de Lid-Staten betreffende landbouwtrekkers op wielen (maximumsnelheid, zitplaatsen voor meerijders en laadplatforms)” (PB nr. 42 van 7. 3. 1967, blz. 620/67) om vervanging van de term „op luchtbanden” door het ruimere begrip „op wielen” werd verzocht.

Brussel, 26 februari 1969.

*De Voorzitter  
van het Economisch en Sociaal Comité*

Mathias BERNS



SERIE „ALGEMENE DOELSTELLINGEN STAAL”

Nr. 3

MEMORANDUM INZAKE DE DOELSTELLINGEN VOOR 1970

**Ramingsmethoden en gedetailleerde resultaten: afzet, grondstoffen en arbeidskrachten**

1967 (Nederlands, Duits, Frans, Italiaans)

Prijs: Bfr. 250,—; Fl. 18,—; DM 20,—; FF 25,—; Lire 3.120.

Dit document, het derde in de serie „Algemene Doelstellingen Staal”, heeft in grote lijnen dezelfde opzet als het eerste deel van deze serie (dat handelde over de doelstellingen voor 1965).

Eerst komt het reeds in het Publikatieblad van 30 december 1966 verschenen „Memorandum inzake de omschrijving van de algemene doelstellingen”, waarin de grote ontwikkelingslijnen van de ijzer- en staalindustrie voor de komende jaren worden uiteengezet.

Daarnaast zijn in dit document nog opgenomen de voorbereidende studies die door de diensten van de voormalige Hoge Autoriteit werden verricht, samengevat in drie delen, namelijk afzet, grondstoffen en arbeidskrachten. In deze delen worden naar gelang van het geval methodologische problemen behandeld of resultaten weergegeven die niet in het eigenlijke memorandum zijn opgenomen ten einde dit document zijn algemeen oriënterend karakter niet te doen verliezen.

In het eerste deel wordt een gedetailleerde uiteenzetting gegeven van de methoden die bij de raming van de interne staalbehoeften werden toegepast: prognoses inzake de bedrijvigheid van de staalverbruikende sectoren, ontwikkeling van het specifieke verbruik, vergelijking van de resultaten met die welke met behulp van globale methoden zijn verkregen. Drie bijlagen bij dit deel zijn respectievelijk gewijd aan enkele belangrijke sectoren (automobiëlindustrie, woningbouw), aan het indirecte handelsverkeer in staal en aan de concurrentie tussen staal en aluminium.

In het tweede deel worden de beschikbare hoeveelheden schroot onderzocht, alsmede het verbruik van grondstoffen en brandstoffen in de hoogovens. In een tabel wordt voor enkele jaren een zeer gedetailleerde analyse gegeven van de lading der sinterinstallaties en hoogovens.

Tenslotte geeft het derde deel een overzicht van de problemen inzake arbeidskrachten in de ijzer- en staalindustrie.

\* \* \*

Deze publikatie is verkrijgbaar bij de verkoop- en abonnementskantoren die op de vierde bladzijde van de omslag zijn vermeld.

MARKT VOOR TROPISCHE OLIËN, OLIEHOUDENDE ZADEN EN VRUCHTEN  
IN DE LID-STATEN VAN DE E.E.G.

Recente ontwikkeling en huidige situatie

1967. 208 blz. (Frans, Duits, Italiaans, Nederlands, Engels)  
Prijs: Fl. 44,—; Bfr. 600,—.

Dit document is op verzoek van de Commissie opgesteld door Metra International. Het vormt een synthese van een reeks studies welke in de Lid-Statens zijn verricht door de tot genoemde groep behorende maatschappijen (Divo-Frankfurt, Sema-Parijs, Sobemap-Brussel, Somea-Milaan).

Het werk bevat een analyse van de recente ontwikkeling en de huidige situatie in de afzetgebieden voor tropische oliën, oliehoudende zaden en vruchten (aardnoten, kopra, palmnoten, palmen) in de zes landen. Aan twee punten is in het bijzonder aandacht geschonken:

- de concurrentie die deze produkten ondervinden van de andere oliehoudende zaden en vruchten en oliën en vetten welke in de Gemeenschap worden geproduceerd of uit landen der gematigde zone worden ingevoerd;
- de veranderingen die in de regeling van het handelsverkeer en in het Europese marktbestel voor oliën en vetten zijn opgetreden als gevolg van de vaststelling van een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector oliën en vetten.

Oorzaken en gevolgen van deze ontwikkeling zijn nagegaan en de studie geeft een aantal conclusies ten aanzien van de mogelijkheden tot bescherming van de afzetgebieden van de betrokken tropische produkten in de E.E.G.

Voorts bevat het document voor elke Lid-Staat een aantal statistische gegevens over de produktie en de buitenlandse handel van oliehoudende zaden en vruchten en over het verbruik van oliën en vetten per hoofd van de bevolking sinds 1954. Tevens worden gegevens verschaft over de samenstelling van de ter consumptie aangeboden produkten, alsmede een analyse van de structuur der verwerkende industrieën in de E.E.G.

Aan een econometrische studie, welke moet dienen voor het opstellen van ramingen voor 1970 en 1975, wordt momenteel de laatste hand gelegd.

