ARCHIVES HISTORIQUES DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN

Avis

COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN

" Avis du CES sur la Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques - COM(87) 26 final + final/2 - IND/306 "

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n°354/83 du Conseil du ler février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1) modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/496 du Conseil du 17 mars 2015 (JO 1.79 du 25. 3.2015, p. 1), ce dossier est ouvert au public.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as last amended by Council Regulation (EU) 2015/496 of 17 March 2015 (OJ L 79, 27.32015, p. 1), this file is open to the public.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABI. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/496 vom 17. März 2015 (ABI. L 79 vom 25.32015, S. 1), ist dieser Akt der Öffentlichkeit zugänglich.

DEMANDE D'AVIS

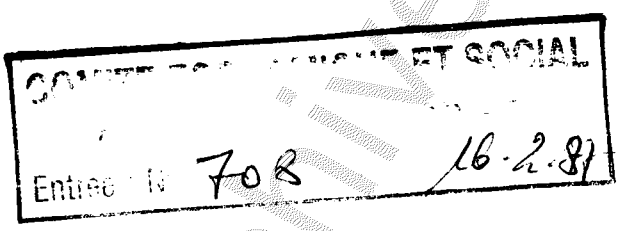
EESC - Historical Archives

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES

SECRETARIAT GENERAL

Bruxelles, le 12. 11 1987

SG(87) D/ 1943



Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous remettre, pour l'information des membres du Comité économique et social, une proposition de directive du Conseil portant modification de la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre du "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur". Elle vise à rationaliser et à clarifier la procédure de réception CEE définie dans la directive 70/156/CEE.

Il est souhaitable que le Conseil puisse statuer avant la fin du mois de juillet 1987. Dans cette perspective, le Comité économique et social devrait rendre son avis au mois d'avril.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, les assurances de ma haute considération.

Pour le Secrétaire général,

H. BECK

p.j. doc. COM(87) 26 final

Monsieur Roger LOUET
Secrétaire général du
Comité économique et social
2, Rue Ravenstein
1000 - BRUXELLES

Adresse provisoire: Rue de la Loi 200 B-1049 Bruxelles
Téléphone: Ligne directe: 235.... Standard: 235 11 11
Télex: COMEU B 21877
Adresse télégraphique: COMEUR Bruxelles

ESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 06. III. 1987

1217

Monsieur le secrétaire général,

Par lettre en date du 12 février 1987 vous m'avez adressé pour information le document suivant :

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (doc. COM(87) 26 final).

Je vous remercie pour l'envoi de ce document qui sera transmis aux membres du Comité économique et social.

Veuillez agréer, Monsieur le secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

Roger LOUET

Monsieur le secrétaire général
de la Commission des Communautés
européennes
200, rue de la Loi
1040 BRUXELLES

EESC - Historical Archives

CONSEIL
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES

Bruxelles, le 19 FEV 1987

03855

Monsieur Roger LOUET
Secrétaire Général du Comité
économique et social
Rue Ravenstein, 2
1000 - BRUXELLES

ECOSOC
ARCHIVES
Entrée N° 785 Date 20.2.87

Monsieur le Secrétaire Général,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que la Commission des Communautés européennes a, par lettre en date du 6 février 1987, soumis au Conseil une proposition de directive du Conseil portant modification de la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leur remorques.

Le Conseil a décidé, le 18 février 1987, de consulter conformément à l'article 100 du traité, le Comité économique et social sur cette proposition dont je vous communique ci-joint le texte
./. / doc. COM(87) 26 final_7, et m'a chargé de vous transmettre cette demande de consultation.

A cette occasion, le Conseil a également décidé la consultation du Parlement européen.

Cette proposition s'inscrit dans le cadre du "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur". Elle vise à rationaliser et à clarifier la procédure de réception CEE définie dans la directive 70/156/CEE.

.../...

1048 BRUXELLES
Rue de la Loi, 170
Tél. 234 61 11 — Télégrammes : Consilium Bruxelles — Télex : 21711 Consil B

copie mis le 20/2/87

EESC - Historical Archives

La Commission ayant suggéré au Conseil de statuer sur cette proposition avant la fin du mois de juillet 1987, ce dernier attacherait du prix à ce que le Comité économique et social veuille bien rendre son avis dans les meilleurs délais.

Les documents nécessaires seront mis en nombre suffisant à la disposition de vos services dans les plus brefs délais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Secrétaire Général

W. NICOLL
Directeur Général

Annexe

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le

06. III. 1987

1218

Monsieur le secrétaire général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 19 février 1987 par laquelle vous sollicitez, au nom du Conseil des Communautés européennes, l'avis du Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (doc. COM(87) 26 final).

Le Président du Comité a pris les dispositions nécessaires afin que l'avis du Comité sur cette proposition puisse être rendu dans les meilleurs délais.

Veuillez agréer, Monsieur le secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

Roger LOUET

Monsieur le secrétaire général
du Conseil des Communautés
européennes
170, rue de la Loi
1040 BRUXELLES

EESC - Historical Archives

CONSEIL
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES

Bruxelles, le - 5 JUIN 1987

10820

Monsieur Roger LOUET
Secrétaire Général du Comité
économique et social
Rue Ravenstein, 2
1000 - BRUXELLES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL
ARRIER
Entree : n° 2558 Date : 10.6.87

Monsieur le Secrétaire Général,

Par lettres en date du 18 février 1987, 13 avril 1987, 27 février 1987 et 20 novembre 1986, le Conseil a consulté le Comité économique et social sur :

- une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques /_doc. COM(87) 26 final_7 ;

- une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques /_doc. COM(87) 109 final_7

  a) proposition de recommandation du Conseil concernant l'introduction coordonnée des communications mobiles publiques numériques pan-européennes dans la Communauté ;

  b) proposition de directive du Conseil concernant les bandes de fréquence à réserver pour l'introduction coordonnée des communications mobiles publiques numériques pan-européennes dans la Communauté.

  /_doc. COM(87) 35 final_7 ;

- une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la sécurité des jouets /_doc. COM(86) 541 final_7.

.../...

1048 BRUXELLES
Rue de la Loi, 170
Tél. 234 61 11 — Télégrammes : Consilium Bruxelles — Télex : 21711 Consil B

EESC Social Archives

Dans le but de faire progresser substantiellement les mesures prévues dans le "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur", le Conseil, conformément à l'article 198 du traité, estime nécessaire de demander au Comité économique et social de bien vouloir rendre son avis sur ces propositions au plus tard le 20 juin 1987, et m'a chargé de vous transmettre cette demande.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'assurance de ma haute considération.

Pour le Secrétaire Général

W. NICOLL
Directeur Général

EESC - Historical Archives

2850

COMMUNAUTES EUROPEENNES
COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL
LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 10. VI. 1987

Monsieur le Directeur général,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 5 juin par laquelle vous m'informez que le Conseil estime nécessaire de demander au Comité économique et social, conformément à l'article 198 du Traité, de bien vouloir rendre son avis dans un délai de 10 jours sur les propositions ci-après :

- une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (doc. COM(87) 26 final);

- une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (doc. COM(87) 109 final)

- a) proposition de recommandation du Conseil concernant l'introduction coordonnée des communications mobiles publiques numériques pan-européennes dans la Communauté;

  b) proposition de directive du Conseil concernant les bandes de fréquence à réserver pour l'introduction coordonnée des communications mobiles publiques numériques pan-européennes dans la Communauté
  (doc. COM(87) 35 final)

- une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la sécurité des jouets
  (doc. COM(86) 541 final).

Monsieur W. NICOLL
Directeur général
CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES
170, rue de la Loi
1048 BRUXELLES

.../...

EESC Historical Archives

Le Comité économique et social, comme vous le savez tiendra sa prochaine session plénière les 1êr et 2 juillet. Il ne pourra pas en conséquence donner ses avis avant cette date.

Dans cette attente, le Comité fera parvenir à toutes fins utiles au Conseil les avis correspondants élaborés par les sections lorsqu'ils sont disponibles.

Le Comité se félicite que le Conseil ait décidé de faire progresser substantiellement la réalisation du Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur, mais il regrette que l'accélération imprévue du calendrier pour certains dossiers ne lui permette pas de conclure formellement ses travaux.

Le Comité a le souci de tenir le plus grand compte du calendrier des autres institutions afin de contribuer utilement au processus décisionnel communautaire mais il souhaite que le Conseil veuille bien, lorsqu'il le consulte lui indiquer avec plus de précisions les délais dans lesquels il requiert l'avis du Comité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'expression de ma considération distinguée.

Roger LOUET

EESC - Historical Archives

2909

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Bruxelles, le 15 VI 1987

Objet : Avis du C.E.S. sur deux propositions de directive du Conseil relatives à la réception des véhicules à moteur (docs COM(87) 26 final et COM(87) 109 final)

Monsieur le Secrétaire général,

En réponse à votre lettre en date du 5 juin 1987 par laquelle vous demandez l'avis du Comité sur une série de propositions pour le 20 juin 1987 au plus tard, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que la lettre de consultation initiale concernant la proposition "Véhicules à moteur - hors route" (doc. COM(87) 109 final) porte la date du 27 mai 1987.

Le Comité économique et social ne sera malheureusement pas en mesure d'adopter ses avis sur les deux sujets susmentionnés avant le 1er juillet 1987.

Toutefois, étant donné l'urgence que revêtent ces deux propositions, qui sont d'une importance majeure pour la réalisation du marché intérieur dans le secteur automobile, je vous transmets ci-joint l'avis sur le document COM(87) 26 final que la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services du Comité économique et social a adopté à l'unanimité le 3 juin dernier. Cet avis ne devrait pas subir de modification dans sa version définitive.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

Roger LOUET

PJ : doc. CES 399/87 fin

Monsieur le Secrétaire général
du Conseil des Communautés
européennes
170, rue de la Loi
B - 1040 BRUXELLES

Copie au Secrétariat Général de la Commission des Communautés europénnes

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES Tél. 512 39 20 - 513 95 95 Adr. Tél. ECOSEUR - Télex: 25 983 CESEUR

ESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

N° 613/87 Bruxelles, le 13 février 1987

Messieurs les Conseillers
Membres du Comité économique et social

Monsieur le Conseiller,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint :

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques",

sur laquelle le Conseil décidera prochainement de consulter le Comité.

Le Bureau du Comité, ou le président seront appelés à désigner la section compétente et à fixer les délais dans lesquels le Comité devra rendre ses avis. Ces propositions semblent relever de la compétence de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller, l'expression de ma haute considération.

Le secrétaire général

signé : R. LOUET

P.J. : doc. COM(87) 26 final

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES Tél. 519 90 11 Adr. Tél. ECOSEUR - Télex : 25 983 CESEUR

EESC Historical Archives

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS

Nr. 613/87 ik Brüssel, den 13. Februar 1987

An die Mitglieder
des Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Sehr geehrte Damen und Herren!

Anbei erhalten Sie den

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger".

Der Ausschuß wird in Kürze vom Rat um Stellungnahme zu dieser Vorlage ersucht werden.

Das Ausschußpräsidium bzw. der Präsident werden die für die Ausarbeitung der diesbezüglichen Stellungnahme zuständige Fachgruppe und den Termin bestimmen müssen, an dem der Ausschuß seine Stellungnahme verabschieden soll. Der Vorschlag dürfte in den Zuständigkeitsbereich der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen fallen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Der Generalsekretär

R. LOUET

Anlage: Dok. KOM (87) 26 endg.

EESC - International Archives

519.90.11
Rue Ravenstein 2, 1000 BRÜSSEL Tel. [redacted] Telegrammadresse ECOSEUR - Fernschreiber: 25 983 CESEUR

EUROPEAN COMMUNITY

THE ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

No. 613/87 mo'b

Brussels, 13 February 1987

To the Members of the
Economic and Social Committee

Dear Sir/Madam,

Please find enclosed a copy of the :

Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

which the Council will soon be referring to the Committee.

The Committee Bureau or the Chairman will be responsible for designating the competent Section and setting the time-limit within which the Committee is to issue its Opinion. The Proposal appearsto fall within the remit of the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services.

Yours faithfully,

R. LOUET
Secretary-General

Encl. : COM(87) 26 final

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUSSELS Tel. 519 90 11 Telegrams: ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

EESC - Historical Archives

COMUNITÀ ECONOMICA
EUROPEA

COMUNITÀ EUROPEA
DELL'ENERGIA ATOMICA

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

N° 613 /87

Bruxelles, 13 febbraio 1987

SAB/op

Signori Consiglieri
Membri del Comitato economico e sociale

Signor Consigliere,

Le invio la :

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi",

in merito alla quale verrà chiesto il parere del Comitato.

L'Ufficio di presidenza del Comitato o il Presidente dovranno designare la Sezione competente e fissare la data entro la quale il Comitato dovrà formulare il parere. La proposta sembra essere di competenza della Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi".

Con i migliori saluti.

Il Segretario generale

f.to : Roger LOUET

All. : COM(87) 26 def.

FESC - Historical Archives

Rue Ravenstein 2
1000 BRUXELLES

Tel. 5199011

Ind. Tel. ECOSEUR
Telex : 25 983 CESEUR

EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

No. 613/87

Brussel, 13 februari 1987

Aan de leden
van het Economisch en Sociaal Comité

Zeer geachte heer,

Bijgaand doe ik U het volgende document toekomen waarover het Comité binnenkort door de Raad zal worden geraadpleegd:

"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetegevingen der lidstaten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan".

Het Bureau dan wel de voorzitter van het Comité dienen de voor de behandeling van dit onderwerp bevoegde Afdeling aan te wijzen en de datum vast te stellen waarop het advies van het Comité gereed dient te zijn. Dit onderwerp lijkt onder de bevoegdheid van de Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten te vallen.

Met de meeste hoogachting,

R. LOUET

Bijl.: doc. COM(87) 26 def.

EESC Historical Archives

Ravensteinstraat 2, 1000 BRUSSEL

Tel. 519 90 11 [redacted]

Telegramadres: ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

Nr. 613/87 TF/alj

Bruxelles, den 13. februar 1987

Til medlemmerne af
Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Hermed fremsendes

Kommissionens forslag til Rådets direktiv "om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

Rådet forventes snart at ville fremsende anmodning om ØSU's udtalelse om forslaget.

ØSU's præsidium eller formand vil træffe afgørelse om sektionskompetence og fastlægge, hvornår sektionens udtalelse behandles på plenarforsamlingen. Det foreliggende forslag synes at henhøre under industrisektionens kompetence.

Med venlig hilsen

Sign.: R. LOUET
Generalsekretær

Bilag: KOM(87) 26 endelig udg.

EESC - Historical Archives

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES

Tlf. 519 90 11 [redacted]

Tlg. adr. ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Αριθμ. 613/87 Τ/μα

Βρυξέλλες, 13 Φεβρουαρίου 1987.

Προς τα μέλη της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Κυρία/Κύριε,

Σας στέλνω την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους",

για την οποία το Συμβούλιο θα αποφασίσει προσεχώς να ζητήσει τη γνωμοδότηση της ΟΚΕ.

Το Προεδρείο της ΟΚΕ ή ο Πρόεδρος θα κληθούν να υποδείξουν το αρμόδιο τμήμα και να ορίσουν την ημερομηνία εντός της οποίας η ΟΚΕ θα πρέπει να εκδώσει τη γνωμοδότησή της. Απ'ότι φαίνεται η πρόταση αυτή εμπίπτει στην αρμοδιότητα του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών.

Με εξαιρετική εκτίμηση
Ο Γενικός Γραμματέας

υπογραφή : R. LOUET

ΣΥΝ. : έγγρ. COM(87) 26 τελικό

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES Τηλ. 519 90 11 Τηλεγραφική διεύθυνση : ECOSEUR - Telex : 25 983 CESEUR

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEAS

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

Nº 613/87 JFM/mc

Bruselas, 13 de febrero de 1987

Señores Consejeros
Miembros del Comité
Económico y Social

Señor Consejero :

Adjunto le envio :

"Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE sobre la aproximación legislativa de los Estados miembros relativa a la recepción de vehículos de motor y sus remolques".

sobre la que el Consejo decidirá consultar próximamente al Comité.

La Mesa del Comité, o el Presidente deberán designar la Sección competente y fijar el plazo en el que el Comité deberá entregar su dictamen. Estas propuestas parecen derivar de la competenccia de la Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios.

Le saluda muy atentamente.

El Secretario General

firmado : R. LOUET

D.A. : doc. COM(87) 26 final

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEIAS

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

Nº 613/87 va

Bruxelas, 13 de Fevereiro de 1987

Aos Membros
do Comité Económico e Social

Exmo. Senhor,

Tenho a honra de lhe remeter junto a

"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques",

sobre a qual o Conselho decidirá proximamente de consultar o Comité.

A Mesa do Comité, ou o Presidente, serão convidados a designar a Secção competente e a fixar os prazos dentro dos quais o Comité deverá emitir o seu parecer. Esta proposta parecer ser da competência da Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços.

Queira V. Exa. aceitar a expressão da minha alta consideração.

O Secretário-Geral

R. LOUET

Anexo : doc. COM(87) 26 final

EESC - Historical Archives

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM (87) 26 final

Bruxelles, le 2 février 1987

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

---

(présentée par la Commission au Conseil)

COM (87) 26 final

EESC - Historical Archives

Com 261.

EXPOSE DES MOTIFS

1. Introduction

La modification proposée de la directive 70/156/CEE s'inscrit tombe dans le cadre du "livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur". La directive 70/156/CEE est la directive cadre pour la réception CEE des véhicules à moteur et, en tant que telle, constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur.

La directive 70/156/CEE fixe la procédure communautaire à suivre pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques. Comme fixé par la directive, la réception CEE des véhicules à moteur et de leurs remorques deviendra applicable lorsque toutes les directives particulières, couvrant les différentes caractéristiques techniques des véhicules à moteur (énumérées à l'annéxe II de la directive 70/156/CEE), auront été arrêtées. Au cours des 16 années qui ont suivi l'adoption de la directive 70/156/CEE, 41 directives particulières ont été arrêtées et seulement trois directives restent en suspens. Ces trois directives, qui concernent les pneus, les vitres de sécurité et les poids et mesures, ont été soumises au Conseil en 1977.

L'expérience des Etats membres et de l'industrie concernant l'application de la procédure de réception CEE a montré qu'en attendant l'introduction d'une réception CEE complète, il est nécessaire de modifier la directive 70/156/CEE afin d'améliorer les procédures administratives à appliquer pour la réception d'entités et de composants techniques particuliers et, compte tenu du fait qu'une réception CEE complète sera appplicable à l'avenir, d'améliorer et de clarifier les procédures administratives fixées dans la directive 70/156/CEE pour sa mise en oeuvre.

II. Contenu de la proposition

Lss modifications de la directive proposées visent à rationnaliser et à clarifier la procédure de réception CEE définie dans la directive 70/156/CEE. Les modifications proposées portent sur les points suivants :

FR Archives

a) définir les concepts d'entité technique et de composant. (Un certain nombre de directives particulières permettent déjà d'accorder la réception aux entités techniques et aux composants, mais il n'existe pas à ce jour de définition de ces concepts);

b) permettre aux Etats membres de s'assurer qu'un constructeur est en mesure de garantir la conformité de sa production au type réceptionné. Cette modification reflète la réalité du contrôle de la conformité de la production tel qu'il est appliqué dans les Etats membres;

c) réduire la masse de documentation échangée entre Etats membres. Les Etats membres sont convenus que l'obligation pour l'autorité compétente de faire circuler les fiches de renseignements (et les annexes techniques qui les accompagnent) pouvait être supprimée et que la fiche de réception proprement dite, soit celle des directives particulières applicables, soit celle partiellement remplie de la directive 70/156/CEE, devait suffire pour satisfaire aux besoins normaux d'information courants des Etats membres;

d) clarifier les procédures administratives régissant les relations entre Etats membres lorsqu'un Etat membre constate qu'un certain nombre de véhicules (ou d'entités ou composants techniques particuliers), bien qu'accompagnés d'un certificat de conformité, ne sont pas conformes;

e) supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

f) corriger les erreurs mineures dans le texte original de la directive.

III. La conférence intergouvernementale convoquée à Luxembourg le 9 septembre 1985 avait demandé aux instances communautaires d'adopter les principes et les règles sur la base desquels devaient être exercées les compétences d'exécution de la Commission.

Suite à cette demande, la Commission a présenté au Conseil une proposition (doc. COM(86)35 final) fixant les règles auxquelles doivent répondre les modalités de compétences d'exécution conférées par le Conseil à la Commission Dans cette proposition, la Commission a repris les trois types de procédures mentionnées pendant les travaux de la conférence (Comité consultatif, Comité de gestion, Comité de réglementation).

Estimant que la procédure du Comité consultatif est la plus appropriée dans le domaine de la réalisation du Marché intérieur, la Commission propose d'introduire cette procédure dans la directive 70/156/CEE.

Proposition de directive du Conseil
modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la directive 70/156/CEE du Conseil (1), modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, fixe la procédure communautaire à suivre pour la réception par type des véhicules construits conformément aux prescriptions techniques contenues dans les directives particulières ainsi que la liste des éléments et caractéristiques couverts par ces directives;

considérant que, en vue d'éviter toute d'interprétation erronée découlant du texte de certains articles, il est nécessaire d'y apporter de légères corrections;

considérant que, pour que ladite procédure de réception puisse être complète dans son application, il est nécessaire qu'elle couvre les composants aussi bien que les entités techniques particulières et que chaque concept soit défini avec précision;

---

(1) JO n° L 42, du 23.01.1970, p. 1.

ETSC Historical Archives

considérant que, afin que ladite procédure de réception par type puisse être appliquée correctement, le contrôle de conformité de la production devrait comprendre la vérification des arrangements pris par le constructeur pour garantir que les véhicules, entités techniques particulières ou composants produits sont conformes au type réceptionné;

considérant que, afin de réduire la masse de documentation qui circule actuellement entre les Etats membres, la fiche par type, soit celle de la directive particulière applicable soit celle, partiellement remplie, annexée à la directive 70/156/CEE, devrait être considérée comme satisfaisant les besoins normaux d'information des Etats membres, qui ont la faculté de demander des renseignements techniques plus complets ;

considérant qu'il importe de clarifier les procédures administratives régissant les relations entre les Etats membres lorsqu'un Etat membre démontre à l'Etat membre qui a procédé à la réception par type qu'un certain nombre de véhicules ne sont pas conformes au type réceptionné et qu'il y a donc des raisons de penser que la conformité de la production n'a pas été assurée comme il convient;

considérant que, dans les cas où les directives particulières prévoient que le numéro de réception doit être apposé sur une entité technique ; il ne doit pas être obligatoire que chaque entité soit accompagnée d'un certificat de conformité que, dans tous les cas, le constructeur d'une entité technique devrait être tenu de fournir des renseignements sur les éventuelles restrictions concernant l'utilisation et les prescriptions de montage.

Considérant que les directives particulières à arrêter en vertu de la directive 70/156/CEE font partie des mesures destinées à établir le Marché intérieur; qu'il y a lieu en conséquence, de prévoir, dans l'intérêt de la rapidité et de l'efficacité du processus de décision, que les mesures nécessaires pour adapter les dispositions des directives particulières au progrès technique soient prises par la Commission selon la procédure du Comité consultatif,

EESC Historical Archives

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article premier

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit :

1. Les articles 1er et 2 sont remplacés par le texte suivant :

"Article premier

"Au sens de la présente directive , on entend par :

- "véhicule" tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, ainsi que des tracteurs et des machines agricoles;

- "entité technique" un dispositif destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné séparément mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés devant satisfaire aux prescriptions d'une directive particulière;

- "composant" un dispositif destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné indépendamment d'un véhicule devant satisfaire aux prescriptions d'une directive particulière."

Article 2

"Au sens de la présente directive, on entend par :

FESO - Historical Archives

a) "réception de portée nationale", l'acte administratif dénommé :

- agréation par type/typegoedkeuring dans la législation belge,
- standardtypegodkendelse, dans la législation danoise,
- allgemeine Betriebserlaubnis, dans la législation allemande,
- έγκριση τύπου dans la législation grecque,
- homologaciòn de tipo, dans la législation espagnole,
- réception par type ou homologation, dans la législation française,
- type approval, dans la législation irlandaise,
- omologazione del tipo, dans la législation italienne,
- agréation, dans la législation luxembourgeoise,
- typegoedkeuring, dans la législation néerlandaise,
- aprovaçào de marca e modelo, dans la législation portugaise,
- type approval, dans la législation britannique"

b) "réception CEE", l'acte par lequel un Etat membre constate qu'un type de véhicule, une entité technique ou un composant satisfait aux prescriptions techniques des directives particulières et aux vérifications prévues par la fiche de réception CEE dont le modèle figure à l'annexe II et, le cas échéant, complété par l'annexe de la fiche de réception contenue dans les directives particulières."

2. Les articles 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant :

"Article 4

"1. Chaque Etat membre réceptionne tout type de véhicule qui satisfait aux conditions suivantes :

a) le type de véhicule est conforme aux données figurant dans la fiche de renseignements;

FESC - Historical Archives

b) le type de véhicule satisfait aux vérifications prévues par le modèle de fiche de réception, mentionné à l'article 2, point b).

2. L'Etat membre procédant à la réception prend les mesures nécessaires pour s'assurer, pour autant que cela est nécessaire et, au besoin, en collaboration avec les autorités compétentes des autres Etats membres, que les arrangements appropriés ont été pris pour que les véhicules produits soient conformes au type réceptionné.

3) L'Etat membre qui a procédé à la réception prend les mesures nécessaires pour s'assurer, pour autant que cela est nécessaire et, au besoin en collaboration avec les autorités compétentes des autres Etats membres, que les arrangements prévus au paragraphe 2 restent appropriés et que les modèles produits sont conformes au type réceptionné. La vérification de la conformité de la production au type réceptionné doit se limiter à des sondages.

4) Pour tout type de véhicule qu'il réceptionne, l'Etat membre remplit toutes les rubriques de la fiche de réception."

Article 5

"1. Les autorités compétentes de chaque Etat membre envoient à celles des autres Etats membres, dans le délai d'un mois, copie de la fiche de réception établie pour chaque type de véhicule qu'elles réceptionnent ou refusent de réceptionner.

2. Toutefois, les Etats membres peuvent demander à l'Etat membre qui a procédé à la réception, au constructeur ou à son mandataire d'autres renseignements contenus dans les documents techniques énumérés dans la fiche de réception.

3. Pour chaque véhicule construit conformément au type réceptionné, un certificat de conformité, dont le modèle figure à l'annexe III, est établi par le constructeur ou par son mandataire dans le pays d'immatriculation.

EEC - Historical Archives

4. Toutefois, les Etats membres peuvent demander, à des fins de taxation du véhicule ou pour établir les documents d'immatriculation de celui-ci, que soient portées sur le certificat de conformité des indications autres que celles mentionnées à l'annexe III, à condition qu'elles figurent explicitement dans la fiche de réception ou qu'elles puissent en être déduites par des calculs simples".

3. A l'article 6 paragraphe 2, la phrase suivante est supprimée :

"... et adressent aux autorités compétentes des autres Etat membres, par envois regroupés et périodiques, copies des modifications apportées aux fiches de renseignement déjà diffusées."

4. L'article 7 paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

"2. Toutefois, ce certificat ne fait pas obstacle à ce qu'un Etat membre prenne de telles mesures pour les véhicules qui ne sont pas conformes au type réceptionné.

Il y a non conformité avec le type réceptionné lorsqu'on a constaté, par rapport à la fiche de réception, des divergences qui n'ont pas été autorisées en vertu de l'article 6, paragraphe 2 ou 3, par l'Etat membre qui a accordé la réception. Dans la mesure où les directives particulières prévoient des valeurs limites, il n'y a pas de divergence par rapport au type réceptionné lorsque ces valeurs limites sont respectées."

5. L'article 8 est remplacé par le texte suivant :

"Article 8

"1. Si l'Etat membre qui a procédé à la réception CEE constate que des véhicules, accompagnés d'un certificat de conformité à un même type, ne sont pas conformes au type qu'il a réceptionné, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la fabrication au type réceptionné soit assurée. Les

EEC - Historical Archives

autorités compétentes de cet Etat avisent celles des autres Etats membres des mesures prises, qui peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de la réception CEE.

2. Si un Etat membre démontre que des véhicules accompagnés d'un certificat de conformité ne sont pas conformes au type réceptionné, il peut demander à l'Etat membre qui a procédé à la réception CEE de vérifier que la production est conforme au type réceptionné. L'Etat membre auquel il incombe de procéder à la réception CEE effectue le contrôle de conformité de production requis dans les six mois suivant la date de la demande, au besoin avec la collaboration de l'Etat membre qui a demandé que ce contrôle soit effectué.

Si un défaut de conformité est constaté, l'autorité de l'Etat membre qui a procédé à la réception prend les mesures prévues au paragraphe 1.

3. Les autorités compétentes des Etats membres s'informent mutuellement, dans le délai d'un mois, du retrait d'une réception CEE accordée ainsi que des motifs justifiant cette mesure.

4. Si l'Etat membre qui a procédé à la réception CEE conteste le défaut de conformité dont il a été informé, les Etats membres intéressés s'efforcent de régler le différend.

La Commission est tenue informée. Elle procède, en tant que de besoin, aux consultations appropriées en vue d'aboutir à une solution."

6. L'article 9 bis est modifié comme suit :

"Article 9 bis

1. Dans la mesure où les directives particulières le prévoient expressément, la réception CEE peut également être délivrée pour des types de dispositifs ou de parties de véhicules formant une entité technique et pour des composants conformément aux dispositions des articles 3 à 9 et 14.

2. Lorsque l'entité technique à réceptionner ne remplit sa fonction ou ne présente une caractéristique particulière qu'en liaison avec d'autres éléments du véhicule et que, de ce fait, le respect d'une ou plusieurs prescriptions ne peut être vérifié lorsque l'entité technique à réceptionner fonctionne en

EEC Historical Archives

liaison avec d'autres éléments des véhicules, simulés ou réels, la portée de la réception CEE de l'entité technique doit être limitée en conséquence. La fiche de réception CEE d'une entité technique mentionne alors les éventuelles restrictions concernant l'utilisation et les éventuelles prescriptions de montage. Lors de la réception CEE du véhicule, le respect de ces restrictions et prescriptions est vérifié.

"3. Toutefois, le détenteur d'une réception CEE d'une entité technique octroyée conformément au présent article est tenu d'établir le certificat prévu à l'article 5, paragraphe 3 et d'apposer sur chaque entité construite conformément au type réceptionné sa marque de fabrique ou de commerce, l'indication du type et, si la directive particulière en dispose ainsi, le numéro de réception. Dans ce dernier cas, il n'est pas tenu d'établir le certificat prévu à l'article 5, paragraphe 3.

4. Le détenteur d'une fiche de réception CEE qui, conformément aux dispositions du paragraphe 2, contient des restrictions concernant l'utilisation, doit fournir avec chaque entité produite des renseignements détaillés concernant ces restrictions et doit indiquer les prescriptions de montage éventuelles."

FESC - Historical Archives

7. A l'article 10 paragraphe 1 b) troisième tiret, est remplacé par le texte suivant :

"- à la demande d'un constructeur ou de son mandataire et sur présentation des renseignements exigés par la directive particulière, l'Etat membre concerné remplit la fiche de réception de la directive particulière considérée. Une copie de cette fiche est délivrée au demandeur. Pour le même type de véhicule, les Etats membres acceptent ce document comme preuve que les contrôles prévus ont été effectués."

8. L'article 11 est remplacé par le texte suivant :

"Article 11

"Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique :

- les annexes I, II et III de la présente directive,
- les dispositions des directives particulières, visées à l'annexe II, qui seront expressément désignées dans chacune de ces directives,

sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure de l'article 13.

Cette procédure s'applique également en vue d'introduire dans une directive particulière des dispositions relatives à la réception CEE d'entités techniques."

9. L'article 13 est remplacé par le texte suivant :

"Article 13

"Dans le cas où il est fait référence à la procédure prévue par le présent article, le Comité délibère sur la demande d'avis formulée par la Commission. En sollicitant l'avis du Comité, la Commission peut fixer le délai dans lequel cet avis doit être rendu.

Les délibérations du Comité ne sont suivies d'aucun vote. Toutefois, chaque membre du Comité peut exiger que son opinion soit consignée au procès-verbal."

EEC Historical Archives

Article 2

Les documents énumérés à l'annexe I sont considérés comme équivalents à la fiche de réception à laquelle il est fait référence à l'article 10 paragraphe 1 troisième tiret.

Article 3

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive pour le 1er octobre 1988. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Dès la notification de la présente directive, les Etats membres veillent à informer la Commission, en temps utile pour lui permettre de présenter ses observations, de tout projet de dispositions d'ordre législatif, réglementaire ou administratif qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

EESC - Historical Archives

ANNEXE I

Au choix :

- fiche de réception CEE d'une entité technique;
- modèle de fiche d'homologation CEE;
- modèle de fiche de réception CEE;
- annexe à la fiche de réception CEE d'un type de véhicule;
- annexe à la fiche de réception CEE;
- communication relative à la réception;
- communication concernant la réception.

ou remplie partiellement, la fiche de réception concernant un véhicule à moteur dont le modèle figure à l' annexe II de la directive 70/156/CEE.

FESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

a)

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

er

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

4. EFFECTS ON EMPLOYMENT

No quantifiable effect on employment.

5. HAS THERE BEEN A PREVIOUS CONSULTATION WITH SOCIAL PARTNERS?

NO

OPINION OF SOCIAL PARTNERS

-

6. IS THERE AN ALTERNATIVE APPROACH WHICH ENTAILS FEWER CONSTRAINTS?

-

IFSC Historical Archives

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(87) 26 endg.
Brüssel, den 2. Februar 1987

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

---

(von der Kommission dem Rat vorgelegt)

EESC - Historical Archives

Comm f.

ERLÄUTERNDER VERMERK

I. Einleitung

Die hier vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 70/156/EWG erfolgt im Rahmen des "Weißbuchs über die Vollendung des Binnenmarktes". Richtlinie 70/156/EWG ist die Rahmenrichtlinie für die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und als solche ein wesentlicher Faktor zur Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge.

In der Richtlinie 70/156/EWG sind ein gemeinschaftsweites Betriebserlaubnisverfahren für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger niederlegt und das Verfahren im einzelnen beschrieben, das anzuwenden ist, damit eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis erlangt werden kann. Gemäß dieser Richtlinie soll die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger anwendbar werden, wenn alle Einzelrichtlinien, in denen die verschiedenen technischen Merkmale der Kraftfahrzeuge erfasst sind (aufgelistet in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG) erlassen worden sind. In den sechzehn Jahren seit der Verabschiedung der Richtlinie 70/156/EWG wurden einundvierzig dieser Einzelrichtlinie erlassen, und nur noch drei stehen offen. Die drei Richtlinien betreffen Reifen, Sicherheitsscheiben sowie Maße und Gewichte; sie liegen seit 1977 dem Rat vor.

Die Erfahrungen der Mitgliedstaaten und der Industrie mit dem EWG-Betriebserlaubnisverfahren haben gezeigt, daß, solange die vollständige EWG-Betriebserlaubnis noch nicht eingeführt ist, die Richtlinie 70/156/EWG dahingehend geändert werden muß, daß die Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Erteilung der Betriebserlaubnis für einzelnen technische Einheiten und Bauteile unter Berücksichtigung dessen, daß die vollständige EWG-Betriebserlaubnis in Zukunft zur Anwendung kommen soll, zur Verbesserung und klareren Umschreibung der Verwaltungsverfahren geändert werden müssen, die in der Richtlinie 70/156/EWG zu diesem Zweck festgelegt sind.

FESO Fonds Sociaux Européens

II. Inhalt des Vorschlags

Die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie zielen auf eine Straffung und Klärung des EWG-Betriebserlaubnisverfahrens ab, wie es in der Richtlinie 70/156/EWG niedergelegt ist. Die Änderungen konzentrieren sich auf nachstehende Punkte:

a) Begriffsbestimmungen für die einzelnen technischen Einheiten und Bauteile und Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Betriebserlaubnis, so dass diese Bauteile von ihm erfasst werden (Einige Einzelrichtlinien gestatten bereits die Erteilung einer Betriebserlaubnis für technische Einheiten und Bauteile, ohne daß bisher eine diesbezügliche Definition vorlag).

b) Es soll den Mitgliedstaaten gestattet werden, sich selbst davon zu überzeugen, daß ein Hersteller in der Lage ist, die Übereinstimmung seiner Produktion mit dem genehmigten Typ zu gewährleisten. Diese Änderung spiegelt die Wirklichkeit der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion so wieder, wie sie zur Zeit in den Mitgliedstaaten gehandhabt wird.

c) Die Menge der zwischen den Mitgliedstaaten hin- und hergesandten Dokumente soll verringert werden. Die Mitgliedstaaten haben beschlossen, die Verpflichtung der die Genehmigung erteilenden Behörden zur Versendung des Beschreibungsbogens (und seiner technischen Anhänge) zu streichen und gelten zu lassen, daß entweder der EWG-Betriebserlaubnisbogen der zutreffenden Einzelrichtlinie selbst oder der teilweise ausgefüllte Betriebserlaubnisbogen im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG dem normalen Informationsbedürfnis der Mitgliedstaaten entsprechen.

d) Die verwaltungstechnischen Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten sollen für die Fälle geklärt werden, wo ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, eine Reihe von Fahrzeugen (oder technischen Einheiten oder Bauteilen) entspreche trotz einer für sie ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung nicht dem genehmigten Typ.

e) Die Auflage soll gestrichen werden, wonach für technische Einheiten, die nach den einschlägigen Einzelrichtlinien mit einer EWG-Betriebserlaub-

EU Commission Archives

nisnummer versehen sein müssen, auch eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt werden muß.

f) Es sollen geringfügige Fehler in der Originalfassung der Richtlinie korrigiert werden.

III "Die Regierungskonferenz, die am 9. September 1985 in Luxemburg stattfand, hatte die Gemeinschaftsinstanzen zur Annahme von Grundsätzen und Regeln aufgefordert, aufgrund deren die Kommission ihre Exekutivbefugnisse ausüben könnte.

Gemäß dieser Aufforderung hat die Kommission dem Rat einen Vorschlag (KOM(86)35 endg.) zur Festlegung der Regeln vorgelegt, denen die Modalitäten der der Kommission vom Rat übertragenen Exekutivbefugnisse entsprechen müssen. In diesem Vorschlag bezieht sich die Kommission auf die drei Verfahrensarten, die während der Arbeiten der Konferenz erwähnt worden waren (Beratender Ausschuß, Verwaltungsausschuss, Regelungsausschus).

Die Kommission ist der Auffassung, daß der Beratende Ausschuß den Belangen der Vollendung des Binnenmarktes am besten entspricht, und schlägt daher die Einführung dieses Verfahrens in die Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG vor."

FESC - Historical Archives

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 70/156/EWG des Rates (1), zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portugals, enthält das Verfahren zur Erlangung der EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge, die in Übereinstimmung mit den in Einzelrichtlinien festgelegten technischen Vorschriften hergestellt sind, sowie das Verzeichnis der von diesen Richtlinien betroffenen Fahrzeugeinzelteile und technischen Merkmale.

Zur Vermeidung falscher Auslegungen bestimmter Artikel der genannten Richtlinie müssen geringfügige Änderungen vorgenommen werden.

Damit das genannte Betriebserlaubnisverfahren umfassend angewendet werden kann, ist es erforderlich, dass auch Bauteile und technische Einheiten von ihm erfaßt werden und jedes Konzept genau definiert ist.

---

(1) ABl. Nr. L 42, vom 23.2.1970, S.1.

EEC Historical Archives

Damit das genannte Betriebserlaubnisverfahren in richtiger Weise angewendet werden kann, muß die Übereinstimmungskontrolle der Fertigung dahingehend erweitert werden, daß sie auch die Prüfung der Absprachen enthält, die getroffen wurden, damit die in Herstellung befindlichen Fahrzeuge, technischen Einheiten oder Bauteile dem zugelassenen Typ entsprechen, der dem Hersteller zur Verfügung steht.

Damit die Anzahl der gegenwärtig zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauschten Dokumente verringert werden kann, sollten sowohl der Betriebserlaubnisbogen aus der einschlägigen Einzelrichtlinie als auch der teilweise ausgefüllteBetriebserlaubnisbogen aus dem Anhang der Richtlinie 70/156/EWG zur normalen Information der Mitgliedstaaten ausreichen, die die Möglichkeit erhalten, vollständigere technische Informationen anzufordern.

Die Verwaltungsverfahren für die Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten in den Fällen, wo ein Mitgliedstaat dem die Betriebserlaubnis erteilenden Mitgliedstaat nachweist, dass eine Reihe von Fahrzeugen nicht mit der genehmigten Bauart übereinstimmt und daher Grund zur Annahme besteht, daß die Übereinstimmung der Fertigung nicht in zweckdienlicher Weise gewährleistet war, müssen klarer gefasst werden.

In den Fällen, wo in den Einzelrichtlinien vorgesehen ist, daß eine technische Einheit mit einer Betriebserlaubnisnummer versehen ist, sollte die Beigabe einer Konformitätsbescheinigung für jede Einheit nicht mehr zwingend vorgeschrieben sein; von dem Hersteller einer technischen Einheit sollte in jedem Fall verlangt werden, daß er Informationen über alle Einschränkungen der Verwendung und die Bedingungen für den Einbau der Einheit liefert -

Die gemäß der Richtlinie 70/156/EWG zu verabschiedenden Einzelrichtlinien fallen unter die Maßnahmen zur Vollendung des Binnenmarktes ; es erscheint demzufolge im Interesse eines zügigen und wirksamen Entscheidungsprozesses erforderlich, daß die Maßnahmen zur Anpassung der Bestimmungen der Einzelrichtlinien an den techenischen Fortschritt von der Kommission gemäß dem Verfahren des Beratenden Ausschußes getroffen werden.

FESO Hannover

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 70/156/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

"Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie sind

- "Fahrzeuge" - mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen sowie landwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen - alle zur Teilnahme am Strassenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge, mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, sowie ihre Anhänger;

- "technische Einheit" eine Vorrichtung, die den Bestandteil eines Fahrzeugs bilden soll, für das gesondert, jedoch nur in Verbindung mit einem oder mehreren bestimmten Fahrzeugtypen, die den Anforderungen einer Einzelrichtlinie unterliegen, eine Bauartgenehmigung erteilt wurde;

- "Bauteil" eine Vorrichtung, die den Bestandteil eines Fahrzeugs bilden soll, für das unabhängig von einem Fahrzeug, das den Anforderungen einer Einzelrichtlinie unterliegt, eine Bauartgenehmigung erteilt werden kann."

"Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie sind:

FESG - Historical Archives

a) "Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung" eine Verwaltungsmaßnahme mit folgender Bezeichnung:

- agréation par type/ typegoedkeuring im belgischen Recht,
- standardtypegodkendelse im dänischen Recht,
- allgemeine Betriebserlaubnis im deutschen Recht,
- έγκριση τύπου im griechischen Recht,
- homologaciòn de tipo im spanischen Recht,
- réception par type oder homologation im französischen Recht,
- type approval im irischen Recht,
- omologazione del tipo im italienischen Recht,
- agréation im luxemburgischen Recht,
- typegoedkeuring im niederländischen Recht,
- aprovação de marca e modelo im portugiesischen Recht,
- type approval im Recht des Vereinigten Königreichs;

b) "EWG-Betriebserlaubnis" eine Maßnahme, durch die ein Mitgliedstaat feststellt, daß ein Fahrzeugtyp, eine technische Einheit oder ein Bauteil den technischen Vorschriften der Einzelrichtlinien entspricht und den Kontrollen genügt, die im EWG-Betriebserlaubnisbogen nach dem Muster des Anhangs II vorgesehen sind und der zutreffendenfalls vom Anhang des Betriebserlaubnisbogens ergänzt ist, von dem die zutreffenden Einzelrichtlinien Muster enthalten."

2. Artikel 4 und 5 erhalten folgenden Wortlaut:

"Artikel 4

1. Jeder Mitgliedstaat erteilt die Betriebserlaubnis für jeden Fahrzeugtyp, der folgende Bedingungen erfüllt:

a) Der Fahrzeugtyp stimmt mit den Angaben im Beschreibungsbogen überein.

FESO Historical Archives

b) Der Fahrzeugtyp genügt den im Muster des Betriebserlaubnisbogens nach Artikel 2 Buchst. b) vorgeschriebenen Kontrollen.

2. Ein Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt, trifft - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten - die notwendigen Maßnahmen, um zu beurkunden, daß geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, wonach gewährleistet ist, daß die in der Fertigung befindlichen Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

3. Der Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, trifft - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaten - die notwendigen Maßnahmen, um zu beurkunden, daß die Vorkehrungen gemäss Absatz 2 angemessen bleiben und die Fertigungsmodelle mit dem genehmigten Fahrzeugtyp übereinstimmen. Die Überwachung der Übereinstimmung der Fertigungsmodelle mit dem genehmigten Typ beschränkt sich auf Stichproben.

4. Für jeden von ihm genehmigten Fahrzeugtyp füllt der Mitgliedstaat alle Spalten des Betriebserlaubnisbogens aus."

"Artikel 5

1. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats übermitteln den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten binnen eines Monats eine Abschrift des Betriebserlaubnisbogens für jeden Fahrzeugtyp, dem sie die Betriebserlaubnis erteilen oder verweigern.

2. Die Mitgliedstaaten dürfen jedoch von dem Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, oder seinem Beauftragten weitere Informationen anfordern, die in den in den Betriebserlaubnisbogen aufgelisteten technischen Unterlagen enthalten sind.

EEC Historical Archives

3. Für jedes entsprechend dem genehmigten Typ hergestellte Fahrzeug wird vom Hersteller oder seinem Beauftragten im Zulassungsland eine Übereinstimmungsbescheinigung nach dem Muster des Anhangs III ausgestellt.

4. Die Mitgliedstaaten dürfen jedoch im Hinblick auf die Besteuerung des Fahrzeugs zwecks Ausstellung der Dokumente für seine Zulassung verlangen, daß andere als die in Anfang III aufgeführten Angaben auf der Übereinstimmungsbescheinigung gemacht werden, sofern diese nicht ausdrücklich im Betriebserlaubnisbogen enthalten sind oder durch eine einfache Rechenoperation daraus abgeleitet werden können."

3. Aus Artikel 6 Absatz 2 ist nachstehender Satz zu streichen:

"..... und übermitteln den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten in regelmäßigen Sammelsendungen Abschriften der an dem bereits verteilten Beschreibungsbogen vorgenommenen Änderungen."

4. Artikel 7 Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

"2. Diese Bescheinigung hindert jedoch einen Mitgliedstaat nicht daran, derartige Maßnahmen für Fahrzeuge zu treffen, die nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

Eine Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ liegt vor, wenn Abweichungen von den Merkmalen im Betriebserlaubnisbogen festgestellt wurden, die von dem Mitgliedstaat, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, nicht gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder 3 genehmigt worden sind. Soweit in den Einzelrichtlinien Grenzwerte aufgeführt sind, besteht keine Abweichung von dem genehmigten Typ, wenn diese Grenzwerte eingehalten werden.

EEC Historical Archives

5. Artikel 8 enthält folgenden Wortlaut:

"Artikel 8

1. Stellt der Mitgliedstaat, der die EG-Betriebserlaubnis erteilt hat, fest, daß mehrere Fahrzeuge, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den er die Betriebserlaubnis erteilt hat, so trifft er die notwendigen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ sicherzustellen. Die zuständigen Behörden dieses Staates unterrichten die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen, die gegebenenfalls bis zum Entzug der EWG-Betriebserlaubnis gehen können.

2. Weist ein Mitgliedstaat nach, daß eine Anzahl von Fahrzeugen, für die eine Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt, dem genehmigten Typ nicht entspricht, kann er von dem Mitgliedstaat, der die EWG-Betriebserlaubnis erteilt hat, den Nachweis verlangen, daß die in der Fertigung befindlichen Modelle mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Der für die Ausstellung der EWG-Betriebserlaubnis zuständige Mitgliedstaat führt innerhalb einer Frist von sechs Monaten ab Antragsdatum - erforderlichenfalls unter Mitwirkung des Mitgliedstaates, der dies verlangt - eine Prüfung der Fertigungsübereinstimmung durch.

   Wird eine Nichtübereinstimmung festgestellt, ergreift die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, der die Betriebserlaubnis erteilt hat, die im Absatz 1 erwähnten Maßnahmen.

3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig binnen eines Monats vom Entzug einer erteilten EWG-Betriebserlaubnis und den Gründen hierfür.

4. Bestreitet der Mitgliedstaat, der die EWG-Betriebserlaubnis erteilt hat, die ihm gemeldete Übereinstimmung, so bemühen sich die betreffenden Mitgliedstaaten um Beilegung des Streitfalles.

   Die Kommission wird laufend darüber unterrichtet, erforderlichenfalls führt sie Konsultationen durch, die geeignet sind, eine Lösung herbeizuführen."

FIA Historical Archives

6. Artikel 9 a erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 9a

1. Die EWG-Betriebserlaubnis kann, soweit Einzelrichtlinien dies ausdrücklich vorsehen, gemäß Artikel 3 bis 9 und 14 auch für Typen von Fahrzeugeinrichtungen oder -teilen, die eine technische Einheit bilden, sowie für Bauteile erteilt werden.

2. Wenn die technische Einheit, für die die Betriebserlaubnis erteilt werden soll, nur in Verbindung mit anderen Bauteilen des Fahrzeugs ihre Funktion erfüllt oder ein besonderes Merkmal aufweist, und daher die Einhaltung einer oder mehrerer Vorschriften nur dann nachgeprüft werden kann, wenn die zu genehmigende technische Einheit in Verbindung mit anderen simulierten oder echten Fahrzeugbauteilen funktioniert, muß die Geltung der EWG-Betriebserlaubnis für die technische Einheit entsprechend eingeschränkt werden. In diesem Fall muß der EWG-Betriebserlaubnisbogen für eine technische Einheit Hinweise auf etwaige Beschränkungen der Verwendung und etwaige Einbauvorschriften enthalten; anläßlich der Erteilung der EWG-Betriebserlaubnis für das Fahrzeug wird die Einhaltung dieser Beschränkungen und Vorschriften nachgeprüft.

3. Der Inhaber einer EWG-Betriebserlaubnis für eine technische Einheit, die nach diesem Artikel ausgestellt worden ist, muß jedoch die in Artikel 5 Absatz 3 vorgesehene Bescheinigung ausfüllen und jede in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellte technische Einheit mit dem Firmennamen oder Firmenzeichen, Typenzeichen und - wenn dies in der Einzelrichtlinie vorgeschrieben ist - der Nummer der Bauartgenehmigung versehen. Im letzteren Falle besteht keine Pflicht, die Bescheinigung nach Artikel 5 Absatz 3 auszufüllen.

4. Der Inhaber eines EWG-Betriebserlaubnisbogens, der Benutzungsbeschränkungen nach Absatz 2 enthält, liefert mit jeder hergestellten technischen Einheit ausführliche Informationen über diese Einschränkungen und gibt die Vorschriften für den Einbau an."

EEC Archives

7. Artikel 10 Absatz 1 dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

" - ...füllt der betreffende Mitgliedstaat auf Antrag des Herstellers oder seines Beauftragten und nach Vorlage der gemäß der Einzelrichtlinie erforderlichen Informationen den Betriebserlaubnisbogen der einschlägigen Einzelrichtlinie aus. Eine Abschrift dieses Bogens wird dem Antragsteller ausgehändigt. Im Hinblick auf Fahrzeuge desselben Typs erkennen die übrigen Mitgliedstaaten dieses Dokument als Nachweis dafür an, daß die vorgesehenen Prüfungen bereits durchgeführt worden sind.

8. Artikel 11 erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 11

Die Änderungen, die zur Anpassung

- der Anhänge I, II und III,

- der Bestimmungen der in Anhang II erwähnten Einzelrichtlinien, die in jeder dieser Richtlinien ausdrücklich genannt werden,

an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 von der Kommission erlassen.

Dieses Verfahren gilt auch dann, wenn Bestimmungen über die EWG-Betriebserlaubnis für technische Einheiten in eine Einzelrichtlinie aufgenommen werden sollen."

FESO Historical Archives

9. Artikel 13 erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 13

"Sofern auf das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren Bezug genommen wird, berät der Ausschuß die von Kommission verlangte Stellungnahme. In ihrem Antrag auf eine Stellungnahme des Ausschußes kann die Kommission eine Frist zur Abgabe dieser Stellungnahme festlegen.

Den Beratungen des Ausschusses folgt keinerlei Abstimmung. Jedes Miglied des Ausschußes kann jedoch die Aufnahme seiner Meinung in den Sitzungsbericht verlangen."

Artikel 2

Die in Anhang I aufgelisteten Dokumente gelten als dem Betriebserlaubnisbogen gleichwertig, auf den in Artikel 10 Absatz 1 dritter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG Bezug genommen wird.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis 1. Oktober 1988 nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

2. Nach Bekanntgabe dieser Richtlinie tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, daß der Kommission der Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften übermittelt wird, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ESC Historical Archives

Anhang

Es stehen zur Auswahl: -

- EWG-Betriebserlaubnisbogen für eine technische Einheit;
- Muster eines Bauartgenehmigungsbogens;
- Muster eines EWG-Bauartgenehmigungsbogens;
- Benachrichtigung über die Betriebserlaubnis .....;

oder der teilweise ausgefüllte Betriebserlaubnisbogen für ein Kraftfahrzeug, nach dem in Anhang II der Richtlinie 80/156/EWG enthaltenen Muster.

EESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

d)

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

er

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

4. EFFECTS ON EMPLOYMENT

EESC Historical Archives

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COM(87) 26 final

Brussels, 2 February 1987

Proposal for a

COUNCIL DIRECTIVE

amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

(submitted to the Council by the Commission)

COM(87) 26 final

EESC - Historical Archives

Comm f.

EXPLANATORY MEMORANDUM

I. Introduction

The proposed amendment to Directive 70/156/EEC falls within the framework of the "White Paper on Completing the Internal Market". Directive 70/156/EEC is the framework directive for EEC type-approval for motor vehicles and, as such, is an integral factor in attaining a single internal market for motor vehicles.

Directive 70/156/EEC concerns the laying down of a Community wide type-approval procedure for motor vehicles and their trailers and details the procedure to be followed in order that complete EEC type-approval may be obtained. As laid down by that directive, EEC type-approval for motor vehicles and their trailers will become applicable when all the separate directives, which cover the various technical characteristics of motor vehicles (and which are listed in Annex II to Directive 70/156/EEC), have been adopted. In the sixteen years since the adoption of Directive 70/156/EEC, forty-one of these separate directives have been adopted and only three directives now remain outstanding. These three directives concern tyres, safety glass, and weights and measures and have been before the Council since 1977.

The experience of Member States and industry concerning the operation of the EEC type-approval procedure has shown that, pending the introduction of full EEC type-approval, it is necessary that Directive 70/156/EEC be amended to improve the administrative procedures involved in granting type-approval to separate technical units and components and, taking into account that full EEC type-approval will be applicable in the future, to improve and clarify the administrative procedures laid down in Directive 70/156/EEC for its operation.

II Contents of the Proposal

The proposed amendments to the directive aim at streamlining and clarifying the EEC type-approval procedure as laid down in Directive 70/156/EEC. The proposed amendments centre upon the following points :

EEC Historical Archives

a) to define the concepts of separate technical units and components. (A number of individual directives already allow type-approval to be granted to both separate technical units and components but no definition of these concepts has until now existed);

b) to permit Member States to satisfy themselves that a manufacturer is capable of ensuring conformity of production to the approved type. This modification reflects the reality of the operation of conformity of production as it now operates in Member States;

c) to reduce the amount of paper in circulation between Member States. The Member States have agreed that the obligation of the type-approving authority to circulate the information document (and its accompanying technical annexes) may be deleted and that the type-approval certificate itself, either of the appropriate separate directives or the partially completed type-approval certificate of Directive 70/156/EEC, should satisfy the normal information requirements of the Member States;

d) to clarify the administrative procedures between Member States where a Member State finds that a number of vehicles (or separate technical units or components), although accompanied by a certificate of conformity, do not conform;

e) to delete the obligation that separate technical units which are required by the relevant separate directives to have the type-approval number affixed to the unit also be accompanied by a certificate of conformity;

f) to correct minor errors in the original wording of the directive.

III. The intergovernmental conference which took place on 9 September 1985 in Luxembourg requested the Community authorities to adopt guidelines and regulations which could provide the basis upon which the competences of the Commission could be exercised.

As a result of this request the Commission presented a proposal to the Council (COM(86)35 final) laying down rules which correspond to the means of executing the competence conferred by the Council on the Commission. In this proposal, the Commission referred to the three types of procedure discussed during the proceedings of the conference (i.e. consultative management or regulatory committees).

Considering that the consultative committee procedure is the most appropriate towards the achievement of the internal market, the Commission is proposing that this procedure be introduced into Directive 70/156/EEC.

EC Historical Archives

Proposal for a

COUNCIL DIRECTIVE

amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 100 thereof,

Having regard to the proposal from the Commission,

Having regard to the opinion of the European Parliament,

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee,

Whereas Council Directive 70/156/EEC[1], as last amended by the Act of Accession of Spain and Portugal, laid down the EEC type-approval procedure for vehicles built in compliance with the technical requirements set out in specific Directives and also the list of vehicle parts and characteristics covered by those Directives;

Whereas, in order to eliminate the possibility of misinterpretation arising from the wording of certain Articles of that Directive it is necessary that minor corrections be made;

Whereas, in order that the said type-approval procedure may be comprehensive in its application it is necessary that it cover components as well as separate technical units and that each concept should be accurately defined;

---

[1] OJ No L42, 23.2.1970, p. 1.

EEC National Archives

Whereas, in order to apply the said type-approval procedure correctly, control of the conformity of production should include verification of the arrangements which have been made by the manufacturer to ensure that vehicles, separate technical units or components in production conform to the approved type;

Whereas, to reduce the amount of documentation now in circulation between Member States, the type-approval certificate, either in accordance with the relevant separate Directive or the partially-completed type-approval certificate as annexed to Directive 70/156/EEC, should satisfy the normal information requirements of Member States, which have the option of requesting a more complete body of technical information;

Whereas the administrative procedures governing the relationships between Member States, where one Member State demonstrates to the type-approving Member State that a number of vehicles do not conform to the approved type and that there is therefore reason to believe that production conformity has not been adequately ensured, need to be clarified;

Whereas, in cases where the separate Directives provide that a separate technical unit must bear the type-approval number it should not be mandatory that each unit be accompanied by a certificate of conformity; whereas a manufacturer of a separate technical unit should in any case be required to provide information concerning any restrictions on its use and conditions relating to the fitting of the unit;

Whereas the separate Directives provided for by Directive 70/156/EEC form part of the measures intended to complete the internal market; whereas, it is therefore necessary, in order to ensure the speed and efficiency of the decision-making process, that the necessary measures be taken by the Commission so that the provisions of the separate Directives may be adapted to technical progress in accordance with the advisory committee procedure;

EESC Historical Archives

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE :

Article 1

Directive 70/156/EEC is hereby amended as follows:

1. Articles 1 and 2 are replaced by the following:

"Article 1

For the purposes of this Directive:

- 'vehicle' means any motor vehicle intended for use on the road, with or without bodywork, having at least four wheels and a maximum design speed exceeding 25 km/h, and its trailers, with the exception of vehicles which run on rails and of agricultural tractors and machinery;

- 'separate technical unit' means a device intended to be part of a vehicle which may be type-approved separately but only in relation to one or more specified types of vehicles subject to the requirements of a separate Directive;

- 'component' means a device intended to be part of a vehicle which may be type-approved independently of a vehicle subject to the requirements of a separate Directive.

Article 2

For the purposes of this Directive:

EESC Historical Archives

(a) 'national type approval' means the administrative procedure known as :

- 'agréation par type'/'typegoedkeuring'in Belgian law;
- 'standardtypegodkendelse'in Danish law;
- 'allgemeine Betriebserlaubnis' in German law;
- 'έγκριση τύπου' in Greek law;
- 'homologaciòn de tipo' in Spanish law;
- 'réception par type' or 'homologation' in French law;
- 'type approval' in Irish law;
- 'omologazione del tipo' in Italian law;
- 'agréation' in Luxembourg law;
- 'typegoedkeuring' in Netherlands law;
- 'aprovação de marca e modelo' in Portuguese law;
- 'type approval' in United Kingdom law".

(b) 'EEC type-approval' means the procedure whereby a Member State certifies that a vehicle type, separate technical unit or component satisfies the technical requirements of the separate Directives and the checks listed in the EEC type-approval certificate, the model of which is given in Annex II, and, where applicable, completed by the annex to the type-approval certificate as contained in the appropriate separate directives."

2. Articles 4 and 5 are replaced by the following:

"Article 4

1. A Member State shall approve all vehicle types which satisfy the following conditions:

(a) the vehicle type must conform to the particulars in the information document;

EESC Historical Archives

(b) the vehicle type must satisfy the checks listed in the model, referred to in Article 2(b), of the type-approval certificate.

2. A Member State granting type-approval shall take the necessary measures to verify, in so far as is necessary and if need be in cooperation with the competent authorities of the other Member States, that adequate arrangements have been made to ensure that vehicles in production conform to the approved type.

3. A Member State which has granted type-approval shall take the necessary measures to verify, in so far as is necessary and if need be in cooperation with the competent authorities of the other Member States, that the arrangements referred to in paragraph 2 continue to be adequate and that production models conform to the approved type. Verification that production models conform to the approved type shall be limited to spot checks.

4. Each Member State shall complete all the sections of a type-approval certificate for each vehicle type which it approves.

Article 5

1. The competent authorities of each Member State shall send within one month to the competent authorities of the other Member States a copy of the type-approval certificate for each vehicle type which they approve or refuse to approve.

2. Member States may, however, request from a Member State which has granted the type-approval or the manufacturer or his authorised representative, further information contained in the technical documents listed in the type-approval certificate.

3. The manufacturer or his authorised representative in the country of registration shall complete a certificate of conformity, the model of which is given in Annex III, for each vehicle manufactured in conformity with the approved type.

EEC Historical Archives

4. Member States may, however, for purposes of taxation of a vehicle or completion of its registration documents, ask for particulars not mentioned in Annex III to be given on the certificate of conformity, provided that such particulars are explicitly stated on the type-approval certificate or can be derived therefrom by a straightforward calculation."

3. The following is deleted from Article 6(2):

"..... and shall send the competent authorities of the other Member States, in periodic batches, copies of amendments to information documents which have already been distributed."

4. Article 7(2) is replaced by the following:

"2. Nevertheless, this certificate shall not prevent a Member State from taking such measures in respect of vehicles which do not conform to the approved type.

There shall be failure to conform to the approved type where deviations from the particulars in the type-approval certificate are found to exist and where these deviations have not been authorised under Article 6(2) or (3) by the Member State which granted the type-approval. A vehicle shall not be considered to deviate from the approved type where tolerances are permitted by separate Directives and these tolerances are respected."

5. Article 8 is replaced by the following:

"Article 8

1. If a Member State which has granted EEC type-approval finds that a number of vehicles accompanied by a certificate of conformity do not conform to the type which it has approved, it shall take the

EEC - Historical Archives

necessary measures to ensure that production models conform to the approved type. The competent authorities of that State shall advise those of the other Member States of the measures taken, which may, where necessary, extend to withdrawal of EEC type-approval.

2. If a Member State demonstrates that a number of vehicles accompanied by a certificate of conformity do not conform to the approved type it may request the Member State which granted the EEC type-approval to verify that production models conform to the approved type. The Member State responsible for the granting of the EEC type-approval shall conduct the requested conformity of production check, within a period of six months from the date of request, with, if it is considered necessary, the co-operation of the Member State which requested that such a check be conducted.

   Where a failure to conform has been established the authority of the Member State which granted type-approval shall take the measures outlined in paragraph 1.

3. The competent authorities of the Member States shall inform each other within one month of any withdrawal of EEC type-approval, and of the reasons for such measure.

4. If the Member State which granted EEC type-approval disputes the failure to conform notified to it, the Member States concerned shall endeavour to settle the dispute.

   The Commission shall be kept informed and shall, where necessary, hold appropriate consultations for the purpose of reaching a settlement."

FESC - Historical Archives

6. Article 9a is replaced by the following:

"Article 9a

1. Where the separate Directives make express provision for so doing, EEC type-approval may also be granted to types of systems or parts of vehicles which form a separate technical unit and to components in accordance with the provisions of Articles 3 to 9 and 14.

2. Where the separate technical unit to be approved fulfils its function or offers a specific feature only in conjunction with other components of the vehicle and for this reason compliance with one or more requirements can be verified only when the separate technical unit to be approved operates in conjunction with other vehicle components, whether real or simulated, the scope of the EEC type-approval of the separate technical unit must be restricted accordingly. The EEC type-approval certificate for a separate technical unit shall then include any restrictions on its use and shall indicate any conditions for fitting it. Observance of these restrictions and conditions shall be verified at the time of EEC type-approval of the vehicle.

3. However, the holder of EEC type-approval for a separate technical unit granted in accordance with this Article shall complete the certificate provided for in Article 5(3) and affix to each unit manufactured in conformity with the approved type the trade name or mark, the type and, if the separate Directive so provides, the type-approval number. In the latter case there shall be no obligation to complete the certificate provided for in Article 5(3).

4. The holder of an EEC type-approval certificate which, in accordance with the provisions of paragraph 2, includes restrictions on its use, shall deliver with each unit manufactured detailed information on these restrictions and shall indicate any conditions for fitting it ."

FES Historical Archives

7. Article 10(1), third indent, is replaced by the following:

"- on application by a manufacturer or his authorised representative and on submission of the information required by the separate Directive, the Member State concerned shall complete the type approval certificate in accordance with the relevant separate Directive. A copy of this certificate shall be issued to the applicant. With respect to vehicles of the same type, other Member States shall accept this copy as proof that the requisite tests have been carried out."

8. Article 11 is replaced by the following:

"Article 11

Any changes which are necessary in order to adapt:
- Annexes I, II and III to this Directive, or
- the provisions contained in the separate Directives referred to in Annex II and specified in each of those Directives,

to take account of technical progress shall be adopted by the Commission in accordance with the procedure laid down in Article 13.

This procedure shall also apply for the purpose of introducing provisions relating to EEC type-approval for separate technical units into the separate Directives."

9. Article 13 is replaced by the following:

"Article 13

When the procedure laid down in this Article is followed, the Committee shall discuss matters on which the Commission has requested an opinion. When seeking the opinion of the Committee, the Commission may set a time-limit within which such opinion shall be given.

No vote shall be taken.
However, any member of the Committee may demand that his views be set down in the minutes."

EEC Historical Archives

Article 2

The documents listed in the Annex are considered to be equivalent to the type-approval certificate to which reference is made in Article 10(1), third indent, of Directive 70/156/EEC.

Article 3

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 1 October 1988. They shall forthwith inform the Commission thereof.

2. As soon as this Directive has been notified, Member States shall ensure that the Commission is informed, in sufficient time for it to submit its comments, of any draft laws, regulations or administrative provisions which they intend to adopt in the field covered by this Directive.

Article 4

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, For the Council

EESC - Historical Archives

Annex

Either one of the following :

- EEC type-approval certificate in respect of a separate technical unit;
- EEC type-approval certificate for a technical unit;
- EEC type-approval certificate of a separate technical unit;
- Model EEC component type-approval certificate;
- Model EEC type-approval certificate;
- Annex to the EEC vehicle type-approval certificate ....;
- Annex to the EEC type-approval certificate ....;
- Communication concerning the type-approval ...;
- Communication concerning the approval ....;

or, the partially filled in type-approval certificate for a motor vehicle, the model of which is given in Annex II of Directive 70/156/EEC.

EESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

a)

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

er

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

4. EFFECTS ON EMPLOYMENT

EESC Historical Archives

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(87)26 def.

Bruxelles, 2 febbraio 1987

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

---

(presentata dalla Commissione al Consiglio)

EESC - Historical Archives

Com(86) f.

NOTA ESPLICATIVA

I. Introduzione

Le proposte modifiche alla direttiva 70/156/CEE rientrano nel quadro del "Libro bianco sul completamento del mercato interno". La direttiva 70/156/CEE fornisce il quadro per l'omologazione CEE dei veicoli a motore e rappresenta perciò un elemento determinante degli sforzi volti a costituire un mercato interno unico per tali veicoli.

La direttiva 70/156/CEE si propone di stabilire una procedura per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi unificata a livello comunitario, e specifica la procedura da seguire per ottenere una completa omologazione CEE. La direttiva stabilisce che l'omologazione CEE per i veicoli a motore e per i loro rimorchi potrà entrare in uso quando saranno state adottate tutte le diverse direttive concernenti le varie caratteristiche tecniche dei veicoli a motore, (direttive che sono elencate nell'allegato II alla direttiva 70/156/CEE). Nei sedici anni trascorsi dall'adozione della direttiva 70/156/CEE sono state adottate quarantuno di queste direttive tecniche particolari; ne restano pendenti soltanto tre che riguardano i pneumatici, i vetri di sicurezza e le unità di misura da utilizzare. Queste tre direttive sono all'esame del Consiglio dal 1977.

L'esperienza fatta dagli Stati membri e dall'industria per quanto riguarda l'impiego della procedura d'omologazione CEE ha dimostrato che nell'attesa d'introdurre l'omologazione CEE completa occorre modificare la direttiva 70/156/CEE così da migliorare le procedure amministrative per l'omologazione delle entità tecniche e dei componenti nonché (in considerazione del fatto che in futuro si potrà ricorrere all'omologazione CEE) da migliorare e rendere più chiare le procedure amministrative previste dalla direttiva 70/156/CEE allo scopo di agevolarne l'applicazione.

II. Contenuto della proposta

Le proposte modifiche della direttiva mirano a snellire e rendere più chiara la procedura d'omologazione CEE stabilita dalla direttiva 70/156/CEE; esse s'imperniano sui seguenti punti :

FEC Historical Archives

a) definire le nozioni di entità tecnica e dei componenti.. Un certo numero di direttive particolari permettono di rilasciare l'omologazione alle entità tecniche e ai componenti, ma non esiste a tutt'oggi nessuna definizione di tali concetti.

b) consentire agli Stati membri di assicurarsi che un produttore sia in grado di garantire la conformità della sua produzione al modello omologato; questa modifica rispecchia la realtà del controllo di conformità quale viene attualmente applicato negli Stati membri;

c) ridurre la massa di carta in circolazione tra gli Stati membri : questi ultimi hanno convenuto che l'obbligo per l'ente d'omologazione di far circolare il documento informativo (completo dei suoi allegati tecnici) può venir lasciato cadere e che lo stesso certificato d'omologazione, basato su una delle direttive tecniche particolari oppure su un'applicazione parziale della direttiva 70/156/CEE, debba fornire tutte le informazioni normalmente richieste dagli Stati membri;

d) chiarire quali procedure amministrative debbono seguire gli Stati membri qualora uno Stato membro riscontri che un determinato numero di veicoli (o di entità tecniche o di componenti) benché debitamente accompagnata da un certificato di conformità non risulta conforme al modello;

e) abolire l'obbligo di corredare di un certificato di conformità anche le entità tecniche che devono recare impresso il numero d'omologazione in virtù di una direttiva tecnica particolare;

f) correggere errori di secondaria importanza nella formulazione originale della direttiva.

FESC - Historical Archives

III. La conferenza intergovernativa tenutasi a Lussemburgo il 9 settembre 1985 aveva chiesto agli organi comunitari di adottare i principi e le norme in base ai quali la Commissione deve esercitare le sue competenze di esecuzione.

Facendo seguito a tale richiesta la Commissione ha presentato al Consiglio una proposta (doc. COM(86) 35 def.) che stabilisce le norme cui devono aderire le eventuali modalità per le competenze di esecuzione conferite dal Consiglio alla Commissione. Nella proposta la Commissione ha ripreso i tre tipi di procedura citati nel corso della conferenza (comitato consultivo, comitato di gestione, comitato di regolamentazione).

La Commissione ritiene che la procedura del comitato consultivo sia la più appropriata per la realizzazione del mercato interno e ne propone quindi l'introduzione nella direttiva 70/156/CEE.

EESC - Historical Archives

Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITA' EUROPEE,

Visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

Vista la proposta della Commissione,

Visto il parere del Parlamento europeo,

Visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (1), modificata da ultimo dall'Atto di adesione della Spagna e del Portogallo, stabilisce la procedura d'omologazione CEE per i veicoli fabbricati conformemente alle norme tecniche fissate in apposite direttive nonché l'elenco di parti e caratteristiche dei veicoli contemplate da dette direttive;

considerando che al fine d'eliminare la possibilità d'interpretazioni erronee dovute alla formulazione di alcuni articoli di detta direttiva occorre effettuare correzioni di secondaria importanza;

considerando che, affinché l'applicazione della suddetta procedura d'omologazione possa risultare globale, occorre che la procedura stessa si applichi ai componenti oltre che alle entità tecniche e che le singole nozioni siano accuratamente definite;

---

(1) GU n. L42 del 23.2.1970, pag. 1

EEC Historical Archives

considerando che per applicare correttamente la suddetta procedura d'omologazione nella verifica della conformità della produzione deve rientrare la verifica dei provvedimenti presi dal produttore per garantire che i veicoli, le entità tecniche ed i componenti in produzione siano conformi al modello omologato;

considerando che, per ridurre la massa dei documenti attualmente in circolazione tra gli Stati membri, il certificato d'omologazione, sia esso pertinente ad una direttiva particolare oppure costituito dal certificato allegato alla direttiva 70/156/CEE parzialmente compilato, deve soddisfare le normali esigenze d'informazione degli Stati membri, cui è lasciata facoltà di richiedere informazioni tecniche più complete;

considerando che occorre chiarire le procedure amministrative che regolano le relazioni tra Stati membri nel caso in cui uno Stato membro dimostri allo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione che un certo numero di veicoli non risulta conforme al tipo omologato e che vi è quindi motivo di ritenere che la conformità della produzione non sia stata adeguatamente garantita;

considerando che nei casi in cui le direttive particolari dispongano che una entità tecnica rechi il numero d'omologazione non deve sussistere l'obbligo di corredare di un certificato di conformità ogni singola entità; che un fabbricante di entità tecniche deve in ogni caso essere tenuto a fornire informazioni in merito ad eventuali restrizioni all'impiego dell'entità in questione nonché alle condizioni da rispettare per il suo montaggio;

considerando che le direttive particolari che devono essere adottate in virtù della direttiva 70/156/CEE fanno parte delle misure destinate a stabilire il mercato interno; che occorre pertanto prevedere, ai fini della rapidità e dell'efficacia del processo decisionale, che le misure necessarie per adeguare le disposizioni delle direttive specifiche al progresso tecnico vengano adottate dalla Commissione conformemente alla procedura del comitato consultivo;

FEDERAZIONE ARCHIVISTICA

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA :

Articolo 1

1. La direttiva del Consiglio 70/156/CEE è modificata come segue:

1. Gli articoli 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 1

Ai fini della presente direttiva :

- per "veicolo" s'intende ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbia almeno quattro ruote ed una velocità massima di progetto superiore ai 25 km/h, nonché i rimorchi da esso trainati; sono eccettuati i veicoli che si spostano su rotaie, i trattori e le macchine agricole;

- per "entità tecnica" s'intende un dispositivo destinato a far parte di un veicolo, che può venir omologato separatamente, ma soltanto in relazione ad uno o più tipi determinati di veicolo, purché soddisfi i requisiti di una direttiva particolare;

- per "componente" s'intende un dispositivo destinato a far parte di un veicolo, che può venir omologato indipendentemente da un veicolo purché soddisfi i requisiti di una direttiva particolare".

"Articolo 2

Ai fini della presente direttiva :

FESO - Historical Archives

(a) per "omologazione di portata nazionale" s'intende l'atto amministrativo denominato :

- agréation par type/typegoedkeuring nella legislazione belga,
- standardtypegodkendelse nella legislazione danese,
- allgemeine Betriebserlaubnis nella legislazione tedesca,
- έγκριση τύπου nella legislazione greca,
- homologaciòn de tipo nella legislazione spagnola,
- réception per type od homologation nella legislazione francese,
- type approval nella legislazione irlandese,
- omologazione del tipo nella legislazione italiana,
- agréation nella legislazione lussemburghese,
- typegoedkeuring nella legislazione olandese
- aprovaçào de marca e modelo nella legislazione portoghese,
- type approval nella legislazione britannica;

(b) per "omologazione CEE" s'intende la procedura mediante la quale uno Stato membro attesta che un determinato tipo di veicolo, entità tecnica o componente soddisfa i requisiti tecnici delle direttive particolari e le verifiche previste dal certificato d'omologazione CEE, il cui modello figura nell'allegato II, completato all'occorrenza dall'allegato al certificato d'omologazione previsto dalle direttive particolari".

2. Gli articoli 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 4

1. Uno Stato membro omologa ogni tipo di veicolo che soddisfi alle seguenti condizioni :

(a) il tipo di veicolo è conforme ai dati che figurano nella scheda informativa;

FESO - Historical Archives

(b) il tipo di veicolo supera le prove elencate nel modello di certificato d'omologazione di cui all'articolo 2, lettera b).

2. Uno Stato membro che conceda l'omologazione prende i provvedimenti necessari a verificare, se ed in quanto necessario ed all'occorrenza cooperando con le competenti autorità degli altri Stati membri, che si sono prese misure adeguate per garantire che i veicoli in produzione corrispondano al tipo omologato.

3. Lo Stato membro che ha concesso l'omologazione prende i provvedimenti necessari a verificare, se ed in quanto necessario ed all'occorrenza cooperando con le competenti autorità degli altri Stati membri, che le misure di cui al paragrafo 2 continuino ad essere adeguate e che i modelli prodotti corrispondano al tipo omologato. Tale verifica di conformità si limita a controlli casuali.

4. Ogni Stato membro completa tutte le sezioni del certificato d'omologazione per ciascun tipo di veicolo che omologa."

"Articolo 5

1. Entro il termine di un mese le autorità competenti di ogni Stato membro inviano alle autorità competenti degli altri Stati membri una copia del certificato d'omologazione relativo ad ogni tipo di veicolo per il quale esse concedono o rifiutano l'omologazione.

2. Gli Stati membri possono tuttavia richiedere allo Stato membro che ha concesso l'omologazione, al fabbricante del veicolo od al suo rappresentante ulteriori informazioni contenute nei documenti tecnici elencati nel certificato d'omologazione.

3. Per ogni veicolo prodotto conformemente al tipo omologato il fabbricante od il suo rappresentante nel paese d'immatricolazione compilano un certificato di conformità, il cui modello figura all'allegato III.

EESC Historical Archives

4. Per fini connessi alla tassazione di un veicolo od alla compilazione dei documenti per la sua immatricolazione gli Stati membri potranno richiedere che il certificato di conformità riporti dettagli non menzionati nell'allegato III, purché tali dettagli figurino esplicitamente sul certificato d'omologazione o possano venirne ricavati mediante semplici calcoli."

3. Al paragrafo 2 dell'articolo 6 è soppressa la seguente frase :

"..... e indirizzano alle autorità competenti degli altri Stati membri, mediante invii raggruppati e periodici, copie delle modifiche apportate alle schede informative già diffuse".

4. Il paragrafo 2 dell'articolo 7 è modificato nel modo seguente :

"2. Tuttavia questo certificato non osta a che lo Stato membro adotti siffatte misure per i veicoli che non sono conformi al tipo omologato.

Non vi è conformità al tipo omologato quando si constata l'esistenza di differenze rispetto ai dati riportati nel certificato d'omologazione e tali differenze non sono state autorizzate in virtù dell'articolo 6, paragrafi 2 o 3, dallo Stato membro che ha concesso l'omologazione. Un veicolo è reputato non difforme al tipo omologato qualora le direttive particolari prevedano valori limite e tali valori siano rispettati."

5. Il testo dell'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

1. Qualora lo Stato membro che ha concesso l'omologazione constati che veicoli corredati di certificato di conformità non risultano di fatto conformi al tipo da esso omologato, tale Stato membro adotta

FESC - Historical Archive

i provvedimenti necessari per garantire che i modelli prodotti corrispondano al tipo omologato. Le competenti autorità dello Stato membro in questione informano quelle degli altri Stati membri in merito ai provvedimenti adottati, che possono, se necessario, giungere fino alla revoca della omologazione CEE.

2. Qualora uno Stato membro dimostri che diversi veicoli corredati di certificato di conformità non risultano di fatto conformi al tipo omologato esso può richiedere allo Stato membro che ha concesso l'omologazione CEE di verificare che i modelli prodotti corrispondano al tipo omologato. Entro sei mesi dalla data di tale richiesta lo Stato membro responsabile per la concessione dell'omologazione CEE eseguirà i controlli della conformità della produzione domandati, cooperando qualora lo ritenga necessario con lo Stato membro che ha richiesto tali controlli.

   Qualora la mancanza di conformità venga accertata le autorità dello Stato membro che ha concesso l'omologazione adottano i provvedimenti di cui al paragrafo 1.

3. Le competenti autorità degli Stati membri s'informano reciprocamente entro un mese di eventuali revoche di omologazione CEE e dei motivi di tale provvedimento.

4. Qualora lo Stato membro che ha concesso l'omologazione CEE contesti la dichiarata mancanza di conformità gli Stati membri interessati si adoperano per risolvere la controversia.

   La Commissione è tenuta informata ed organizza, se necessario, opportune consultazioni al fine di pervenire ad una soluzione."

6. Il testo dell'articolo 9 bis è sostituito dal seguente:

"Articolo 9 bis

1. Qualora le direttive particolari lo prevedano espressamente, l'omologazione CEE può essere rilasciata anche per determinati tipi di dispositivi, o parti

.../...

FEDIC - Historical Archives

di veicoli, che costituiscono un'entità tecnica e per i componenti a norma delle disposizioni degli articoli 3-9 e dell'articolo 14.

2. Se l'entità tecnica da omologare svolge la sua funzione o presenta una particolare caratteristica soltanto in connessione con altri elementi del veicolo e se, per questo motivo, è possibile verificare il rispetto di una o più prescrizioni soltanto se l'entità tecnica da omologare funziona in connessione con altri elementi dei veicoli, siano essi simulati o reali, la portata dell'omologazione CEE dell'entità tecnica deve essere limitata di conseguenza. In tal caso la scheda di omologazione CEE di un'entità tecnica indica le eventuali restrizioni di utilizzazione e le eventuali prescrizioni di montaggio; all'atto dell'omologazione CEE del veicolo è verificata l'osservanza di tali restrizioni e prescrizioni.

3. Il titolare di un'omologazione CEE concessa in virtù del presente articolo in relazione ad un'unità tecnica deve tuttavia compilare il certificato previsto dall'articolo 5 paragrafo 3 ed apporre su ogni entità prodotta conformemente al tipo omologato il proprio nome commerciale o marchio di fabbrica, il tipo e qualora la direttiva particolare lo preveda, il numero d'omologazione. In quest'ultimo caso viene meno l'obbligo di compilare il certificato previsto dall'articolo 5 paragrafo 3.

4. Il titolare di un'omologazione CEE che preveda, conformemente a quanto disposto dal paragrafo 2, restrizioni all'impiego correda ogni unità prodotta di informazioni dettagliate in merito a tali restrizioni ed indica eventuali condizioni da rispettare per il montaggio."

FESO Historical Archives

7. L'articolo 10, paragrafo 1, terzo trattino è modificato come segue:

"- su richiesta di un costruttore o del suo rappresentante e dietro presentazione delle informazioni richieste dalla direttiva particolare lo Stato membro compila il certificato d'omologazione previsto dalla direttiva particolare nella fattispecie applicabile. Una copia di detto certificato è rilasciata al richiedente ed è accettata dagli altri Stati membri come prova del fatto che sono state eseguite le prove richieste per i veicoli del tipo in questione."

8. Il testo dell'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico :

- gli allegati I, II e III della presente direttiva
- le disposizioni delle direttive particolari di cui all'allegato II, che saranno espressamente indicate in ciascuna di queste direttive

sono adottate dalla Commissione conformemente alla procedura dell'articolo 13.

Tale procedura si applica anche per introdurre in una direttiva particolare disposizioni relative all'omologazione CEE di entità tecniche."

FESO Historical Archives

9. Il testo dell'articolo 13 è sostituito dal seguente:

"Articolo 13

"Nei casi in cui è fatto riferimento alla procedura definita nel presente articolo, il comitato delibera sulle domande di parere formulate dalla Commissione. Nella domanda di parere, la Commissione può fissare il termine entro il quale parere deve essere emesso.

Le deliberazioni del comitato non sono seguite da votazione. Ogni membro del comitato può esigere chela sua opinione venga messa in verbale."

Articolo 2

I documenti elencati nell'allegato 1 sono considerati equivalenti al certificato d'omologazione cui fa riferimento l'articolo 10, paragrafo 1, terzo capoverso della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative per conformarsi alla presente direttiva entro l'1 ottobre 1988. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Dalla notifica della presente direttiva gli Stati membri provvedono a comunicare alla Commissione, in tempo utile perchè possa presentare le proprie osservazioni , qualsiasi progetto di disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che intendano adottare nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

FESC - Historical Archives

Allegato I

Ognuno dei seguenti documenti :

- Certificato d'omologazione CEE in relazione ad un'entità tecnica;
- Certificato d'omologazione CEE per un elemento tecnico;
- Certificato d'omologazione CEE di un'entità tecnica;
- Modello di certificato d'omologazione CEE per un componente;
- Modello di certificato d'omologazione CEE;
- Allegato al certificato d'omologazione CEE per i veicoli .....;
- Allegato al certificato d'omologazione CEE .....;
- Comunicazione relativa all'omologazione .....;
- Comunicazione relativa all'approvazione generica .....;

oppure il certificato d'omologazione per veicolo a motore, il cui modello figura nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE, parzialmente compilato.

EESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

a)

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

er

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

FESC Historical Archives

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(87) 26 def.

Brussel, 2 februari 1987

Voorstel voor een

RICHTLIJN EEG VAN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen des Lid-Staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan

---

(door de Commissie bij de Raad ingediend)

EESC - Historical Archives

Com 26 f.

TOELICHTING

I. Inleiding

De voorgestelde wijziging van Richtlijn 70/156/EEG valt binnen het kader van het "Witboek inzake de voltooiing van de Interne Markt". Richtlijn 70/156/EEG is de kaderrichtlijn voor de EEG-goedkeuring voor motorvoertuigen en vormt als zodanig een integrale factor bij het verwezenlijken van één interne markt voor motorvoertuigen.

Richtlijn 70/156/EEG heeft betrekking op de vastlegging van een voor de gehele Gemeenschap geldende goedkeuringsprocedure voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en geeft bijzonderheden over de procedure die moet worden gevolgd om een volledige EEG-goedkeuring te verkrijgen. Zoals in die richtlijn wordt bepaald, wordt de EEG-goedkeuring voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan van toepassing indien alle bijzondere richtlijnen die betrekking hebben op de verschillende technische kenmerken van motorvoertuigen (en die zijn opgenomen in Bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG) zijn goedgekeurd. In de zestien jaar die zijn verstreken sedert de goedkeuring van Richtlijn 70/156/EEG werden 41 van deze bijzondere richtlijnen goedgekeurd, terwijl er nog drie op goedkeuring wachten. Deze drie richtlijnen betreffen banden, veiligheidsglas en maten en gewichten en zij wachten sedert 1977 op goedkeuring door de Raad.

De ervaring van de Lid-Staten en het bedrijfsleven met de EEG-goedkeuringsprocedure heeft aangetoond dat het, hangende de invoering van de volledige EEG-goedkeuring, noodzakelijk is Richtlijn 70/156/EEG te wijzigen ter verbetering van de administratieve procedures die gelden voor het verlenen van goedkeuring van afzonderlijke technische eenheden en componenten en, rekening houdend met de volledige EEG-goedkeuring in de toekomst, ter verbetering en verduidelijking van de administratieve procedures die voor de werking van Richtlijn 70/156/EEG daarin zijn vastgelegd.

EESC Archives

II. Inhoud van het voorstel

De voorgestelde wijzigingen in de richtlijn zijn gericht op stroomlijning en verduidelijking van de EEG-goedkeuringsprocedures zoals die zijn vastgesteld in Richtlijn 70/156/EEG. De voorgestelde wijzigingen zijn geconcentreerd op de volgende punten :

a) een definiëring van de concepten afzonderlijke technische eenheden en componenten (een aantal bijzondere richtlijnen maken het al mogelijk om een type-goedkeuring af te geven voor zowel afzonderlijke technische eenheden als componenten, maar tot nu toe bestonden er geen definities van deze concepten);

b) de Lid-Staten in de gelegenheid te stellen zich ervan te overtuigen dat een fabrikant in staat is de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type te waarborgen. Deze wijziging weerspiegelt de werkelijkheid met betrekking tot de overeenstemming van de produktie zoals deze thans in de Lid-Staten wordt gehanteerd;

c) het beperken van de papierstroom tussen de Lid-Staten onderling. De Lid-Staten zijn overeengekomen dat de verplichting die de goedkeurende instantie is opgelegd om het inlichtingenformulier (compleet met de technische bijlagen) te laten circuleren, kan worden geschrapt en dat het goedkeuringsformulier zelf, hetzij van de desbetreffende bijzondere richtlijnen, hetzij het gedeeltelijk ingevulde goedkeuringsformulier van Richtlijn 70/156/EEG, voldoende zou moeten zijn voor de normale behoeften aan informatie van de Lid-Staten;

d) een opheldering van de administratieve procedures tussen de Lid-Staten, indien een Lid-Staat bemerkt dat een aantal voertuigen (of afzonderlijke technische eenheden of componenten), hoewel vergezeld van een certificaat van overeenstemming, niet in overeenstemming zijn;

ESO Historical Archives

e) het schrappen van de verplichting dat afzonderijke technische eenheden waarop volgens de desbetreffende bijzondere richtlijnen het goedkeuringsnummer moet zijn aangebracht, ook nog vergezeld moeten gaan van een certificaat van overeenstemming;

f) de correctie van kleine fouten in de oorspronkelijke tekst van de richtlijn.

III. De op 9 september 1985 te Luxemburg bijeengeroepen Intergouvernementele Conferentie had de communautaire instanties verzocht de beginselen en regels aan te nemen op basis waarvan de uitvoeringsbevoegdheden van de Commissie moesten worden uitgeoefend.

Naar aanleiding van dit verzoek heeft de Commissie bij de Raad een voorstel ingediend (doc. COM(86)35 def.) waarbij de regels worden vastgelegd waaraan de voorwaarden voor de uitoefening van door de Raad aan de Commissie opgedragen uitvoeringsbevoegdheden moeten voldoen. In dit voorstel heeft de Commissie de drie typen procedures overgenomen die tijdens de werkzaamheden van de conferentie genoemd werden (Raadgevend Comité, Comité van Beheer, Regelgevend Comité).

Aangezien de Commissie van mening is dat de procedure van het Raadgevend Comité op het gebied van de totstandbrenging van de interne markt de meest geschikte is stelt zij voor deze procedure in Richtlijn 70/156/EEG op te nemen.

FESC - Historical Archives

Voorstel voor een Richtlijn / /EEG van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat in Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (1) laatselijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje et Portugal, de EEG-goedkeuringsprocedure is vastgesteld voor voertuigen die gebouwd zijn in overeenstemming met de technische eisen die in de bijzondere richtlijnen zijn vermeld, alsmede de lijst van voertuigonderdelen en kenmerken van voertuigen die onder deze richtlijnen vallen ;

Overwegende dat het, ten einde de mogelijkheid van een verkeerde uitlegging van sommige artikelen van die Richtlijn uit te sluiten, noodzakelijk is kleine verbeteringen in de tekst aan te brengen;

Overwegende dat het, ten einde genoemde type-goedkeuringsprocedure in volle omvang toe te passen, noodzakelijk is dat deze zich tot onderdelen en afzonderlijke technische eenheden uitstrekt en dat elk begrip nauwkeurig wordt omschreven;

---

1) PB Nr. L 42 van 23.2.1970, blz. 1

EESC Historical Archives

Overwegende dat, ten einde genoemde type-goedkeuringsprocedure op de juiste wijze uit te voeren, de controle op de overeenstemming van de produktie tevens een verificatie dient te omvatten van de regelingen die getroffen zijn door de fabrikant om te waarborgen dat geproduceerde voertuigen, afzonderlijke technische eenheden of onderdelen met het goedgekeurde type in overeenkomstig zijn;

Overwegende dat ter beperking van de thans tussen de Lid-Staten bestaande documentenstroom, het goedkeuringsformulier, hetzij van de desbetreffende bijzondere richtlijn, hetzij het gedeeltelijk ingevulde goedkeuringsformulier zoals opgenomen in de bijlage bij Richtlijn 70/156/EEG, moet voorzien in de normale informatiebehoefte van de Lid-Staten, die echter om een aanvullende technische informatie kunnen verzoeken;

Overwegende dat, indien een Lid-Staat de goedkeurende Lid-Staat aantoont dat een aantal voertuigen niet met het goedgekeurde type in overeenstemming is, en dat er bijgevolg reden is om aan te nemen dat de overeenstemming van de produktie niet op passende wijze wordt gewaarborgd, de administratieve procedures waarin de betrekkingen tussen Lid-Staten worden geregeld, dienen te worden verduidelijkt;

Overwegende dat, in gevallen waarin in de bijzondere richtlijnen is voorgeschreven dat een afzonderlijke technische eenheid van de goedkeuringsnummer moet zijn voorzien, het niet verplicht moet zijn elke eenheid van een certificaat van overeenstemming vergezeld te doen gaan dat een fabrikant van een afzonderlijke technische eenheid in elk geval moet worden verplicht informatie te verstrekken over eventuele beperkingen in het gebruik en over de voorschriften voor de montage van de eenheid;

Overwegende dat de bijzondere richtlijnen die krachtens Richtlijn 70/156/EEG moeten worden vastgesteld, deel uitmaken van de maatregelen waarmede de interne markt tot stand moet worden gebracht; dat het in het belang van een snelle en doeltreffende besluitvormingsprocedure gewenst is te bepalen dat de maatregelen die nodig zijn om de bepalingen van de bijzondere richtlijnen aan de technische vooruitgang aan te passen, door de Commissie volgens de procedure van het Raadgevend Comité worden genomen,

EEG Historical Archives

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1

Richtlijn 70/156/EEG van de Raad wordt als volgt gewijzigd ;

1. De artikelen 1 en 2 worden gelezen :

"Artikel 1

In deze richtlijn wordt verstaan onder :

- "voertuig", ieder motorvoertuig met of zonder carrosserie, op ten minste vier wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 kilometer per uur, bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails voortbewegen, landbouwtrekkers en landbouwmachines;

- "afzonderlijke technische eenheid", een inrichting of voorziening die bestemd is om deel uit te maken van een voertuig en die afzonderlijk kan worden goedgekeurd maar alleen in verband met een of meer aangegeven voertuigtypen die moeten voldoen aan de eisen van een bijzondere richtlijn;

- "onderdeel", een inrichting of voorziening die bestemd is om deel uit te maken van een voertuig en die kan worden goedgekeurd volgens de eisen van een bijzondere richtlijn, zonder enig verband met een voertuig.

Artiketl 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder :

EEC - Historical Archives

a) "nationale goedkeuring": de administratieve handeling die :

- in de Belgische wetgeving „agréation par type" en „typegoedkeuring,"
- in de Deense wetgeving „standardtypegodkendelse,"
- in de Duitse wetgeving „allgemeine Betriebserlaubnis,"
- in de Griekse wetgeving „έγκριση τύπου,"
- in de Spaanse wetgeving „homologaciòn de tipo,"
- in de Franse wetgeving „réception par type" of „homologation,"
- in de Ierse wetgeving „type approval,"
- in de Italiaanse wetgeving „omologazione del tipo,"
- in de Luxemburgse wetgeving „agréation,"
- in de Nederlandse wetgeving „typegoedkeuring,"
- in de Portugese wetgeving „aprovacao de marca e modelo,"
- in de wetgeving van het Verenigd Koninkrijk „type approval"

wordt genoemd.

b) "EEG-goedkeuring" : de handeling waarbij door een Lid-Staat wordt vastgesteld dat een type voertuig een afzonderlijke technische eenheid of een onderdeel voldoet aan de technische voorschriften van de bijzondere richtlijnen en aan de controles voorgeschreven in het EEG-goedkeuringsformulier, waarvan het model in Bijlage II is opgenomen, en, voorzover van toepassing, aangevuld met de bijlage bij het goedkeuringsformulier zoals opgenomen in de desbetreffende bijzondere richtlijnen."

2. De artikelen 4 en 5 worden gelezen :

"Artikel 4

1. Iedere Lid-Staat keurt elk type voertuig goed dat aan de volgende voorwaarden voldoet :

(a) overeenstemming met de gegevens van het inlichtingenformulier;

EESC Historical Archives

(b) voldoen aan de controles die worden voorgeschreven in het model goedkeuringsformulier bedoeld in artikel 2, sub b).

2. De Lid-Staat die de goedkeuring verleent, treft de nodige maatregelen om, indien en voor zover nodig de bevoegde instanties van de overige Lid-Staten, te controleren of passende regelingen zijn getroffen om te waarborgen dat voertuigen uit de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn.

3. De Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend, treft de nodige maatregelen om, indien en voor zover nodig in samenwerking met de bevoegde instanties van de overige Lid-Staten te controleren dat de in lid 2 bedoelde regelingen adequaat blijven en dat voertuigen uit de produktie met de goedgekeurde type in overeenstemming zijn. Deze controle op voertuigen uit de produktie blijft beperkt tot steekproeven.

4. Voor ieder door de Lid-Staat goedgekeurd type voertuig worden door deze Staat alle rubrieken van het goedkeuringsformulier ingevuld.

Artikel 5

1. De bevoegde instanties van iedere Lid-Staat zenden binnen een maand aan de bevoegde instanties van de overige Lid-Staten een afschrift van het goedkeuringsformulier voor elk type voertuig dat zij goedkeuren of weigeren goed te keuren.

2. De Lid-Staten kunnen echter de Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend, de fabrikant of diens gevolmachtigde om nadere gegevens verzoeken die zijn opgenomen in de technische documenten vermeld in het goedkeuringsformulier.

3. Voor elk voertuig dat in overeenstemming met het goedgekeurde type is gebouwd, wordt door de fabrikant of door diens gevolmachtigde in het land van inschrijving een certificaat van overeenstemming opgesteld waarvan het model in Bijlage III is opgenomen.

EEG Historical Archives

4. De Lid-Staten kunnen evenwel, met het oog op het belasten van het voertuig of om de inschrijvingsbewijzen ervan op te stellen, verlangen dat in het certificaat van overeenstemming nog andere gegevens dan die vermeld in Bijlage III worden opgenomen, mits deze uitdrukkelijk op het goedkeuringsformulier voorkomen, ofwel door middel van eenvoudige berekeningen daaruit af te leiden zijn".

3. In artikel 6, lid 2, wordt het zinsdeel geschrapt :

".... en zenden zij aan de bevoegde instanties van de overige Lid-Staten op gezette tijden gezamenlijk de afschriften van de wijzigingen die in de reeds verspreide inlichtingenformulieren zijn aangebracht."

4. Artikel 7, lid 2, wordt gelezen :

"2. Dit certificaat belet evenwel niet dat een Lid-Staat dergelijke maatregelen neemt ten aanzien van voertuigen die niet met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn.

Er is geen overeenstemming met het goedgekeurde type wanneer verschillen ten opzichte van het goedkeuringsformulier worden vastgesteld, waartoe door de Lid-Staat die de goedkeuring heeft verleend, geen machtiging overeenkomstig artikel 6, lid 2 of lid 3, is gegeven. Voor zover de bijzondere richtlijnen grenswaarden inhouden, is er geen verschil ten opzichte van het goedgekeurde type wanneer deze grenswaarden in acht worden genomen."

FESC Historical Archives

5. Artikel 8 wordt gelezen :

"Artikel 8

1. Indien de Lid-Staat die de EEG-goedkeuring heeft verleend, vaststelt dat verscheidene voertuigen, voorzien van een certificaat van overeenstemming met een zelfde type, niet in overeenstemming zijn met het door hem goedgekeurde type, neemt hij de nodige maatregelen opdat de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type wordt verzekerd. De bevoegde instanties van deze Lid-Staat stellen de bevoegde instanties van de overige Lid-Staten in kennis van de genomen maatregelen, die, zo nodig, intrekking van de EEG- goedkeuring kunnen inhouden.

2. Indien een Lid-Staat aantoont dat een aantal voertuigen, voorzien van een certificaat van overeenstemming, niet in overeenstemming is met het goedgekeurde type, kan deze Lid-Staat aan de Lid-Staat die de EEG-goedkeuring heeft verleend, verzoeken te controleren of de produktie in overeenstemming is met het goedgekeurde type. De voor de EEG-goedkeuring verantwoordelijke Lid-Staat voert binnen zes maanden na dit verzoek de gevraagde controle op de overeenstemming van de produktie uit, indien zulks noodzakelijk wordt geacht in samenwerking met de Lid-Staat die om de controle heeft verzocht.

   Indien een gebrek aan overeenstemming is vastgesteld, neemt de instantie van de Lid-Staat die goedkeuring heeft verleend, de in lid 1 beschreven maatregelen.

3. De bevoegde instanties van de Lid-Staten stellen elkaar binnen een maand in kennis van de intrekking van een verleende EEG-goedkeuring en van de beweegredenen daarvoor.

4. Indien de Lid-Staat die de EEG-goedkeuring heeft verleend, het hem ter kennis gebrachte gebrek aan overeenstemming betwist, trachten de betrokken Lid-Staten het geschil op te lossen.

   De Commissie wordt op de hoogte gehouden en pleegt voor zover nodig, het dienstige overleg ten einde tot een oplossing te komen."

EEG Historical Archives

6. Artikel 9 bis wordt gelezen :

"Artikel 9bis

1. Voor zover zulks uitdrukkelijk in de bijzondere richtlijnen wordt bepaald, mag de EEG - goedkeuring ook worden verleend voor typen van inrichtingen of van voertuigonderdelen die een afzonderlijke technische eenheid vormen en voor onderdelen, in overeenstemming met de bepalingen in artikelen 3 tot en met 9 en in artikel 14.

2. Als de goed te keuren afzonderlijke technische eenheid haar functie slechts vervult of een bijzonder kenmerk slechts vertoont in samenhang met andere onderdelen van het voertuig en daarom het naleven van één of meer voorschriften slechts kan worden gecontroleerd indien de goed te keuren afzonderlijke technische eenheid in samenhang met andere gesimuleerde of echte onderdelen van een voertuig functioneert, dan moet de draagwijdte van de EEG-goedkeuring van de afzonderlijke technische eenheid dienovereenkomstig worden beperkt. In het formulier voor de EEG-goedkeuring van een afzonderlijke technische eenheid worden dan de eventuele beperkingen van het gebruik en de montagevoorschriften vermeld. Bij de EEG-goedkeuring van het voertuig wordt nagegaan of aan deze beperkingen en voorschriften de hand is gehouden.

3. De houder van een volgens de voorschriften van dit artikel verleende EEG-goedkeuring moet echter het in artikel 5, lid 3, bedoelde certificaat invullen en op elke in overeenstemming met het goedgekeurde type vervaardigde eenheid het handels- of fabrieksmerk, de type-aanduiding en, indien dit in de bijzondere richtlijn wordt voorgeschreven, het goedkeuringsnummer aanbrengen. In het laatste geval is er geen verplichting het in artikel 5, lid 3, bedoelde certificaat in te vullen.

4. De houder van een EEG-goedkeuringsformulier waarin, overeenkomstig de bepalingen van lid 2 , beperkingen ten aanzien van het gebruik zijn opgenomen, moet bij elke gefabriceerde eenheid uitgebreide informatie over deze beperkingen verstrekken en de montagevoorschriften vermelden."

EEG Historical Archives

7. Artikel 10, lid 1, derde streepje, wordt gelezen :

"- vult de betrokken Lid-Staat, op verzoek van een fabrikant of van diens gevolmachtigde en tegen overlegging van de volgens de bijzondere richtlijn vereiste informatie, het goedkeuringsformulier van de desbetreffende bijzondere richtlijn in. Een afschrift van dit formulier wordt afgegeven aan de aanvrager. De overige Lid-Staten aanvaarden, voor voertuigen van het zelfde type, dit document als bewijs dat de vereiste proeven werden verricht."

8. Artikel 11 wordt gelezen :

"Artikel 11

"De wijzigingen die noodzakelijk zijn om :

- de bijlagen I, II en III van deze richtlijn,
- de bepalingen van de in bijlage II bedoelde bijzondere richtlijnen, welke uitdrukkelijk in elk van die richtlijnen worden vermeld,

aan te passen aan de technische vooruitgang, worden door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 13.

Deze procedure wordt eveneens toegepast om in een bijzondere richtlijn bepalingen in te voeren betreffende de EEG-goedkeuring van technische eenheden."

9. Artikel 13 wordt gelezen :

"Artikel 13

In de gevallen waarin naar de in dit artikel omschreven procedure wordt verwezen beraadslaagt het bij de Commissie ingestelde comité over door de Commissie aan het comité voorgelegde verzoeken om advies. De Commissie kan naar verzoek om advies een termijn verbinden waarbinnen het advies moet worden uitgebracht. De beraadslagingen in het comité leiden niet tot een stemming. Ieder lid van het comité kan evenwel verlangen dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen"

HSO Historical Archives

Artikel 2

De in Bijlage vermelde documenten worden geacht gelijkwaardig te zijn met het goedkeuringsformulier waarnaar in artikel 10, lid 1, derde streepje, van Richtlijn 70/156/EEG wordt verwezen.

Artikel 3

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke beperkingen in werking treden om uiterlijk op 1 oktober 1988 aan het in deze richtlijn bepaalde te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. Na kennisgeving van deze richtlijn dragen de Lid-Staten er voorts zorg voor dat ieder ontwerp van wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die zij overwegen op het gebied waarop deze richtlijn van toepassing is, tijdig ter kennis van de Commissie wordt gebracht ten einde de Commissie de gelegenheid te bieden haar opmerkingen te maken.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brusseln

Voor de Raad

EESC - Historical Archives

Bijlage

Een van de volgende documenten :

- EEG-goedkeuringsformulier voor een afzonderlijke technische eenheid;
- EEG-goedkeuringsformulier voor een technische eenheid;
- EEG-goedkeuringsformulier van een afzonderlijke technische eenheid;
- Model van een EEG-goedkeuringsformulier voor onderdelen;
- Model van een EEG-goedkeuringsformulier;
- Bijlage bij het EEG-goedkeuringsforumier voor voertuigen ...;
- Bijlage bij het EEG-goedkeuringsformulier ....;
- Mededeling inzake de typegoedkeuring ....;
- Mededeling inzake de goedkeuring ...;

of, het gedeeltelijk ingevulde typegoedkeuringsformulier voor een motorvoertuig waarvan het model is weergegeven in Bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG.

EESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

FESC - Historical Archives

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(87) 26 endelig udg.

Bruxelles, den 2. februar 1987

FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

(forelagt Rådet af Kommissionen)

EESC - Historical Archives

BEGRUNDELSE

I. Indledning

Den foreslåede ændring af direktiv 70/156/EØF falder inden for rammerne af "Hvidbogen om gennemførelse af det interne marked". Direktiv 70/156/EØF er rammedirektivet for EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer og udgør som sådant en integrerende faktor i forbindelse med etableringen af ét internt marked for motorkøretøjer.

Direktiv 70/156/EØF vedrører fastlæggelsen af en fællesskabsdækkende typegodkendelsesprocedure for motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og udstikker i detaljer den fremgangsmåde, der skal benyttes for at opnå fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse. Som det fastsættes i direktivet, vil EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil træde i kraft, når alle særdirektiverne, som omhandler de forskellige tekniske karakteristika ved motorkøretøjer (og som er opregnet i bilag II til direktiv 70/156/EØF), er blevet vedtaget. I løbet af de 16 år, der er gået, siden direktiv 70/156/EØF blev vedtaget, er 41 af disse særdirektiver blevet vedtaget, og der mangler nu kun at blive vedtaget tre direktiver. Disse tre direktiver vedrører dæk, sikkerhedsglas samt mål og vægt og har ligget til godkendelse i Rådet siden 1977.

Medlemsstaternes og industriens erfaringer med hensyn til, hvordan EØF-typegodkendelsesproceduren virker, har vist, at i afventning af den fulde EØF-standardtypegodkendelses indførelse er det nødvendigt at ændre direktiv 70/156/EØF for at forbedre de administrative procedurer i forbindelse med meddelelse af typegodkendelse af separate tekniske enheder og komponenter samt - under hensyn til, at fuld EØF-typegodkendelse vil træde i kraft i fremtiden - for at forenkle og tydeliggøre de administrative procedurer, der er fastsat herom i direktiv 70/156/EØF.

II. Forslagets indhold

De foreslåede ændringer af direktivet tager sigte på at ajourføre og forenkle EØF-standardtypegodkendelsesproceduren, således som den er fastlagt i direktiv 70/156/EØF. De vigtigste foreslåede ændringer er følgende:

EF-Kommissionen

a) at definere begreberne separate tekniske enheder og komponenter. (Et antal individuelle direktiver godkender allerede udstedelse af typegodkendelse for både separate tekniske enheder og komponenter, men der findes endnu ingen definition af disse begreb);

b) at tillade medlemsstaterne ved selvsyn at forvisse sig om, at en fabrikant er i stand til at garantere, at produktionen svarer til den godkendte type. Denne ændring er en afspejling af, hvordan produktionsoverensstemmelseskontrollen faktisk fungerer på nuværende tidspunkt i medlemsstaterne;

c) at mindske mængden af papir, der cirkulerer mellem medlemsstaterne. Medlemsstaterne er nået til enighed om, at den typegodkendende myndigheds pligt til at rundsende beskrivelsen (samt de tekniske bilag, der følger med den) kan afskaffes, og at typegodkendelsesskemaet i sig selv, enten det i de relevante særdirektiver foreskrevne skema eller det delvis udfyldte skema i direktiv 70/156/EØF, skulle kunne opfylde medlemsstaternes normale behov for informationer;

d) at præcisere, hvilke administrative procedurer der skal anvendes mellem medlemsstaterne i de tilfælde, hvor en medlemsstat finder, at flere køretøjer (eller separate tekniske enheder eller komponenter) ikke svarer til den godkendte type, selv om de er ledsaget af overensstemmelsesattest;

e) at afskaffe forpligtelsen om, at der med separate tekniske enheder, for hvilke de relevante særdirektiver kræver, at typegodkendelsesnummeret er påført enheden, også følger en overensstemmelsesattest;

f) at rette mindre fejl i direktivets oprindelige ordlyd.

III. På regeringskonferencen i Luxembourg den 9. september 1985 blev Fællesskabets instanser anmodet om at vedtage de principper og bestemmelser, på grundlag af hvilke Kommissionens udøvende beføjelser skal fastlægges.

ESO - Historical Archives

Som følge af denne anmodning forelagde Kommissionen Rådet et forslag (dok. KOM(86) 35 endelig udg.) om vilkårene for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, som Rådet tillægger Kommissionen. I dette forslag har Kommissionen medtaget de tre fremgangsmåder, der blev nævnt under arbejdet på regeringskonferencen (rådgivende udvalg, forvaltningskomité, forskriftsudvalg).

Ud fra den antagelse, at proceduren med et rådgivende udvalg er den bedst egnede i forbindelse med gennemførelsen af det indre marked foreslår Kommissionen at indføre denne procedure i direktiv 70/156/EØF.

EESC - Historical Archives

FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 70156/EØF
om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

I Rådets direktiv 70/156/EØF (1), senest ændret ved akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse, er der fastlagt en EØF-standardtypegodkendelsesprocedure for køretøjer konstrueret i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, der er fastsat i særdirektiver, og også en liste over køretøjsdele og -specifikationer, der er indbefattet i disse direktiver;

for at rydde enhver mulighed for misforståelser af ordlyden af visse artikler i nævnte direktiv af vejen er det nødvendigt at foretage mindre rettelser;

for at standardtypegodkendelsesproceduren skal kunne finde fuldanvendelse, er det nødvendigt, at den omfatter komponenter såvel som separate tekniske enheder, og at hvert af disse begreber er nøje defineret;

---

1 EFT nr. L 42 af 23.2.1970, s. 1

FESC Historical Archives

for at kunne anvende standardtypegodkendelsesproceduren korrekt bør kontrollen af produktionens overensstemmelse omfatte kontrol af de foranstaltninger, som er blevet truffet for at sikre, at køretøjer, separate tekniske enheder og komponenter i produktion svarer til den godkendte type;

for at reducere antallet af dokumenter, som for øjeblikket cirkulerer mellem medlemsstaterne, bør standardtypegodkendelsesskemaet, enten det i det relevante særlige direktiv foreskrevne skema eller det delvis udfyldte skema i bilaget til direktiv 70/156/EØF, kunne opfylde medlemsstaternes normale informationsbehov, idet de har mulighed for at anmode om mere fyldestgørende tekniske oplysninger;

de administrative procedurer for forholdet mellem medlemsstater i tilfælde, hvor en medlemsstat over for den medlemsstat, der har meddelt standardtypegodkendelse, påviser, at flere køretøjer ikke er i overensstemmelse med den godkendte type, og at der følgelig er grund til at formode, at der ikke er blevet ført tilstrækkelig kontrol med produktionens overensstemmelse, må tydeliggøres;

i tilfælde, hvor det i særdirektiverne bestemmes, at en separat teknisk enhed skal være forsynet med typegodkendelsesnummer, er der ikke pligt til at påse, at der med hver enhed følger overensstemmelsesattest; det skal under alle omstændigheder kræves af fabrikanten af en separat teknisk enhed, at han giver oplysning om eventuelle begrænsninger i dens brug samt giver eventuelle monteringsforskrifter;

de særdirektiver, der skal vedtages i medfør af direktiv 70/156/EØF, er omfattet af de foranstaltninger, der skal føre til gennemførelsen af det indre marked; under hensyntagen til beslutningsprocessens hurtighed og effektivitet bør det derfor vedtages, at de fornødne foranstaltninger med henblik på at tilpasse bestemmelserne i særdirektiverne til den tekniske udvikling træffes af Kommissionen efter proceduren for rådgivende udvalg -

EESC Historical Archives

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. I direktiv 70/156/EØF foretages følgende ændringer:

1. Artikel 1 og 2 affattes således:

"Artikel 1

I dette direktiv forstås ved

- "køretøjer" alle motordrevne køretøjer med eller uden karrosseri, der er bestemt til færdsel på vej, og som har mindst 4 hjul og en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på mere end 25 km/h, samt påhængskøretøjer til sådanne køretøjer, med undtagelse af skinnekøretøjer samt landbrugstraktorer og -arbejdsredskaber

- "separate tekniske enheder" alle anordninger, som er bestemt til at udgøre en del af et køretøj, og for hvilke der kan meddeles separat typegodkendelse, dog kun i forbindelse med en eller flere specifikke typer køretøjer og i overensstemmelse emd et særdirektivs bestemmelser herom

- "komponenter" alle anordninger, som er bestemt til at udgøre en del af et køretøj, og for hvilke der kan meddeles typegodkendelse uafhængigt af køretøjets type i overensstemmelse med et særdirektivs bestemmelser herom.

"Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

FESC - Historical Archives

(a) "national godkendelse" den administrative retsakt, som er benævnt

- agréation par type/typegoedkeuring i belgisk lovgivning
- standardtypegodkendelse i dansk lovgivning
- allgemeine Betriebserlaubnis i tysk lovgivning
- έγκριση τύπου i græsk lovgivning
- homologaciòn de tipo i spansk lovgivning
- réception par type eller homologation i fransk lovgivning
- type approval i irsk lovgivning
- omologazione del tipo i italiensk lovgivning
- agréation i luxembourgske lovgivning
- typegoedkeuring i nederlandsk lovgivning
- aprovação de marca e modelo i portugisisk lovgivning
- type approval i britisk lovgivning

(b) "EØF-standardtypegodkendelse" en foranstaltning, hvorved en medlemsstat konstaterer, at en køretøjstype, separat teknisk enhed eller komponent er i overensstemmelse med de tekniske forskrifter i særdirektiverne og opfylder de kontrolkrav, der er foreskrevet i det i bilag II gengivne EØF-standardtypegodkendelsesskema, samt i givet fald de supplerende krav, der er anført i bilaget til typegodkendelsesskemaet i overensstemmelse med de relevante særdirektiver."

2. Artikel 4 og 5 affattes således:

"Artikel 4

1. Den enkelte medlemsstat meddeler standardtypegodkendelse for enhver køretøjstype, der opfylder følgende betingelser:

a) køretøjstypen er i overensstemmelse med oplysningerne i beskrivelsen,

EESC - Historical Archives

b) køretøjstypen opfylder de kontrolkrav, der er foreskrevet i det i artikel 2, litra b), nævnte standardtypegodkendelsesskema.

2. Den medlemsstat, der meddeler standardtypegodkendelse, træffer, for så vidt som det er nødvendigt og eventuelt i samarbejde med de kompetente myndigheder i de øvrige medlemsstater foranstaltninger med henblik på at kontrollere, at der er blevet truffet tilstrækkelige foranstaltninger til at sikre, at køretøjer i produktion er i overensstemmelse med den godkendte type.

3. Den medlemsstat, der har meddelt standardtypegodkendelse, træffer, for så vidt som det er nødvendigt og eventuelt i samarbejde med de kompetente i de øvrige medlemsstater, de foranstaltninger med henblik på at kontrollere, at foranstaltningerne som omhandlet i stk. 2 vedbliver at være tilstrækkelige, og at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type. Kontrollen med, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type, foretages ved stikprøver.

4. For hver enkelt godkendt køretøjstype udfylder den pågældende medlemsstat samtlige rubrikker på standardtypegodkendelsesskemaet.

"Artikel 5

1. De kompetente myndigheder i hver medlemsstat tilsender inden en måned de kompetente myndigheder i de øvrige medlemsstater kopier af standardtypegodkendelsesskemaerne for alle køretøjstyper, for hvilke de meddeler eller nægter standardtypegodkendelse.

2. Medlemsstaterne kan dog anmode den medlemsstat, der har meddelt standardtypegodkendelse, eller fabrikanten eller dennes befuldmægtigede om at fremlægge de nærmere oplysninger, der er indeholdt i de på standardtypegodkendelsesskemaet anførte tekniske dokumenter.

3. For hvert køretøj, der fremstilles i overensstemmelse med den godkendte type, udstedes der af fabrikanten eller dennes befuldmægtigede i registreringslandet en typeattest som gengivet i bilag III.

EU-Kommissionen

4. Medlemsstaterne kan dog med henblik på beskatning af køretøjet eller udstedelse af registreringsdokumenter kræve, at typeattesten indeholder oplysninger udover de i bilag III anførte, når sådanne oplysninger udtrykkeligt fremgår af standardtypegodkendelsesskemaet eller ved en simpel beregning kan udledes deraf."

3. I artikel 6, stk. 2, udgår:

"..... og tilsender i regelmæssige samlede forsendelser de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater kopier af de ændringer, der er foretaget i de tidligere udsendte beskrivelser."

4. Artikel 7, stk. 2, affattes således:

"2. Erklæringen er dog ikke til hinder for, at en medlemsstat træffer sådanne foranstaltninger over for køretøjer, der ikke er i overensstemmelse med den godkendte type.

Manglende overensstemmelse med den godkendte type foreligger, når der i forhold til standardtypegodkendelsesskemaet konstateres afvigelser, der ikke efter artikel 6, stk. 2 eller 3, er godkendt af den medlemsstat, der har meddelt standardtypegodkendelsen. For så vidt der i særdirektiver er anført grænseværdier, er der ikke tale om afvigelse fra den godkendte type, når afvigelserne ikke går ud over grænseværdierne."

5. Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

1. Hvis den medlemsstat, der har meddelt en EØF-standardtypegodkendelse, konstaterer, at flere køretøjer, der er forsynet med typeattest, ikke svarer til den type, for hvilken den har meddelt standardtypegod-

EEC Historical Archives

kendelse, træffer den de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre overensstemmelse mellem produktionen og den godkendte type. De kompetente myndigheder i denne stat underretter de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater om de trufne foranstaltninger, der i givet fald kan udstrækkes til tilbagekaldelse af EØF-standardtypegodkendelsen.

2. Hvis en medlemsstat påviser, at flere køretøjer, der er forsynet med typeattest, ikke svarer til den godkendte type, kan den fremsætte anmodning om, at den medlemsstat, der har meddelt EØF-standardtypegodkendelsen, kontrollerer, at produktionen er i overensstemmelse med den godkendte type. Den medlemsstat, der har meddelt EØF-standardtypegodkendelse, skal inden seks måneder efter anmodningsdatoen foranstalte, at denne produktionsoverensstemmelseskontrol finder sted, om nødvendigt i samarbejde med den medlemsstat, som fremsatte anmodning om kontrollen.

Hvis der konstateres manglende overensstemmelse, træffer myndigheden i den medlemsstat, der har meddelt standardtypegodkendelsen, de i stk. 1 anførte foranstaltninger.

3. Medlemsstaternes kompetente myndigheder giver inden en måned hinanden meddelelse om tilbagekaldelse af en meddelt EØF-standardtypegodkendelsen og grundene hertil.

4. Bestrider den medlemsstat, der har meddelt EØF-standardtypegodkendelse, rigtigheden af en meddelelse om manglende overensstemmelse, skal de pågældende medlemsstater bestræbe sig på at bilægge uoverensstemmelsen.

Kommissionen holdes løbende orienteret herom. Om fornødent foranstalter den konsultationer, der er egnede til at hidføre en løsning."

FESO Historical Archives

6. Artikel 9a affattes således:

"Artikel 9a

1. For så vidt som det udtrykkeligt er fastsat i særdirektiverne, kan EØF-typegodkendelse også udstedes for typer af anordninger eller dele af køretøjer, som udgør en teknisk enhed og for komponenter i overensstemmelse med betingelserne nævnt i artikel 3 - 9 og 14.

2. Hvis den tekniske enhed, der skal godkendes, kun tjener sit formål eller udviser en særegenskab i forbindelse med andre dele af køretøjet, og overholdelsen af en eller flere forskrifter som følge heraf kun kan kontrolleres, når den enhed, der skal godkendes, virker sammen med andre dele af køretøjet, hvad enten disse er simulerede eller virkelige, skal den pågældende EØF-typegodkendelse begrænses i overensstemmelse hermed. EØF-typegodkendelsesskemaet for en teknisk enhed skal i så fald angive begrænsninger i brugen af denne og eventuelle monteringsforskrifter. Ved EØF-typegodkendelsen af motorkøretøjer kontrolleres det, at disse begrænsninger og forskrifter er overholdt.

3. Imidlertid skal ihændehaveren af en EØF-standardtypegodkendelse for en separat teknisk enhed, der er meddelt i henhold til denne artikel, udfylde den i artikel 5, stk. 3, foreskrevne attest og på hver enhed, der er fremstillet i overensstemmelse med den godkendte type, anføre fabriks- eller firmamærke, typemærke og, hvis særdirektivet foreskriver det, også typegodkendelsesnummeret. I sidstnævnte tilfælde kræves det ikke, at den i artikel 5, stk. 3, foreskrevne attest udfyldes.

4. Til hver fremstillet enhed skal ihændehaveren af et EØF-standardtypegodkendelsesskema, som efter bestemmelserne i stk. 2 indeholder begrænsninger i brugen af enheden, levere detaljerede oplysninger om disse begrænsninger samt angive eventuelle monteringsforskrifter."

FEST-Unofficial Archives

7. Artikel 10, stk. 1, tredje led, affattes således:

"- skal den enkelte medlemsstat på begæring af fabrikanten eller dennes befuldmægtigede efter forelæggelse af de i særdirektivet krævede oplysninger udfylde det i det relevante særdirektiv foreskrevne standardtypegodkendelsesskema. En kopi heraf udleveres til ansøgeren. De øvrige medlemsstater, over for hvilke der fremsættes begæring om national godkendelse for samme køretøjstype, godkender kopien som bevis for, at de foreskrevne undersøgelser allerede er foretaget."

8. Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

De ændringer, der er nødvendige for tilpasningen til den tekniske udvikling af

— bilag I,II og III,

— de bestemmelser i de i bilag II nævnte særlige direktiver, som udtrykkeligt anføres i disse direktiver,

fastsættes af Kommissionen efter proceduren i artikel 13.

Denne procedure anvendes ligeledes ved optagelse i et særdirektiv af bestemmelser vedrørende EØF-typegodkendelse for tekniske enheder."

FESO - Historical Archives

9. Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Henvises der til den procedure, der er fastsat i denne artikel, behandler udvalget de anmodninger om udtalelse, der fremsættes af Kommissionen. Når Kommissionen anmoder om udvalgets udtalelse, kan den fastsætte en frist for afgivelsen af denne udtalelse.

Udvalgets behandling afsluttes ikke med nogen afstemning. Ethvert medlem af udvalget kan dog kræve, at hans opfattelse indføres i mødeprotokollen."

Artikel 2

De i bilag I opregnede dokumenter anses for at have samme gyldighed som det i artikel 10, stk. 1, tredje led, omtalte standardtypegodkendelsesskema.

Artikel 3

1. Medlmesstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. oktober 1988. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Fra meddelelsen af dette direktiv drager medlemsstaterne omsorg for, at Kommissionen underrettes om ethvert forslag til love og administrative bestemmelser, som de påtænker at udstede på det af dette direktiv omfattede område, i så god tid, at Kommissionen kan fremsætte sine bemærkninger dertil.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

EEC - Historical Archives

Enten et af følgende dokumenter:

- EØF-standardtypegodkendelsesskema for så vidt angår en separat teknisk enhed,
- EØF-standardtypegodkendelsesskema for en teknisk enhed,
- EØF-standardtypegodkendelsesskema for en separat teknisk enhed,
- Model af et EØF-standardtypegodkendelsesskema (komponenter),
- Model af et EØF-standardtypegodkendelsesskema,
- Bilag til EØF-standardtypegodkendelsesskemaet (køretøjer),
- Bilag til EØF-standardtypegodkendelsesskemaet,
- Meddelelse vedrørende typegodkendelse,
- Meddelelse vedrørende godkendelse,

eller det delvis udfyldte standardtypegodkendelsesskema for et motorkøretøj, som der er givet et eksempel på i bilag II til direktiv 70/156/EØF.

FESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

a)

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

er

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

FESC Historical Archives

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Η ΣΕΛΙΔΑ ΑΥΤΗ ΑΚΥΡΩΝΕΙ ΚΑΙ
ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΑ ΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 12,
ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ COM(87) 26 ΤΕΛΙΚΟ
ΤΗΣ 2 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1987

ΑΦΟΡΑ ΜΟΝΟ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

COM(87) 26 τελικό /2

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1987

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους

(υποβληθείσα από την Επιτροπή στο Συμβούλιο)

COM(87) τελικό /2

EESC - Historical Archives

6. Το άρθρο 9α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"'Αρθρο 9α

1. Στις περιπτώσεις που οι ειδικές οδηγίες το ορίζουν ρητά, η έγκριση τύπου ΕΟΚ μπορεί να χορηγείται για τύπους οχημάτων ή μερών οχημάτων που αποτελούν ανεξάρτητη τεχνική ομάδα και για εξαρτήματα σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 3 έως 9 και του άρθρου 14.

2. Στις περιπτώσεις που η υπό έγκριση ανεξάρτητη τεχνική μονάδα εκπληρώνει το σκοπό της ή προσφέρει συγκεκριμένο χαρακτηριστικό μόνο όταν λειτουργεί σε συνδυασμό με ορισμένα εξαρτήματα του οχήματος και, ως εκ τούτου, η συμφωνία της με μία ή περισσότερες απαιτήσεις μπορεί να επιβεβαιωθεί μόνο όταν η υπό έγκριση ανεξάρτητη τεχνική μονάδα λειτουργεί σε συνδυασμό με άλλα εξαρτήματα του οχήματος, πραγματικά ή προσομοιωμένα, πρέπει να περιοριστεί αντίστοιχα και το εύρος της έγκρισης τύπου ΕΟΚ για την εν λόγω ανεξάρτητη τεχνική μονάδα. Ως εκ τούτου, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ για ανεξάρτητη τεχνική μονάδα τους ενδεχόμενους περιορισμούς, όσον αφορά τη χρήση της και τις ενδεχόμενες προδιαγραφές για την τοποθέτησή της. Η τήρηση των εν λόγω περιορισμών και προδιαγραφών επιβεβαιώνεται όταν χορηγείται έγκριση τύπου ΕΟΚ για το όχημα.

3. Εντούτοις, ο κάτοχος έγκρισης τύπου ΕΟΚ για ανεξάρτητη τεχνική μονάδα που χορηγείται σύμφωνα με το παρόν άρθρο συντάσσει το πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 και τοποθετεί σε κάθε μονάδα που κατασκευάζεται σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρωτότυπο την εμπορική ονομασία ή σήμα, τον τύπο και, αν προβλέπεται σχετικά στην ειδική οδηγία, τον αριθμό της έγκρισης τύπου. Στην τελευταία περίπτωση δεν απαιτείται η σύνταξη του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3.

4. Ο κάτοχος πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ το οποίο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 περιλαμβάνει περιορισμούς ως προς τη χρήση του, παρέχει με κάθε κατασκευαζόμενη μονάδα λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους περιορισμούς αυτούς και υποδεικνύει τους όρους τοποθέτησής της."

FESC Archives

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM (87) 26 , τελικό

Βρυξέλλες, 2 Φεβρουαρίου 1987

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους

(υποβληθείσα από την Επιτροπή στο Συμβούλιο)

COM (87) 26 τελικό

EESC - Historical Archives

Com 26 f.

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ

I. Εισαγωγή

Η προτεινόμενη τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ εμπίπτει στα πλαίσια του "Λευκού Βιβλίου σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς". Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ είναι η οδηγία πλαίσιο για την έγκριση τύπου ΕΟΚ οχημάτων με κινητήρα και, σαν τέτοια, είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επίτευξη μιας ενιαίας κοινής αγοράς για τα οχήματα.

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ αναφέρεται στην καθιέρωση σε όλη την Κοινότητα μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου για οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους και εκθέτει λεπτομερώς τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την απόκτηση πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία, η έγκριση τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους θα αρχίσει να εφαρμόζεται όταν θα εγκριθούν όλες οι ειδικές οδηγίες, που καλύπτουν τα διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων με κινητήρα (τα οποία ταξινομούνται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ). Στα δεκαέξι χρόνια που πέρασαν από την έγκριση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εγκρίθηκαν 41 από τις ειδικές οδηγίες που προαναφέρθηκαν ενώ παραμένουν ακόμη εκκρεμείς μόνο τρεις. Οι τρεις αυτές οδηγίες αναφέρονται σε ελαστικά, κρύσταλλα ασφαλείας και βάρη και διαστάσεις, και βρίσκονται προς έγκριση στο Συμβούλιο ήδη από το 1977.

Η εμπειρία των κρατών μελών και της βιομηχανίας σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ έδειξε ότι, όσο εκκρεμεί η εισαγωγή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ, επιβάλλεται να τροποποιηθεί η οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ώστε να βελτιωθούν οι διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται για τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες και εξαρτήματα και, λαμβανομένου υπόψη ότι η πλήρης έγκριση τύπου ΕΟΚ θα εφαρμοστεί στο μέλλον, να βελτιωθούν και να διασαφηνιστούν οι διοικητικές διαδικασίες που περιγράφονται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ σχετικά με την εφαρμογή της.

II. Περιεχόμενο της πρότασης

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις της οδηγίας αποβλέπουν στην απλοποίηση και τη διασαφήνιση της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ όπως αυτή περιγράφηκε στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις συγκεντρώνονται κυρίως στα ακόλουθα σημεία:

EN Translations

α) στον ορισμό των εννοιών των ανεξάρτητων τεχνικών μονάδων και εξαρτημάτων.(Ένας αριθμός ανεξάρτητων οδηγιών ήδη επιτρέπει να δοθεί έγκριση τύπου και στις ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες και στα εξαρτήματα αλλά μέχρι τώρα δεν έχει υπάρξει ορισμός των εννοιών αυτών)·

β) να επιτρέψει στα κράτη μέλη να μπορούν μόνα τους να ελέγχουν ότι ένας κατασκευαστής είναι σε θέση να εξασφαλίζει την πιστότητα της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρωτότυπο. Η τροποποίηση αυτή αντανακλά την πραγματικότητα από τη διαδικασία πιστότητας της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρότυπο όπως εφαρμόζεται σήμερα στα κράτη μέλη·

γ) στη μείωση των εγγράφων που κυκλοφορούν μεταξύ των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη συμφώνησαν ότι η υποχρέωση της αρχής που χορηγεί την έγκριση τύπου να κυκλοφορεί το ενημερωτικό έγγραφο (και τα σχετικά τεχνικά παραρτήματα), μπορεί να καταργηθεί και ότι το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, που χορηγείται σύμφωνα με τις αντίστοιχες ειδικές οδηγίες ή το μερικά συμπληρωμένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, πρέπει να ικανοποιεί τις συνηθισμένες απαιτήσεις ενημέρωσης των κρατών μελών·

δ) στη διασαφήνιση των διοικητικών διαδικασιών μεταξύ κρατών μελών, στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ορισμένα οχήματα (ή ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες ή εξαρτήματα), αν και συνοδεύεται από ένα πιστοποιητικό πιστότητας με ένα εγκεκριμένο πρωτότυπο, στην πραγματικότητα δεν συμφωνεί με αυτόν·

ε) στην κατάργηση της υποχρέωσης, σύμφωνα με την οποία ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες για τις οποίες ζητείται από τις αντίστοιχες ειδικές οδηγίες να έχουν τοποθετημένο στη μονάδα τον αριθμό έγκρισης τύπου, να συνοδεύονται και από το αντίστοιχο πιστοποιητικό πιστότητας,

στ) στη διόρθωση μη σημαντικών φραστικών λαθών της αρχικής οδηγίας.

FESC Historical Archives

III. Η διακυβερνητική συνδιάσκεψη που συγκλήθηκε στο Λουξεμβούργο, στις 9 Σεπτεμβρίου 1985 είχε ζητήσει από τα κοινοτικά όργανα να θεσπίσουν τις αρχές και τους κανόνες βάσει των οποίων θα πρέπει να ασκούνται οι εκτελεστικές αρμοδιότητες της Επιτροπής.

Βάσει του αιτήματος αυτού, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο πρόταση (έγγραφο COM(86)35 τελικό) με την οποία καθορίζονται οι κανόνες στους οποίους πρέπει να ανταποκρίνονται οι διαδικασίες άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που παραχωρεί το Συμβούλιο στην Επιτροπή. Στην πρόταση αυτή περιέχονται τα τρία είδη διαδικασιών που αναφέρθηκαν κατά τη διάρκεια των εργασιών της συνδιάσκεψης (συμβουλευτική επιτροπή, επιτροπή διαχείρισης, επιτροπή κανονιστικής ρύθμισης).

Κρίνοντας ότι η διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής είναι η πιο κατάλληλη στον τομέα της πραγματοποίησης της εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή προτείνει να εισαχθεί η διαδικασία αυτή στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ.

EESC - Historical Archives

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 100,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (1) όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, καθορίζει τη κοινοτική διαδικασία χορήγησης έγκρισης τύπου για οχήματα που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις που περιγράφονται σε ειδικές οδηγίες, όπως επίσης και τον κατάλογο των εξαρτημάτων οχημάτων και των χαρακτηριστικών που καλύπτονται από τις εν λόγω οδηγίες,

ότι για να μειωθεί η πιθανότητα παρερμηνείας που προκύπτει από τη διατύπωση ορισμένων άρθρων, της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, απαιτείται να γίνουν ορισμένες μικρές διορθώσεις,

ότι για να είναι η εν λόγω διαδικασία έγκρισης τύπου πλήρης στην εφαρμογή της, είναι αναγκαίο να καλύπτει εξαρτήματα και ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες και ότι κάθε έννοια πρέπει να ορίζεται με ακρίβεια,

---

(1) ΕΕ L 42, 23.2.1970, σ.1

EEC Historical Archives

ότι για τη σωστή εφαρμογή της ενλόγω διαδικασίας έγκρισης τύπου, ο έλεγχος της συμφωνίας της παραγωγής με τον εγκεκριμένο τύπο πρέπει να περιλαμβάνει την επιβεβαίωση των διευθετήσεων που έχουν γίνει από τον κατασκευαστή για την εξασφάλιση της πιστότητας της παραγωγής των οχημάτων, των ανεξάρτητων τεχνικών μονάδων ή των εξαρτημάτων με το εγκεκριμένο πρωτότυπο,

ότι για τη μείωση του αριθμού των εγγράφων που κυκλοφορούν σήμερα μεταξύ των κρατών μελών, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, είτε της σχετικής οδηγίας ή το μερικά συμπληρωμένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου που επισυνάπτεται στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ, πρέπει να ικανοποιεί τις συνηθισμένες απαιτήσεις ενημέρωσης των κρατών μελών, που έχουν τη δυνατότητα να ζητούν πληρέστερες τεχνικές πληροφορίες,

ότι πρέπει να διασαφηνιστούν οι διοικητικές διαδικασίες που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ των κρατών μελών, στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος δηλώνει στο κράτος μέλος που χορηγεί την έγκριση τύπου ότι ορισμένα οχήματα δεν συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο και ότι, ως εκ τούτου υπάρχουν λόγοι να πιστεύει ότι η πιστότητα της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρωτότυπο δεν διασφαλίστηκε σωστά,

ότι στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ειδικές οδηγίες προβλέπουν ότι μια ανεξάρτητη τεχνική μονάδα πρέπει να φέρει τον αριθμό έγκρισης τύπου, δεν πρέπει να είναι υποχρεωτικό να συνοδεύεται κάθε μονάδα από ένα πιστοποιητικό πιστότητας· ότι πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να ζητείται από τον κατασκευαστή μιας ανεξάρτητης τεχνικής μονάδας να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τους περιορισμούς της χρήσης της και τις συνθήκες όσον αφορά την τοποθέτησή της,

ότι οι ειδικές οδηγίες που θα εκδοθούν δυνάμει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ εντάσσονται στα μέτρα που αποβλέπουν στην εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς· ότι πρέπει, συνεπώς, με γνώμονα την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας λήψεως αποφάσεων, να προβλεφθεί ότι τα μέτρα που είναι αναγκαία για την προσαρμογή των διατάξεων των ειδικών οδηγιών στην τεχνική πρόοδο λαμβάνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

'Αρθρο 1

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

'Αρθρο 2

1. Τα άρθρα 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

" 'Αρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

- "όχημα", κάθε όχημα με κινητήρα που προορίζεται να χρησιμοποιείται σε δρόμο, με ή χωρίς αμάξωμα, που έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και μέγιστη ονομαστική ταχύτητα μεγαλύτερη από 25 χιλιόμετρα ανά ώρα και τα ρυμουλκούμενά τους οχήματα, εξαιρουμένων των οχημάτων που κινούνται σε σιδηροτροχιές και των αγροτικών ελκυστήρων και μηχανημάτων,

- "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα", διάταξη που προορίζεται να είναι μέρος ενός οχήματος, που μπορεί να λαμβάνει ανεξάρτητη έγκριση τύπου, αλλά μόνον σε σχέση με έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων που πρέπει να πληρεί τις απαιτήσεις ειδικής οδηγίας,

- "εξάρτημα", διάταξη που προορίζεται να αποτελεί μέρος ενός οχήματος, που μπορεί να λαμβάνει έγκριση τύπου ανεξάρτητα από ένα συγκεκριμένο όχημα, που πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ειδικής οδηγίας.

'Αρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

FESO Historical Archives

(α) "εθνική έγκριση τύπου" η διοικητική διαδικασία που είναι γνωστή ως:

- agréation par type/typegoedkeuring στη βελγική νομοθεσία,
- standardtypegodkendelse στη δανική νομοθεσία,
- allgemeine Betriebserlaubnis στη γερμανική νομοθεσία,
- έγκριση τύπου στην ελληνική νομοθεσία,
- homologacion de tipo στην ισπανική νομοθεσία,
- réception par type or homologation στη γαλλική νομοθεσία,
- type approval στην ιρλανδική νομοθεσία,
- omologazione del tipo στην ιταλική νομοθεσία,
- agréation στη νομοθεσία του Λουξεμβούργου,
- typegoedkeuring στην ολλανδική νομοθεσία,
- aprovaçao de marca de modelo στην πορτογαλική νομοθεσία,
- type approval στη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου"

(β) " έγκριση τύπου ΕΟΚ " , η διαδικασία σύμφωνα με την οποία ένα κράτος μέλος πιστοποιεί ότι τύπος οχήματος, ανεξάρτητη τεχνική μονάδα ή εξάρτημα ικανοποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις των μεμονωμένων οδηγιών και ελέγχων που αναφέρονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ, το υπόδειγμα του οποίου δίνεται στο παράρτημα ΙΙ. και, κατά περίπτωση, συμπληρώνεται με το παράρτημα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου που περιλαμβάνεται στις ειδικές οδηγίες."

2. Τα άρθρα 4 και 5 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

" Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν τους τύπους οχημάτων που ικανοποιούν τις ακόλουθες συνθήκες:

(α) ο τύπος οχήματος πρέπει να συμφωνεί με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο ενημερωτικό έντυπο,

FESC Historical Archives

(β) ο τύπος οχήματος πρέπει να ικανοποιεί τους ελέγχους που αναφέρονται στο υπόδειγμα του άρθρου 2 υπό β) του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου.

2. Τα κράτη μέλη που χορηγούν μια έγκριση τύπου λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να επιβεβαιώσουν, στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο και, εν ανάγκη, σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι έχουν γίνει όλες οι απαιτούμενες διευθετήσεις ώστε να διασφαλιστεί η συμφωνία των παραγομένων οχημάτων με τον εγκεκριμένο τύπο.

3. Τα κράτη μέλη που χορηγούν εγκρίσεις τύπου λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να επιβεβαιώσουν, στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο και εν ανάγκη σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι οι διευθετήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εξακολουθούν να επαρκούν και ότι τα πρωτότυπα παραγωγής συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο. Η επιβεβαίωση ότι τα πρωτότυπα παραγωγής συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο πρέπει να περιορίζεται σε δειγματοληπτικούς ελέγχους.

4. Τα κράτη μέλη συμπληρώνουν όλα τα μέρη του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου για κάθε τύπο οχήματος που εγκρίνουν.

Άρθρο 5

1. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους αποστέλλει σε προθεσμία ενός μηνός, στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου για κάθε τύπο οχήματος που εγκρίνει ή αρνείται να εγκρίνει.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, εντούτοις, να ζητήσουν από το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση τύπου ή τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, πρόσθετες πληροφορίες που περιέχονται στα τεχνικά έγγραφα που αναφέρονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου.

3. Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του στο κράτος μέλος εγγραφής συντάσσει πιστοποιητικό πιστότητας, του οποίου το υπόδειγμα δίδεται στο παράρτημα III, για κάθε όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρωτότυπο.

EESC Historical Archives

4. Εντούτοις, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν, για λόγους φορολόγησης του οχήματος ή για να συντάξουν τα έγγραφα άδειας κυκλοφορίας του, να σημειώνονται στο πιστοποιητικό πιστότητας στοιχεία εκτός από εκείνα που αναφέρονται στο παράρτημα III, υπό τον όρο ότι αυτά αναγράφονται διεξοδικά στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ή ότι προκύπτουν από απλούς υπολογισμούς."

3. Στο άρθρο 6 παράγραφος 2 διαγράφεται η ακόλουθη φράση.

"..... και στέλνει στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών, σε περιοδικές παρτίδες, αντίγραφα των τροποποιήσεων των ενημερωτικών εγγράφων που έχουν ήδη διανεμηθεί."

4. Στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"2. Εν πάση περιπτώσει, το εν λόγω πιστοποιητικό δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος να λαμβάνει παρόμοια μέτρα όσον αφορά τα οχήματα που δεν συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο.

Θεωρείται ότι δεν υπάρχει συμφωνία με το εγκεκριμένο πρωτότυπο στις περιπτώσεις που διαπιστώνονται αποκλίσεις από τα στοιχεία του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου και εφόσον οι εν λόγω αποκλίσεις δεν έχουν εγκριθεί βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 2 ή 3, από το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση τύπου. Δεν θεωρείται ότι ένα όχημα αποκλίνει από το εγκεκριμένο πρωτότυπο όταν ειδικές οδηγίες προβλέπουν ανοχές οι οποίες δεν παραβιάζονται."

5. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Άρθρο 8

1. Αν ένα κράτος μέλος που χορήγησε έγκριση τύπου ΕΟΚ διαπιστώσει ότι ορισμένα οχήματα που συνοδεύονται από ένα πιστοποιητικό πιστότητας δεν συμφωνούν με το πρωτότυπο που έχει εγκρίνει,

FEC - Historical Archives

λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα πρωτότυπα παραγωγής συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο. Οι αρμόδιες αρχές του εν λόγω κράτους μέλους ενημερώνουν τις αντίστοιχες αρχές των άλλων κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν, και τα οποία μπορούν να επεκτείνονται, κατά περίπτωση, μέχρι την αφαίρεση της έγκρισης τύπου ΕΟΚ.

2. Αν ένα κράτος μέλος δηλώσει ότι ορισμένα οχήματα που συνοδεύονται από πιστοποιητικό πιστότητας δεν συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΟΚ να επιβεβαιώσει ότι τα πρωτότυπα παραγωγής συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο. Το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για τη χορήγηση της έγκρισης τύπου ΕΟΚ προβαίνει στον ζητούμενο έλεγχο συμφωνίας της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρωτότυπο, σε προθεσμία έξι μηνών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης με, αν αυτό θεωρείται αναγκαίο, τη συνεργασία του κράτους μέλους που ζήτησε τη διεξαγωγή του εν λόγω ελέγχου.

Στις περιπτώσεις που διαπιστώνεται έλλειψη πιστότητας, μεταξύ παραγωγής και εγκεκριμένου πρωτότυπου , η αρχή του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση τύπου λαμβάνει τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 .

3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αλληλοενημερώνονται , σε προθεσμία ενός μηνός ,σχετικά με κάθε αφαίρεση έγκρισης τύπου ΕΟΚ, όπως και για τους λόγους που οδήγησαν στο μέτρο αυτό.

4. Αν το κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΟΚ αμφισβητεί την έλλειψη πιστότητας μεταξύ παραγωγής και εγκεκριμένου πρωτοτύπου που του κοινοποιήθηκε, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για να διευθετήσουν τη διαφωνία τους.

Η Επιτροπή πρεσβαίται ενήμερη και όπου είναι αναγκαίο , προβαίνει στις κατάλληλες διαβουλεύσεις με στόχο την επίτευξη συμφωνίας."

FESO Historical Archives

6. Το άρθρο 9α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

'Αρθρο 9α

1. Στις περιπτώσεις που οι ειδικές οδηγίες το ορίζουν ρητά, η έγκριση τύπου ΕΟΚ μπορεί να χορηγείται για τύπους οχημάτων ή μερών οχημάτων που αποτελούν ανεξάρτητη τεχνική ομάδα και για εξαρτήματα σύμφωνα με τις διαταξεις των άρθρων 3 ως 9 και του άρθρου 14.

2. Στις περιπτώσεις που η υπό έγκριση ανεξάρτητη τεχνική μονάδα εκπληρώνει το σκοπό της ή προσφέρει συγκεκριμένο χαρακτηριστικό μόνο όταν λειτουργεί σε συνδυασμό με ορισμένα εξαρτήματα του οχήματος και ως εκ τούτου η συμφωνία της με μία ή περισσότερες απαιτήσεις μπορεί να επιβεβαιωθεί μόνο όταν η υπό έγκριση ανεξάρτητη τεχνική μονάδα λειτουργεί σε συνδυασμό με άλλα εξαρτήματα του οχήματος, πραγματικά ή προσομοιωμένα, πρέπει να περιοριστεί αντίστοιχα και το εύρος της έγκρισης τύπου ΕΟΚ για την εν λόγω ανεξάρτητη τεχνική μονάδα. Ως εκ τούτου, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ για ανεξάρτητη τεχνική μονάδα πρέπει να περιλαμβάνει όλους τους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση της και να υποδεικνύει τους όρους τοποθέτησής της. Η τήρηση των εν λόγω περιορισμών και συνθηκών επιβεβαιώνεται όταν χορηγείται έγκριση τύπου ΕΟΚ για το όχημα.

3. Εντούτοις, ο κάτοχος έγκρισης τύπου ΕΟΚ για ανεξάρτητη τεχνική μονάδα που χορηγείται σύμφωνα με το παρόν άρθρο συντάσσει το πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 και τοποθετεί σε κάθε μονάδα που κατασκευάζεται σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρωτότυπο την εμπορική ονομασία ή σήμα, τον τύπο και, αν προβλέπεται σχετικά στη ειδική οδηγία, τον αριθμό της έγκρισης τύπου. Στην τελευταία περίπτωση δεν απαιτείται η σύνταξη του πιστοποιητικού που προβλέται στο άρθρο 5 παράγραφος 3.

4. Ο κάτοχος πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ το οποίο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 περιλαμβάνει περιορισμούς ως προς τη χρήση του, παρέχει με κάθε κατασκευαζόμενη μονάδα λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τους περιορισμούς αυτούς και υποδεικνύει τους όρους τοποθέτησής της".

7. Στο άρθρο 10 παράγραφος 1 , η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

" - ύστερα από αίτηση του κατασκευαστή ή του εξουσιοδοτουμένου αντιπροσώπου του και υποβολή των πληροφοριών που απαιτούνται από την ειδική οδηγία, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος συντάσσει το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της εν λόγω ειδικής οδηγίας. Αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού αποστέλλεται στον αιτούντα. Σχετικά με οχήματα του ιδίου τύπου , τα άλλα κράτη μέλη δέχονται το εν λόγω αντίγραφο σαν απόδειξη ότι έχουν εκτελεστεί οι αναγκαίες δοκιμές."

8. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο.

"Άρθρο 11

Οι τροποποιήσεις οι οποίες απαιτούνται για να προσαρμοσθούν στην τεχνική πρόοδο:

- τα παραρτήματα I . II και III της παρούσας οδηγίας , ή

- οι διατάξεις των ειδικών οδηγιών που αναφέρονται στο παράρτημα II και προσδιορίζονται σε κάθε μία από τις εν λόγω οδηγίες

θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13.

Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται επίσης προκειμένου να εισαχθούν σε ειδική οδηγία διατάξεις σχετικά με την έγκριση ΕΟΚ τεχνικών μονάδων".

FESC Historical Archives

9. Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

'Αρθρο 13

" Σε περίπτωση κατά την οποία γίνεται αναφορά στη διαδικασία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο , η επιτροπή αποφαίνεται επί των αιτήσεων για τη διατύπωση , γνώμης που της υποβάλλει η Επιτροπή. Στην αίτησή της , η Επιτροπή μπορεί να ορίσει την προθεσμία μέσα στην οποία η εν λόγω επιτροπή πρέπει να διατυπώσει γνώμη.

Τις συνεδριάσεις της επιτροπής δεν ακολουθεί ψηφοφορία .Κάθε μέλος της, όμως, μπορεί να απαιτήσει να αναφερθεί στα πρακτικά η γνώμη του."

'Αρθρο 2

Τα έγγραφα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα θεωρούνται ισοδύναμα με το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 10 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

'Αρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις διατάξεις που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία την 1η Οκτωβρίου 1988. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Μετά την κοινοποίηση της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να ενημερώνουν έγκαιρα την Επιτροπή σχετικά με τις νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις που προτίθενται να εγκρίνουν στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, ώστε να έχει το χρόνο η Επιτροπή να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

'Αρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ESC Historical Archives

Παράρτημα .

'Ενα από τα ακόλουθα:

- Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ σχετικά με ανεξάρτητη τεχνική μονάδα,
- Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ για τεχνική μονάδα,
- Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ για ανεξάρτητη τεχνική μονάδα,
- Υπόδειγμα πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ για εξαρτήματα,
- Υπόδειγμα πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ,
- Παράρτημα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ για οχήματα,
- Παράρτημα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΟΚ,
- Ανακοίνωση σχετικά με την έγκριση τύπου...,
- Ανακοίνωση σχετικά με την έγκριση....,

ή το εν μέρει συμπληρωμένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου για οχήματα με κινητήρα, το υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

FESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

FESC - Historical Archives

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(87) 26 final.

Bruselas, 11 de febrero de 1987

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques

---

(presentada por la Comisión al Consejo)

COM(87) 26 final.

FESC - Historical Archives

EXPOSE DES MOTIFS

1. Introduction

La modification proposée de la directive 70/156/CEE s'inscrit tombe dans le cadre du "livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur". La directive 70/156/CEE est la directive cadre pour la réception CEE des véhicules à moteur et, en tant que telle, constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur.

La directive 70/156/CEE fixe la procédure communautaire à suivre pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques. Comme fixé par la directive, la réception CEE des véhicules à moteur et de leurs remorques deviendra applicable lorsque toutes les directives particulières, couvrant les différentes caractéristiques techniques des véhicules à moteur (énumérées à l'annexe II de la directive 70/156/CEE), auront été arrêtées. Au cours des 16 années qui ont suivi l'adoption de la directive 70/156/CEE, 41 directives particulières ont été arrêtées et seulement trois directives restent en suspens. Ces trois directives, qui concernent les pneus, les vitres de sécurité et les poids et mesures, ont été soumises au Conseil en 1977.

L'expérience des Etats membres et de l'industrie concernant l'application de la procédure de réception CEE a montré qu'en attendant l'introduction d'une réception CEE complète, il est nécessaire de modifier la directive 70/156/CEE afin d'améliorer les procédures administratives à appliquer pour la réception d'entités et de composants techniques particuliers et, compte tenu du fait qu'une réception CEE complète sera appplicable à l'avenir, d'améliorer et de clarifier les procédures administratives fixées dans la directive 70/156/CEE pour sa mise en oeuvre.

FESC - Association

a) définir les concepts d'entité technique et de composant. (Un certain nombre de directives particulières permettent déjà d'accorder la réception aux entités techniques et aux composants, mais il n'existe pas à ce jour de définition de ces concepts);

b) permettre aux Etats membres de s'assurer qu'un constructeur est en mesure de garantir la conformité de sa production au type réceptionné. Cette modification reflète la réalité du contrôle de la conformité de la production tel qu'il est appliqué dans les Etats membres;

c) réduire la masse de documentation échangée entre Etats membres. Les Etats membres sont convenus que l'obligation pour l'autorité compétente de faire circuler les fiches de renseignements (et les annexes techniques qui les accompagnent) pouvait être supprimée et que la fiche de réception proprement dite, soit celle des directives particulières applicables, soit celle partiellement remplie de la directive 70/156/CEE, devait suffire pour satisfaire aux besoins normaux d'information courants des Etats membres;

d) clarifier les procédures administratives régissant les relations entre Etats membres lorsqu'un Etat membre constate qu'un certain nombre de véhicules (ou d'entités ou composants techniques particuliers), bien qu'accompagnés d'un certificat de conformité, ne sont pas conformes;

e) supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

f) corriger les erreurs mineures dans le texte original de la directive.

II. La conférence intergouvernementale convoquée à Luxembourg le 9 septembre 1985 avait demandé aux instances communautaires d'adopter les principes et les règles sur la base desquels devaient être exercées les compétences d'exécution de la Commission.

Suite à cette demande, la Commission a présenté au Conseil une proposition (doc. COM(86)35 final) fixant les règles auxquelles doivent répondre les modalités de compétences d'exécution conférées par le Conseil à la Commission Dans cette proposition, la Commission a repris les trois types de procédures mentionnées pendant les travaux de la conférence (Comité consultatif, Comité de gestion, Comité de réglementation).

Estimant que la procédure du Comité consultatif est la plus appropriée dans le domaine de la réalisation du Marché intérieur, la Commission propose d'introduire cette procédure dans la directive 70/156/CEE.

EG Historical Archives

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 100,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que la Directiva del Consejo 70/156/CEE (1), cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal, estableció el procedimiento de homologación CEE para los vehículos construidos de conformidad con los requisitos técnicos previstos en directivas específicas, y también la relación de piezas y características de los vehículos a que se hace referencia en esas directivas;

Considerando que, con objeto de eliminar cualquier interpretación errónea que tenga su origen en la redacción de determinados artículos de la Directiva, es necesario introducir pequeñas correcciones;

Considerando que, para una aplicación total de dicho procedimiento de homologación, es necesario que se aplique a los componentes y a los elementos técnicos independientes, y que cada concepto sea definido con precisión;

Considerando que, a fin de aplicar correctamente dicho procedimiento de homologación, el control de conformidad de la producción deberá incluir el control de las medidas adoptadas por el constructor para asegurar que los vehículos, los elementos técnicos independientes o los componentes producidos sean conformes al tipo homologado;

Considerando que, para reducir el volumen de documentación actualmente en circulación entre Estados miembros, el certificado de homologación, establecido de conformidad con la directiva específica pertinente o el certificado de homologación completado parcialmente e incorporando como Anexo a la Directiva 70/156/CEE deben considerarse suficientes para satisfacer las necesidades normales de información de los Estados miembros, que tienen la posibilidad de pedir una serie más completa de datos técnicos;

---

(1) DO nº L 42 sw 23.2.1970, p. 1

EC Historical Archives

Considerando que se deben precisar los procedimientos administrativos que regulan las relaciones entre Estados miembros cuando un Estado miembro demuestra al Estado miembro responsable de la homologación que algunos vehículos no son conformes al tipo homologado y que, en consecuencia, existen motivos para creer que no se ha garantizado adecuadamente la conformidad de la producción;

Considerando que, en los casos en que las directivas específicas establezcan que un elemento técnico independiente debe llevar el número de homologación, no debe ser obligatorio que cada elemento vaya acompañado de un certificado de conformidad;

Considerando que, en cualquier caso, el fabricante de un elemento técnico independiente puede estar obligado a suministrar información sobre las restricciones relativas a su empleo y sobre las condiciones de su instalación;

Considerando que las directivas específicas previstas en la Directiva 70/156/CEE forman parte de las medidas destinadas a establecer el mercado interior; que conviene, en consecuencia, en función de la rapidez y eficacia del proceso de decisión, que la Comisión adopte las medidas necesarias para adaptar las disposiciones de las directivas específicas al progreso técnico según el procedimiento del Comité Consultivo,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva del Consejo 70/156/CEE quedará modificada como sigue:

1. Los artículos 1 y 2 serán sustituidos por los siguientes artículos:

"Artículo 1

A los efectos de la presente Directiva:

- se entenderá por vehículo, cualquier vehículo a motor destinado a circular por carretera, con o sin carrocería, que tenga al menos cuatro ruedas y una velocidad máxima por construcción superior a los 25 km/h, incluidos sus remolques, con excepción de los vehículos que se desplacen sobre raíles y de los tractores y máquinas agrícolas.

FEC - Histórico Archivos

- se entenderá por "elemento técnico independiente", cualquier dispositivo destinado a constituir una parte de un vehículo que pueda ser homologado independientemente pero sólo en relación con uno o varios tipos de vehículos determinados que reúnan los requisitos de una directiva específica;
- se entenderá por "componente", cualquier dispositivo destinado a constituir una parte de un vehículo que pueda ser homologado independientemente de un vehículo que reúna los requisitos de una directiva específica.

"Artículo 2

A los efectos de la presente Directiva:

(a) se entenderá por "homologación de alcance nacional", el acto administrativo denominado:

- agréation par type/typegoedkeuring, en la legislación belga;
- standartypegodkendelse, en la legislación danesa;
- allgemeine Betriebserlaubnis, en la legislación alemana;
- έγκριση τύπου, en la legislación griega;
- homologación de tipo, en la legislación española;
- réception par type or homologación, en la legislación francesa;
- type approval, en la legislación irlandesa;
- omologazione del tipo, en la legislación italiana;
- agréation, en la legislación luxemburguesa;
- typegoekeuring, en la legislación neerlandesa;
- aprovação de marca e modelo, en la legislación portuguesa;
- type approval, en la legislación del Reino Unido.

(b) se entenderá por "homologación CEE" el acto por el cual un Estado miembro hace constar que un tipo de vehículo, un elemento técnico independiente o un componente se ajusta a las disposiciones técnicas de las directivas específicas y ha pasado los controles previstos en el certificado de homologación CEE, cuyo modelo figura en el Anexo II, completado, en su caso, por el Anexo del certificado de homologación que figure en las Directivas específicas".

2. Los artículos 4 y 5 serán sustituidos por los artículos siguientes:

Historical Archive

"Artículo 4

1. Los Estados miembros homologarán aquellos tipos de vehículos que reúnan las siguientes condiciones:

   (a) que el tipo de vehículo se ajuste a los datos que figuren en la tarjeta de características;

   (b) que el tipo de vehículo pase los controles previstos en el modelo de certificado de homologación mencionado en la letra b) del artículo 2.

2. En la medida en que ello fuere preciso, el Estado miembro que haya concedido la homologación adoptará las medidas necesarias para controlar, si fuere necesario en colaboración con las autoridades competentes de los demás Estados miembros, si se han adoptado las disposiciones necesarias para garantizar la conformidad de los vehículos producidos con el tipo homologado.

3. En la medida en que ello fuera preciso, el Estado miembro que haya concedido la homologación adoptará las medidas necesarias para controlar, si fuere necesario en colaboración con las autoridades competentes de los demás Estados miembros, si dichas medidas siguen siendo adecuadas y si los modelos producidos son conformes al tipo homologado. El control de la conformidad de los modelos producidos con el tipo homologado se limitará a la práctica de sondeos.

4. El Estado miembro rellenará todos los epígrafes del certificado de homologación para cada uno de los tipos de vehículos que homologue.

"Artículo 5

1. Las autoridades competentes de cada Estado miembro enviarán a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes, una copia del certificado de homologación para cada tipo de vehículo que homologuen o cuya homologación denieguen.

2. No obstante, los Estados miembros podrán solicitar al Estado miembro que haya concedido la homologación, al fabricante o a su representante la in-

HEC Historical Archives

formación complementaria contenida en los documentos técnicos enumerados en el certificado de homologación.

3. Para cada vehículo fabricado conforme al tipo homologado, el fabricante o su representante en el país de matriculación extenderá un certificado de conformidad, cuyo modelo figura en el Anexo III.

4. No obstante, al objeto de gravar el vehículo o de extender sus documentos de matriculación, los Estados miembros podrán solicitar que figuren en el certificado de conformidad otras indicaciones distintas de las mencionadas en el Anexo III, siempre que aparezcan explícitamente en el certificado de homologación o que se deduzcan de éste por medio de cálculos sencillos."

3. En el apartado 2 del artículo 6 se suprimirá la frase siguiente:

"..... y remitirán a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, mediante envíos reagrupados y periódicos, copias de las modificaciones introducidas en las tarjetas de características ya difundidas."

4. El apartado 2 del artículo 7 será sustituido por el apartado siguiente:

"2. No obstante, dicho certificado no será obstáculo para que un Estado miembro adopte tales medidas respecto de los vehículos no conformes al tipo homologado.

No existirá conformidad con el tipo homologado cuando se compruebe que existen diferencias, en relación con el certificado de homologación, que no han sido autorizadas en virtud de los apartado 2 ó 3 del artículo 6 por el Estado miembro que haya concedido la homologación. Cuando las directivas específicas prevean valores límites se considerará que no existen diferencias en relación con el tipo homologado siempre que se respeten dichos valores límites."

5. El artículo 8 será sustituido por el artículo siguiente:

"Artículo 8

1. Si el Estado miembro que ha concedido la homologación CEE comprueba que

FES Histórico de Archivos

varios vehículos que disponen del certificado de conformidad no son conformes al tipo que ha homologado, adoptará las medidas que sean necesarias para asegurar la conformidad de los modelos producidos con el tipo homologado. Las autoridades competentes de dicho Estado coumnicarán a las de los demás Estados miembros las medidas que hayan adoptado, que podrán comprender, eventualmente, incluso la retirada de la homologación CEE.

2. Si un Estado miembro demuestra que varios vehículos que disponen del certificado de conformidad no son conformes al tipo homologado, podrá solicitar al Estado miembro que concedió la homolgación CEE que controle la conformidad de los modelos producidos con el tipo homologado. El Estado miembro a quien incumba la concesión de la homologación CEE efectuará el control de conformidad de la fabricación solicitado, dentro de un período de 6 meses siguiendo a la fecha de la solicitud, con la cooperación, si fuere necesario, del Estado miembro que haya solicitado dicho control.

   Cuando se compruebe la falta de conformidad, la autoridad del Estado miembro que ha concedido la homologación adoptará las medidas señaladas en el apartado 1.

3. Las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente, en el plazo de un mes, acerca de la retirada de una homologación CEE concedida, así como acerca de los motivos que justifiquen dicha medida.

4. Si el Estado miembro que ha concedido la homologación CEE impugna la falta de conformidad de la que ha sido informado, los Estados miembros interesados procurarán resolver la controversia. Se mantendrá informada a la Comisión, que, en tanto fuere necesario, celebrará las consultas pertinentes con miras a alcanzar una solución".

6. El artículo 9 bis será sustituido por el artículo siguiente:

"Artículo 9 bis

1. En la medida en que las directivas específicas lo prevean expresamente, podrá también concederse la homologación CEE a los tipos de dispositivos

FESO Histórico

o de partes de vehículos que constituyan un elemento técnico independiente y a los componentes de conformidad con las disposiciones de los artículos 3 a 9 y 14.

2. Cuando el elemento técnico independiente que debe ser homologado cumpla su función o presente una característica particular únicamente en relación con otros componentes del vehículo y, por ello, el cumplimiento de uno o más requisitos sólo pueda comprobarse cuando el elemento técnico independiente que deba homologarse funcione en conexión con otros componentes del vehículo, simulados o reales, el alcance de la homologación CEE del elemento técnico independiente deberá restingirse consecuentemente. El certificado de homologación CEE de un elemento tecnico independiente, en tal caso, las restricciones relativas a su utilización y las prescripciones para su montaje; en el momento de la homologación CEE del vehículo se comprobará el cumplimiento de dichas restricciones y prescripciones.

3. No obstante, el titular de una homologación CEE para un elemento técnico independiente con arreglo al presente artículo cumplimentará el certificado previsto en el apartado 3 del artículo 5 y estampará en cada elemento fabricado de conformidad con el tipo homologado su nombre o marca comercial, el tipo y, cuando así lo prevea la directiva específica, el número de homologación. En este último caso, no habrá obligación de cumplimentar el certificado previsto en el apartado 3 del artículo 5.

4. El titular de un certificado de homologación CEE que, con arreglo a las disposiciones del apartado 2, contenga restricciones en cuanto a su empleo, facilitará para cada elemento fabricado información detallada sobre estas retricciones, e indicará las condiciones para su montaje."

7. El tercer guión del apartado 1 del artículo 10 será sustituido por el guión siguiente:

"- a solicitud de un fabricante o de su representante y previa presentación de la información que requiera la directiva específica, el Estado miembro interesado cumplimentará el certificado de homologación de conformidad con la directiva especifica correspondiente. Se entregará una copia de dicho certificado al solicitante. Con respecto a los vehículos del mismo tipo, los demás Estados miembros aceptarán dicho documento como prueba de que se han efectuado los controles previstos."

EEG Misión Archivo

8. El artículo 11 será sustituido por el artículo siguiente:

"Artículo 11

Las modificaciones que sean necesarias para adaptar al progreso técnico:

- los Anexos I, II y III de la presente Directiva, o
- las disposiciones de las directivas específicas a que se refiere el Anexo II, que se designarán expresamente en cada una de dichas directivas,

serán adoptadas por la Comisión de conformidad con el procedimiento del artículo 13.

Este procedimiento se aplicará igualmente para introducir en cada una de las directivas específicas las disposiciones relativas a la homologación CEE de los elementos técnicos independientes."

9. El artículo 13 será susituido por el artículo siguiente:

"Artículo 13

En caso de que se recurra al procedimiento previsto en el presente artículo, el Comité deliberará sobre las peticiones de dictamen formuladas por la Comisión. La Comisión, al solicitar el dictamen del Comité, podra fijar el plazo en el que deberá emitirse.

Las deliberaciones del Comité no estarán sujetas a votación alguna. No obstante, cualquier miembro del Comité podrá exigir que su opinión se haga constar en el acta.

Artículo 2

Los documentos enumerados en el Anexo se considerarán equivalentes al certificado de homologación a que se refiere el párrafo tercero del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva, a más tardar, el 1º de octubre de 1988 e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

FESO Historical Archives

2. A partir de la modificación de la presente Directiva, los Estados miembros adoptarán las medidas mencionadas para informar a la Comisión, con la suficiente antelación para permitirle presentar sus observaciones sobre cualesquiera proyectos de disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que se propongan adoptar en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

EESC - Historical Archives

Anexo I

Uno de los siguiente:

- Certificado de homologación CEE con respecto a un elemento técnico independiente;
- Certificado de homologación CEE para un elemento técnico;
- Certificado de homologación CEE para un elemento técnico independiente;
- Modelo de certificado de homologación CEE para un componente;
- Modelo de certificado de homologación CEE;
- Anexo del certificado de homologación CEE para un vehículo ....;
- Anexo del certificado de homologación CEE ....;
- Comunicación relativa a la homologación ....;
- Comunicación relativa a la aprobación ....;

o, el certificado de homologación parcialmente cumplimentado para un vehículo a motor, cuyo modelo figura en el Anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

FESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

   No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

   YES

a)

   WHICH ONES?

   The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

   The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
   (additional costs)

   None

EESC - Historical Archives

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(87) 26 final

Bruxelas, 2 de Fevereiro de 1987

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques

---

(Apresentado pela Comissão ao Conselho)

EESC - Historical Archives

EXPOSE DES MOTIFS

1. Introduction

La modification proposée de la directive 70/156/CEE s'inscrit tombe dans le cadre du "livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur". La directive 70/156/CEE est la directive cadre pour la réception CEE des véhicules à moteur et, en tant que telle, constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur.

La directive 70/156/CEE fixe la procédure communautaire à suivre pour la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques. Comme fixé par la directive, la réception CEE des véhicules à moteur et de leurs remorques deviendra applicable lorsque toutes les directives particulières, couvrant les différentes caractéristiques techniques des véhicules à moteur (énumérées à l'annexe II de la directive 70/156/CEE), auront été arrêtées. Au cours des 16 années qui ont suivi l'adoption de la directive 70/156/CEE, 41 directives particulières ont été arrêtées et seulement trois directives restent en suspens. Ces trois directives, qui concernent les pneus, les vitres de sécurité et les poids et mesures, ont été soumises au Conseil en 1977.

L'expérience des Etats membres et de l'industrie concernant l'application de la procédure de réception CEE a montré qu'en attendant l'introduction d'une réception CEE complète, il est nécessaire de modifier la directive 70/156/CEE afin d'améliorer les procédures administratives à appliquer pour la réception d'entités et de composants techniques particuliers et, compte tenu du fait qu'une réception CEE complète sera appplicable à l'avenir, d'améliorer et de clarifier les procédures administratives fixées dans la directive 70/156/CEE pour sa mise en oeuvre.

FESC Archives

a) définir les concepts d'entité technique et de composant. (Un certain nombre de directives particulières permettent déjà d'accorder la réception aux entités techniques et aux composants, mais il n'existe pas à ce jour de définition de ces concepts);

b) permettre aux Etats membres de s'assurer qu'un constructeur est en mesure de garantir la conformité de sa production au type réceptionné. Cette modification reflète la réalité du contrôle de la conformité de la production tel qu'il est appliqué dans les Etats membres;

c) réduire la masse de documentation échangée entre Etats membres. Les Etats membres sont convenus que l'obligation pour l'autorité compétente de faire circuler les fiches de renseignements (et les annexes techniques qui les accompagnent) pouvait être supprimée et que la fiche de réception proprement dite, soit celle des directives particulières applicables, soit celle partiellement remplie de la directive 70/156/CEE, devait suffire pour satisfaire aux besoins normaux d'information courants des Etats membres;

d) clarifier les procédures administratives régissant les relations entre Etats membres lorsqu'un Etat membre constate qu'un certain nombre de véhicules (ou d'entités ou composants techniques particuliers), bien qu'accompagnés d'un certificat de conformité, ne sont pas conformes;

e) supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

f) corriger les erreurs mineures dans le texte original de la directive.

III. La conférence intergouvernementale convoquée à Luxembourg le 9 septembre 1985 avait demandé aux instances communautaires d'adopter les principes et les règles sur la base desquels devaient être exercées les compétences d'exécution de la Commission.

Suite à cette demande, la Commission a présenté au Conseil une proposition (doc. COM(86)35 final) fixant les règles auxquelles doivent répondre les modalités de compétences d'exécution conférées par le Conseil à la Commission Dans cette proposition, la Commission a repris les trois types de procédures mentionnées pendant les travaux de la conférence (Comité consultatif, Comité de gestion, Comité de réglementation).

Estimant que la procédure du Comité consultatif est la plus appropriée dans le domaine de la réalisation du Marché intérieur, la Commission propose d'introduire cette procédure dans la directive 70/156/CEE.

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques

---

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100Ω,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que a Directiva 70/156/CEE do Conselho

Considerando que a Directiva 70/156/CEE do Conselho, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de Espanha e de Portugal, estabeleceu o processo de recepção CEE para veículos fabricados em conformidade com as prescrições técnicas definidas em directivas específicas, bem como a lista de peças e características de veículos abrangidas por essas directivas;

Considerando que, para eliminar a possibilidade de interpretações erróneas resultantes da redacção de certos artigos, é necessário introduzir pequenas alterações;

Considerando que, para que o referido processo de recepção possa ser exaustivo na sua aplicação, é necessário que abranja componentes e unidades técnicas, e que cada conceito seja definido com precisão;

EESC Historical Archives

Considerando que, para aplicar o referido processo de recepção correctamente, o controlo da conformidade da produção deveria incluir a verificação das providências tomadas para assegurar que os veículos, as unidades técnicas ou os componentes em produção estejam em conformidade com o modelo recepcionado ou o tipo homologado;

Considerando que, tendo em vista a redução do volume de documentos actualmente em circulação entre os Estados-membros, a ficha de recepção, quer a da directiva especial aplicável, quer a ficha de recepção, parcialmente preenchida, anexada à Directiva 70/156/CEE, deveriam satisfazer as exigências normais de informação dos Estados-membros, que podem optar por um pedido de informações técnicas mais completas;

Considerando que necessitam de ser clarificados os procedimentos administrativos que presidem às relações entre os Estados-membros, no caso de um Estado-membro demonstrar ao Estado-membro que procedeu à recepção que vários veículos não se encontram em conformidade com o modelo recepcionado e que há, assim, razões para crer que a conformidade da produção não foi assegurada de modo adequado;

Considerando que, nos casos em que as directivas especiais prevêem que uma unidade técnica ostente o número de recepção, não deve ser obrigatório que cada unidade seja acompanhada por um certificado de conformidade; que deve, ser exigido, em qualquer caso, a um fabricante de uma unidade técnica que apresente informações relativas a quaisquer restrições de utilização e às condições de montagem da unidade;

Considerando que as directivas especiais a adoptar ao abrigo da Directiva 70/156/CEE se inserem nas medidas destinadas a estabelecer o Mercado Interno; que, por conseguinte, uma vez que é necessário assegurar a rapidez e a eficácia do processo de decisão, devem ser adoptadas pela Comissão as medidas necessárias para que as disposições das directivas especiais possam ser adaptadas ao progresso técnico em conformidade com o procedimento do Comité consultivo;

FES Histórico Arquivos

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A Directiva 70/156/CEE do Conselho é alterada do seguinte modo :

1. Os artigos 1º e 2º passam a ter a seguinte redacção :

"Artigo 1º

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por :

- "veículo", qualquer veículo a motor destinado a transitar na estrada, com ou sem carroçaria, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 Km/h, bem como os seus reboques, com excepção dos veículos que se deslocam sobre carris, bem como dos tractores e máquinas agrícolas,

- "unidade técnica", um dispositivo destinado a ser parte integrante de um veículo, que pode ser recepcionado separadamente mas apenas em relação a um ou mais modelos especificados de veículos, de acordo com as prescrições de uma directiva especial,

- "componente", um dispositivo destinado a ser parte integrante de um veículo, que pode ser recepcionado independentemente de um veículo, de acordo com as prescrições de uma directiva especial.

Artigo 2º

Para os efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

FESC Historical Archives

a) "Recepção de âmbito nacional", o acto administrativo denominado:

- agréation par type/typegoedkeuring, na legislação belga,
- standardtypegodkendelse, na legislação dinamarquesa,
- allgemeine Betriebserlaubnis, na legislação alemã,
- έγκριση τύπου , na legislação grega,
- homologaciòn de tipo, na legislação espanhola,
- réception par type ou homologation, na legislação francesa,
- type approval, na legislação irlandesa,
- omologazione del tipo, na legislação italiana,
- agréation, na legislação luxemburguesa,
- typegoedkeuring, na legislação neerlandesa,
- aprovação de marca e modelo, na legislação portuguesa,
- type approval, na legislação do Reino Unido."

b) "Recepção CEE", o acto pelo qual um Estado-membro certifica que um modelo de veículo, unidade técnica ou componente satisfaz as prescrições técnicas das directivas especiais e as verificações previstas na ficha de recepção CEE, cujo modelo figura no Anexo II, e, se for caso disso, completadas pelo anexo à ficha de recepção incluída nas directivas especiais aplicáveis."

2. Os artigos 4Ω e 5Ω passam a ter a seguinte redacção :

"Artigo 4Ω

1. Cada Estado-membro recepcionará qualquer modelo de veículo que preencha as seguintes condições:

a) O modelo de veículo está em conformidade com os dados constantes da ficha de informações;

FESC Historical Archives

b) O modelo de veículo satisfaz os controlos previstos no modelo da ficha de recepção, mencionado na alínea b) do artigo 2º.

2. Cada Estado-membro que proceder à recepção, tomará as medidas necessárias para controlar, tanto quanto necessário, que foram tomadas providências para assegurar a conformidade da produção com o modelo recepcionado, se for caso disso, em colaboração com as autoridades competentes dos outros Estados-membros.

3. O Estado-membro que tiver procedido à recepção tomará as medidas necessárias para controlar, tanto quanto necessário, a continuação da adequação das providências referidas no nº 2 e a conformidade da produção com o modelo recepcionado, se for caso disso, em colaboração com as autoridades competentes dos outros Estados-membros. O controlo da conformidade da produção limitar-se-á a amostragens.

4. Para cada modelo de veículo que recepcionar, o Estado-membro preencherá todas as rubricas da ficha de recepção.

Artigo 5º

1. As autoridades competentes de cada Estado-membro enviarão às dos outros Estados-membros, no prazo de um mês, uma cópia da ficha de recepção elaborada para cada modelo de veículo que recepcionem ou recusem recepcionar.

2. Os Estados-membros podem, todavia, solicitar ao Estado-membro que procedeu à recepção, ou ao fabricante, ou ao seu mandatário, as informações adicionais contidas nos documentos técnicos enumerados na ficha de recepção.

3. Para cada veículo fabricado em conformidade com o modelo recepcionado, será preenchido pelo fabricante ou pelo seu mandatário no país de matrícula um certificado de conformidade, cujo modelo figura no Anexo III.

FESO Historical Archives

4. Contudo, os Estados-membros podem solicitar, para efeitos de tributação de um veículo ou para estabelecer os respectivos documentos de matrícula, que sejam inscritas no certificado de conformidade outras indicações além das mencionadas no Anexo III, na condição de que figurem explicitamente na ficha de recepção ou que dela sejam dedutíveis por cálculos simples."

3. Do nº 2 do artigo 6º é suprimida a parte de frase com a seguinte redacção:

"..... e enviarão às autoridades competentes dos outros Estados-membros, através de envios agrupados e periódicos, cópias das alterações efectuadas às fichas de informações já divulgadas."

4. O nº 2 do artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

"2. Contudo, esse certificado não impede que um Estado-membro tome tais medidas em relação aos veículos que não estejam em conformidade com o modelo recepcionado.

Verificar-se-á a não conformidade com o modelo recepcionado quando, em relação à ficha de recepção, se verificarem divergências que não tenham sido autorizadas, nos termos dos nºs 2 ou 3 do artigo 6º, pelo Estado-membro que tiver concedido a recepção. Na medida em que as directivas especiais prevejam valores limites, não haverá divergência em relação ao modelo recepcionado desde que esses valores sejam respeitados."

5. O artigo 8º passa a ter a seguinte redacção :

"Artigo 8º

1. Se o Estado-membro que procedeu à recepção CEE verificar que vários veículos, acompanhados de um cetificado de conformidade, não são conformes ao modelo que recepcionou, tomará as medidas necessárias para que a conformidade da produção com o modelo recepcionado seja assegurada.

EESC - Historical Archives

As autoridades competentes desse Estado-membro avisarão as dos outros Estados-membros das medidas tomadas, que podem eventualmente ir até à revogação da recepção CEE.

2. Se um Estado-membro demonstar que vários veículos acompanhados por um certificado de conformidade não se encontram em conformidade com o modelo recepcionado, pode solicitar ao Estado-membro que procedeu à recepção CEE que controle a conformidade da produção com o modelo recepcionado. O Estado-membro responsável pela concessão da recepção CEE efectuará o controlo da conformidade da produção solicitado, no prazo de seis meses a contar da data do pedido, com a cooperação, se for considerada necessária, do Estado-membro que solicitou a realização do referido controlo.

   Se for estabelecida a falta de conformidade, as autoridades competentes do Estado-membro que procedeu à recepção tomarão as medidas referidas no nº 1.

3. As autoridades competentes dos Estados-membros informar-se-ão mutuamente, no prazo de um mês, da revogação de uma recepção CEE concedida, bem como dos motivos que justificam essa medida.

4. Se o Estado-membro que procedeu à recepção CEE contestar a falta de conformidade de que foi informado, os Estados-membros interessados esforçar-se-ão por resolver o diferendo.

   A Comissão será mantida informada e procederá, quando necessário, às consultas adequadas com vista a encontrar uma solução."

6. O artigo 9º.A passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 9º A

1. Na medida em que as directivas especiais o prevejam expressamente, a recepção CEE pode igualmente ser emitida para os tipos de dispo-

FESO - Hemeroteca Digital

sitivos ou de componentes de veículos que constituam uma unidade técnica e para os componentes conforme as disposições dos artigos 3º a 9º e 14º.

2. Quando a unidade técnica a recepcionar só cumprir a sua função ou só apresentar uma característica especial em ligação com outros elementos do veículo e o cumprimento de uma ou várias prescrições só e, por esse facto, puder ser verificado quando a unidade técnica a recepcionar funcione em ligação com outros elementos dos veículos, simulados ou reais, o âmbito da recepção CEE da unidade técnica deve ser consequentemente limitado. A ficha da recepção CEE de uma unidade técnica refere então as restrições respeitantes à utilzação e as eventuais prescrições de montagem; aquando da recepção CEE do veículo, é verificado o cumprimento dessas restrições e prescrições.

3. Contudo, o detentor de uma homologação CEE de uma unidade técnica, concedida em conformidade com o presente artigo, deve preencher o certificado previsto no nº 3 do artigo 5º e a apor, a cada unidade fabricada em conformidade com o tipo recepcionado, a sua marca de fabrico ou comercial, a indicação do tipo e, se a directiva especial assim decidir, o número de recepção. No último caso, não existe a obrigação de preencher o certificado previsto no nº 3 do artigo 5º.

4. O detentor de uma ficha de recepção CEE que, de acordo com as disposições do nº 2, incluir restrições respeitantes à utilização da unidade técnica, deve apresentar, com cada unidade fabricada, informações pormenorizadas dessas restrições e indicar as condições de montagem."

FESO Histórica Archives

7. O nº 1, terceiro travessão, do artigo 10º passa a ter a seguinte redacção:

"- a pedido de um fabricante ou do seu mandatário e mediante apresentação da ficha de informações prevista na directiva especial, o Estado-membro em questão deve preencher as rubricas da ficha de recepção prevista na directiva especial relevante. Uma cópia desta ficha deve ser entregue ao requerente. Em relação a veículos do mesmo modelo, os outros Estados-membros aceitarão essa cópia como prova de que os controlos previstos foram efectuados."

8. O artigo 11º passa a ter a seguinte redacção :

"Artigo 11º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico:

- os Anexos I, II e III da presente directiva,
- as disposições das directivas especiais, referidas no Anexo II,

que serão expressamente designadas em cada uma dessas directivas, serão adoptadas pela Comissão em conformidade com o procedimento previsto no artigo 13º.

Este processo aplica-se igualmente tendo em vista introduzir, numa directiva especial, disposições relativas à recepção CEE de unidades técnicas."

FESC - Histórical Archives

9. O artigo 13º passa a ter a seguinte redacção :

"Artigo 13º

Quando for feita remissão para o processo previsto no presente artigo, o Comité deliberará sobre os pedidos de parecer formulados pela Comissão. Ao solicitar o parecer do Comité, a Comissão pode fixar o prazo para a apresentação deste parecer.

As deliberações do Comité não se farão seguir de qualquer votação. No entanto, cada membro do Comité pode exigir que a sua opinião seja registada na respectiva acta.

Artigo 2º

Os documentos indicados no Anexo I são considerados equivalentes à ficha de recepção referida no nº 1, terceiro travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE.

Artigo 3º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva até 1 de Outubro de 1988, e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Imediatamente após a notificação da presente directiva, os Estados-membros assegurarão que a Comissão seja informada, num prazo de tempo suficiente que lhe permita apresentar os seus comentários, de quaisquer projectos de lei, regulamentos ou disposições administrativas que pretendam adoptar no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 4º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

EESC Historical Archives

ANEXO

Quer um dos seguintes documentos:

- ficha de recepção CEE respeitante a uma unidade técnica,
- ficha de recepção CEE para uma unidade técnica,
- ficha de recepção CEE de uma unidade técnica,
- modelo de ficha de homologação CEE,
- modelo de ficha de recepção CEE,
- anexo à ficha de recepção CEE de um veículo...,
- anexo à ficha de recepção CEE...,
- comunicação relativa à recepção...,
- comunicação relativa à aprovação...,

quer a ficha de recepção, parcialmente preenchida, de um veículo a motor, cujo modelo é dado no Anexo II da Directiva 70/156/CEE.

FESC - Historical Archives

Impact Assessment Form

Type-approval of motor vehicles and their trailers

1. ADMINISTRATIVE CONSTRAINTS RESULTING FROM THE APPLICATION OF LEGISLATION CONCERNING ENTERPRISES

No additional administrative constraints will be placed on the manufacturers as a result of this proposed legislation

2. RELIEVES FOR THE ENTERPRISES

YES

WHICH ONES?

The adoption of the amending directive in this area will streamline existing procedures for the granting of EC type-approval and checking conformity of production.

The reduction in the amount of documents circulated by the type-approving Member State to the other Member States should enable the necessary paperwork to be circulated more rapidly thereby permitting manufacturers to apply and receive national type-approval (on the basis of the individual EC type-approvals) faster than is now the case.

3. DISADVANTAGES TO ENTERPRISES
(additional costs)

None

EESC - Historical Archives

SAISINE DE LA S. DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVICES, A TITRE PRINCIPAL

2

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU P.V. DE LA 301ème REUNION DU BUREAU DU C.E.S.
DU 24.2.1987 (R/CES 195/87)

IV. ORGANISATION DES TRAVAUX DES SECTIONS

Le Bureau a pris connaissance de la note R/CES 113/87 rév. point 4.

B. Le Bureau a pris les décisions suivantes :

d) Section de l'industrie

5. Liquidation obligatoire des entreprises d'assurance directe (doc. COM(86) 768 final)
   - session de septembre

6. Véhicules à moteur (doc. COM(87) 26 final)
   - session d'avril

7. Publication au Journal officiel des attestations de conformité (doc. COM(87) 44 final)
   - session d'avril

8. CADDIA (doc. COM(87) 59 final)
   - session d'avril

2. En date du 18 février 1987, le Conseil a décidé de consulter le Comité sur une

"Proposition de directive du Conseil portant modification de la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la reception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM(87) 26 final).

Les modifications de la directive proposées visent à rationaliser et à clarifier la procédure de réception CEE définie dans la directive 70/156/CEE.

Le Bureau pourrait charger la section de l'industrie de l'élaboration de l'avis correspondant.

Délai : avril 1987

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 06. III. 1987

1219

Monsieur le Président,

Le Conseil des Communautés européennes a décidé, en date du 18 février 1987 de consulter le Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (doc. COM(87) 26 final).

Le Bureau du Comité ayant constaté que cette question relevait de la compétence de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, a décidé, conformément aux dispositions de l'article 22 du Règlement intérieur, de charger ladite section de l'élaboration d'un avis en la matière.

Le Président du Comité vous prie d'organiser les travaux de la section de telle sorte que le Comité puisse rendre son avis dans les meilleurs délais.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Roger LOUET

Monsieur KAZAZIS
Président de la section de l'industrie,
du commerce, de l'artisanat et des services
4, rue I. Dragoumi
Gr - THESSALONIKI

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 10. VI. 1987

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que par lettre en date du 5 juin le Conseil a demandé au Comité, conformément à l'article 198 du Traité, de rendre ses avis avant le 20 juin sur

- une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (doc. COM(87) 26 final;

- une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (doc. COM(87) 109 final);

Les avis que le Comité pourrait adopter à ce sujet dans le cadre de sa prochaine session ne pourront dès lors intervenir en temps utiles pour les travaux du Conseil.Il importe néanmoins que ces avis soient formellement adoptés au cours de la prochaine session.

Le premier de ces avis sera présenté selon la procédure habituelle, le second devant faire l'objet d'une présentation par un Rapporteur général. Par ailleurs, il paraît opportun d'attirer votre attention sur la nécessité d'accélérer également la conclusion des travaux en ce qui concerne les avis ci-après :

- marchés publics de travaux
- normes et réglementation techniques
- puissance acoustique des tondeuses à gazon

qui devraient, pour les mêmes raisons, également être adoptés lors de la prochaine session.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Roger LOUET

Monsieur KAZAZIS
Président de la section de l'Industrie
Comité économique et social

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES Tél. 519 90 11 Adr. Tél. ECOSEUR - Télex : 25 983 CESEUR

EESC Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

Le Président de la section
de l'industrie, du commerce,
de l'artisanat et des services

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL
SERVICES - COURRIER
Entrée : N° 2870 Date 2.7.87

Bruxelles, le 12 juin 1987

Monsieur le secrétaire général,

Je vous remercie de votre lettre en date du 10 juin dernier par laquelle vous demandez au président de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services de bien vouloir faire en sorte que les deux avis sur le domaine de la réception des véhicules à moteur (docs. COM(87) 26 final et COM(87) 109 final) puissent être adoptés lors de la prochaine session plénière.

Vous basez cette demande sur une lettre en date du 5 juin 1987 dans laquelle le Conseil demande au Comité de rendre ces deux avis avant le 20 du même mois (sic!). Dans ce contexte je tiens à vous signaler que la lettre de consultation concernant les véhicules à moteur - hors route (doc. COM(87) 109 final) porte la date du 27 mai 1987.

L'élaboration de ces deux avis lors de la session des 1er et 2 juillet 1987 selon la procédure "normale" pour le premier et avec rapporteur général pour le deuxième ne devrait tout de même pas poser de problèmes étant donné que l'un a déjà été adopté à l'unanimité par la section de l'industrie le 3 juin et que l'autre était prêt pour la réunion de la section du 8 juillet.

Dans votre lettre vous nous demandez également de déclencher la procédure d'urgence concernant les avis sur les "Marchés publics de travaux", les "Normes et réglementations techniques" et les "Tondeuses à gazon" afin que ceux-ci puissent être adoptés lors de la même session.

.../...

Monsieur le secrétaire général
du Comité économique et social
2, rue Ravenstein
1000 BRUXELLES

ESC Historical Archives

Selon les informations obtenues auprès du Conseil de la part du secrétariat de la section de l'industrie, l'urgence pour ces 3 sujets n'apparaît pas justifiée, et dès lors j'estime que la section devrait continuer ses travaux en ces domaines selon la procédure normale, c'est-à-dire avec adoption par la section de l'industrie le 2 septembre 1987 comme prévu lors de l'organisation initiale des travaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

F. KAZAZIS

EESC - Historical Archives

COMPOSITION DU GROUPE DE REDACTION

3

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU P.V. DE LA 128ème REUNION DE LA SECTION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVICES DU 4.3.1987 (CES 259/87)

- "Réception véhicules à moteur" (doc. COM(87) 26 final)

Groupe I	Groupe II	Groupe III
MM. PERRIN-PELLETIER (Rapp.)	MM. FLUM (Prés.)	MM. MARVIER
BAGLIANO	BLESER (Art. 50 de M. GLESENER)	.....

EESC - Historical Archives

COMPOSITION DU GROUPE D'ETUDE

4

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

CONSEILLER

Entrée 1440 20.3.87

Monsieur Roger LOUET
Secrétaire Général
Comité économique et
social
2, rue Ravenstein
B - 1000 Bruxelles

Bruxelles, le 13 mars 1987

Monsieur le Secrétaire Général,

Mon nom a été proposé pour le groupe d'étude "Réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" - COM(87)26 de la Section Industrie.

Me référant à l'article 50 paragraphe 3 du Règlement Intérieur, je demande que Monsieur CORELL AYORA me remplace pour la durée du travail sur cette question.

Veuillez agréer, Monsieur le SEcrétaire Général, l'expression de mes sentiments distingués.

R. TERMES CARRERO

EESC - Historical Archives

Secrétariat:
Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES
Tél. 519 90 11
Adr. Tél. ECOSEUR - Télex: 25 983 CESEUR

ve - abonnés 19.3

EESC - Historical Archives

Dir. B/Ind.
N° 21/87 SS/vc

Bruxelles, le 24 mars 1987

N O T E à l'attention de Monsieur le Président du Comité

Objet : Désignation d'expert (article 15 du Règlement intérieur)

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (doc. COM(87) 26 final)

Lors de la réunion du 4 mars 1987, la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services a autorisé le groupe d'étude "Réception véhicules à moteur" et le Rapporteur, M. PERRIN-PELLETIER, à se faire assister par les experts suivants :

M. Richard AKROYD (pour le rapp.) C.C.M.C. Square de Meeûs 5 1040 BRUXELLES	Secrétaire général adjoint Comité des constructeurs d'automobiles du Marché Commun
M. DEJEMEPPE (pour le Groupe II) CRIOC Rue de la Cité 19 1050 BRUXELLES	Juriste

Le président de la section, M. KAZAZIS, a donné son accord pour cette désignation.

Pour accord

Le président du C.E.S.

A. MARGOT

Le secrétaire général

R. LOUET

Vu le 30/3/87

CESC Historical Archives

EUROPEAN COMMUNITY

THE ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

THE SECRETARY-GENERAL

Brussels, 30. III. 1987

Dear Sir,

I am pleased to inform you that you have been appointed as expert to the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services in order to assist it in drawing up the Committee's Opinion on the .

"Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers"
(Doc. COM(87) 26 final).

Your appointment takes effect from 4 March 1987 and will normally cease on completion of the Section's examination of the Opinion or in exceptional circumstances at the end of the relevant Plenary Session.

Enclosed with this letter is an extract from the Committee's Standing Orders on the role of experts, the rules concerning your travel and subsistence expenses (see Article I(b) in particular), and a form which you are kindly requested to complete and return to the Committee Secretariat.

Yours faithfully,

R. LOUET

Enc.: Docs. : CES 55/86
NF 195/rev. 2
DI 62/86

Mr Richard M. AKROYD
C.C.M.C.
Square de Meeûs 5, Bte 7
1040 BRUXELLES

ESC Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 30. III. 1987

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer de votre nomination comme expert de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services en vue de l'assister dans ses travaux relatifs à l'élaboration de l'avis du Comité sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (doc. COM(87) 26 final).

Votre mandat prend effet le 4 mars 1987 et expirera à l'issue de la réunion de la section au cours de laquelle sera émis l'avis.

Vous trouverez en annexe un extrait des instructions du Bureau qui précise les termes de votre mandat, la réglementation concernant vos frais de voyage et de séjour (voir Article 1 b) en particulier), ainsi qu'un formulaire que vous voudrez bien avoir l'obligeance de retourner, dûment complété, au Secrétariat du Comité.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Roger LOUET

P.J. : doc. CES 55/86
N.F. 195/rév.2
DI 62/86
COM(87) 26 final

Monsieur DEJEMEPPE
CRIOC
Rue de la Cité 19
1050 BRUXELLES

ETUC - Historical Archives

EESC - Historical Archives

: "RECEPTION VEHICULES
: A MOTEUR"
: (Nouvelle saisine)

/IND/3067/

Dir. B

Bruxelles, le 6 mars 1987
2, rue Ravenstein

Note d'information

Objet : "Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

Réf. : doc. COM(87) 26 final

Saisine du Comité par le Conseil : le 18 février 1987

Décision du Bureau : le 24 février 1987

Compétence : Section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services

Organisation des travaux de la section : le 4 mars 1987

Messieurs les Conseillers
Membres du Comité économique et social

EESC - Historical Archives

Contenu essentiel du document de la Commission

La directive 70/156/CEE porte sur l'établissement d'une procédure communautaire de réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques et fixe en détail les étapes du processus qui doit aboutir à la réception CEE complète. Comme le prévoit la directive, la réception CEE des véhicules à moteur deviendra applicable lorsque toutes les directives particulières reprises à l'annexe II de la directive auront été adoptées. Au cours des seize années qui ont suivi l'adoption de la directive 70/156/CEE, quarante-et-une de ces directives particulières ont été arrêtées et trois seulement restent en suspens: elles concernent les pneus, les vitres de sécurité et les poids et mesures et attendent leur adoption par le Conseil depuis 1977.

L'expérience acquise par les Etats membres et l'industrie a cependant montré qu'en attendant l'introduction d'une réception CEE complète, il est nécessaire de modifier la directive 70/156/CEE afin d'améliorer les procédures administratives à appliquer pour la réception d'entités et de composants techniques particuliers, et c'est à cela que vise la proposition dont il s'agit ici. Concrètement, il est proposé:

- de définir les concepts d'entité technique et de composant;

- de permettre aux Etats membres de s'assurer qu'un constructeur est en mesure de garantir la conformité de sa production au type réceptionné;

- de réduire la masse de documentation échangée entre Etats membres;

- de clarifier les procédures administratives applicables dans les relations entre Etats membres lorsqu'un Etat membre constate qu'un certain nombre de véhicules ne sont pas conformes;

- de supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

- de corriger des erreurs mineures dans le texte original de la directive.

En outre, la Commission propose d'introduire la procédure du Comité consultatif dans la directive 70/156/CEE.

EESC-Translation-DGS

"BETRIEBSERLAUBNIS FÜR KRAFTFAHRZEUGE"
(Neue Befassung)

/IND/3067/

Dir. B

Brüssel, den 6. März 1987
2, Rue Ravenstein

Informationsvermerk

Betrifft: "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Befassung durch den Rat: 18. Februar 1987

Beschluß des Präsidiums: 24. Februar 1987

Zuständig: Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen

Organisatorische Reglung der Arbeiten: am 4. März 1987

An die Mitglieder
des Wirtschafts- und
Sozialausschusses

EESC - Historical Archives

Wesentlicher Inhalt des Kommissionsvorschlags

In der Richtlinie 70/156/EWG ist ein gemeinschaftsweites Betriebserlaubnisverfahren für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger niedergelegt und das Verfahren im einzelnen beschrieben, das anzuwenden ist, damit eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis erlang werden kann. Gemäß dieser Richtlinie soll die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge anwendbar werden, wenn alle in Anhang II der Richtlinie aufgelisteten Einzelrichtlinien erlassen worden sind. In den sechzehn Jahren seit der Verabschiedung der Richtlinie 70/156/EWG wurden 41 dieser Einzelrichtlinien erlassen, und nur noch drei stehen offen. Sie betreffen Reifen, Sicherheitsscheiben sowie Maße und Gewichte und liegen dem Rat seit 1977 vor.

Die Erfahrungen der Mitgliedstaaten und der Industrie haben jedoch gezeigt, daß die Richtlinie 70/156/EWG in Erwartung der Einführung der vollständigen EWG-Betriebserlaubnis zur Verbesserung der Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Erteilung der Betriebserlaubnis für einzelne technische Einheiten und Bauteile geändert werden muß. Dieser Vorschlag zielt darauf ab. Konkret beziehen sich die Änderungen auf nachstehende Punkte:

- Begriffsbestimmungen für die einzelnen technischen Einheiten und Bauteile;

- es soll den Mitgliedstaaten gestattet werden, sich selbst davon zu überzeugen, daß ein Hersteller in der Lage ist, die Übereinstimmung seiner Produktion mit dem genehmigten Typ zu gewährleisten;

EESC - Historical Archives

- die Menge der zwischen den Mitgliedstaaten hin- und hergesandten Dokumente soll verringert werden;

- die verwaltungstechnischen Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten sollen für die Fälle geklärt werden, wo ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, eine Reihe von Fahrzeugen entspreche nicht dem genehmigten Typ;

- die Auflage soll gestrichen werden, wonach für technische Einheiten, die nach den einschlägigen Einzelrichtlinien mit einer EWG-Betriebserlaubnisnummer versehen sein müssen, auch eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt werden muß;

- es sollen geringfügige Fehler in der Originalfassung der Richtlinie korrigiert werden.

Darüber hinaus schlägt die Kommission die Aufnahme des Verfahrens des Beratenden Ausschusses in die Richtlinie 70/156/EWG vor.

EESC - Historical Archives

MOTOR VEHICLE
TYPE-APPROVAL
(New referral)

/IND/3067/

Dir. B

2, rue Ravenstein,
Brussels, 6 March 1987

Information Memo

Subject : Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

Ref : COM(87) 26 final

Request by the Council : 18 February 1987

Referral : On 24 February 1987 the ESC Bureau decided to refer the matter to the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services

Organization of Section work : 4 March 1987

To the Members of the
Economic and Social Committee

EESC - Historical Archives

Gist of the Commission Proposal

Directive 70/156/EEC concerns the laying down of a Community wide type-approval procedure for motor vehicles and their trailers and details the procedure to be followed in order that complete EEC type-approval may be obtained. As laid down by that Directive, EEC type-approval for motor vehicles and their trailers will become applicable when all the separate Directives, which cover the various technical characteristics of motor vehicles (listed in Annex II) to the Directive, have been adopted. In the sixteen years since the adoption of Directive 70/156/EEC, forty-one of these separate Directives have been adopted and only three Directives now remain outstanding. These three Directives concern tyres, safety glass, and weights and measures and have been before the Council since 1977.

The experience of Member States and industry concerning the operation of the EEC type-approval procedure has shown that pending the introduction of full EEC type-approval, it is necessary that Directive 70/156/EEC be amended to improve the administrative procedures involving in granting type-approval to separate technical units and components. This is the purpose of the proposed Directive, which contains the following practical proposals :

- to permit Member States to satisfy themselves that a manufacturer is capable of ensuring conformity of production to the approved type;

- to reduce the amount of paper in circulation between Member States;

- to clarify the administrative procedures between Member States where a Member State finds that a number of vehicles do not conform;

- to delete the obligation that separate technical units which are required by the relevant separate Directives to have the type-approval number affixed to the unit also be accompanied by a certificate of conformity;

- to correct minor errors in the original wording of the Directive.

The Commission is also proposing that the Consultative committee procedure be introduced into Directive 70/156/EEC.

"OMOLOGAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE"
(nuova consultazione)

/IND/3067

Dir. B

Bruxelles, 6 marzo 1987
2, rue Ravenstein

Nota d'informazione

Oggetto : "Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

Rif. : COM(87) 26 def.

Consultazione da parte del Consiglio: 18 febbraio 1987

Decisione dell'Ufficio di presidenza del Comitato: 24 febbraio 1987

Organo competente: Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi"

Organizzazione dei lavori della Sezione: 4 marzo 1987

Signori Consiglieri

Membri del Comitato economico e sociale

EESC - Historical Archives

Sintesi della proposta della Commissione

La direttiva 70/156/CEE si propone di stabilire una procedura per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi unificata a livello comunitario, e specifica la procedura da seguire per ottenere una completa omologazione CEE. La direttiva stabilisce che l'omologazione CEE per i veicoli a motore e per i loro rimorchi potrà entrare in uso quando saranno state adottate tutte le diverse direttive elencate nell'allegato II alla direttiva. Nei sedici anni trascorsi dall'adozione della direttiva 70/156/CEE sono state adottate quarantuno di queste direttive tecniche particolari; ne restano pendenti soltanto tre che riguardano i pneumatici, i vetri di sicurezza e le unità di misura da utilizzare. Queste tre direttive sono all'esame del Consiglio dal 1977.

L'espezienza fatta dagli Stati membri e dall'industria ha dimostrato che nell'attesa d'introdurre l'omologazione CEE completa occorre modificare la direttiva 70/156/CEE così da migliorare le procedure amministrative per l'omologazione delle entità tecniche e dei componenti, e l'attuale proposta ha questa finalità. Concretamente si propone quanto segue:

- definire le nozioni di entità tecnica e dei componenti,

- consentire agli Stati membri di assicurarsi che un produttore sia in grado di garantire la conformità della sua produzione al modello omologato,

- ridurre la massa di carta in circolazione tra gli Stati membri,

- chiarire quali procedure amministrative debbono seguire gli Stati membri qualora uno Stato membro riscontri che un determinato numero di veicoli non risulta conforme al modello,

- abolire l'obbligo di corredare di un certificato di conformità anche le entità tecniche che devono recare impresso il numero d'omologazione in virtù di una direttiva tecnica particolare,

- correggere errori di secondaria importanza nella formulazione originale della direttiva.

La Commissione propone inoltre di introdurre la procedura del comitato consultivo nella direttiva 70/156/CEE.

FESC Commissione

"GOEDKEURING
MOTORVOERTUIGEN"
(nieuwe raadpleging)

/IND/306/

Dir. B

Brussel, 6 maart 1987
Ravensteinstraat 2

Informatieve nota

Betreft: "Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"

Ref. : doc. COM(87) 26 def.

Raadpleging door de Raad: 18 februari 1987

Besluit van het Bureau: 24 februari 1987

Bevoegde Afdeling: Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten

Organisatie van de werkzaamheden van de Afdeling: 4 maart 1987

Aan de leden
van het Economisch en Sociaal Comité

EESC - Historical Archives

Samenvatting van het voorstel van de Commissie

Richtlijn 70/156/EEG heeft betrekking op de vastlegging van een voor de gehele Gemeenschap geldende goedkeuringsprocedure voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en bevat bijzonderheden over de te volgen procedure om een volledige EEG-goedkeuring te verkrijgen. Zoals in die richtlijn wordt bepaald, wordt de EEG-goedkeuring voor motorvoertuigen van toepassing indien alle in Bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG opgenomen bijzondere richtlijnen zijn goedgekeurd. In de zestien jaar die sedert de goedkeuring van Richtlijn 70/156/EEG zijn verstreken, werden 41 van deze bijzondere richtlijnen goedgekeurd, terwijl er nog slechts drie op goedkeuring wachten. Deze drie richtlijnen betreffen banden, veiligheidsglas en maten en gewichten en wachten sedert 1977 op goedkeuring door de Raad.

De ervaring van de lid-staten en het bedrijfsleven met de EEG-goedkeuringsprocedure heeft uitgewezen dat hangende de invoering van de volledige EEG-goedkeuring Richtlijn 70/156/EEG moet worden gewijzigd, ten einde de administratieve procedures die gelden voor het verlenen van goedkeuring van afzonderlijke technische eenheden en componenten te verbeteren. In onderhavig richtlijnvoorstel, waarmee een dergelijke verbetering dient te worden bereikt, wordt concreet met name het volgende voorgesteld:

- definiëren van de concepten "afzonderlijke technische eenheden" en "componenten";

- de lid-staten in de gelegenheid te stellen, zich ervan te overtuigen dat een fabrikant in staat is de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type te waarborgen;

- beperken van de hoeveelheid documenten die tussen de lid-staten circuleert;

- preciseren, welke administratieve procedures tussen de lid-staten moeten worden toegepast, indien een lid-staat constateert dat een aantal voertuigen niet in overeenstemming is met een certificaat van overeenstemming;

- schrappen van de verplichting dat afzonderlijke technische eenheden waarop krachtens de desbetreffende bijzondere richtlijnen het type-goedkeuringsnummer moet zijn aangebracht, ook nog vergezeld moeten gaan van een certificaat van overeenstemming;

- corrigeren van kleine fouten in de oorspronkelijke tekst van de richtlijn.

Bovendien stelt de Commissie voor, de procedure waarbij een raadgevend comité wordt ingeschakeld in Richtlijn 70/156/EEG op te nemen.

EEG-Commissie

"GODKENDELSE AF MOTORKØRETØJER"
(Ny høring)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelles, den 6. marts 1987
Rue Ravenstein 2

Informationsnote

Ang.: "Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

Ref.: KOM(87) 26 endelig udg.

Forelæggelse ved Rådet: 18. februar 1987

Udvalgspræsidiets beslutning: 24. februar 1987

Kompetence: sektionen for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser

Tilrettelæggelse af sektionens arbejde: 4. marts 1987

Til medlemmerne af
Det Økonomiske og Sociale Udvalg

EESC - Historical Archives

Resumé af Kommissionens forslag

Direktiv 70/156/EØF vedrører fastlæggelsen af en fællesskabsdækkende typegodkendelsesprocedure for motorkøretøjer og påhængsmotorkøretøjer dertil og udstikker i detaljer den fremgangsmåde, der skal benyttes for at opnå fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse. Som det fastsættes i direktivet, vil EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer træde i kraft, når alle særdirektiverne opregnet i bilag II til direktivet er blevet vedtaget. I løbet af de 16 år, der er gået, siden direktiv 70/156/EØF blev vedtaget, er 41 af disse særdirektiver blevet vedtaget, og der mangler nu kun at blive vedtaget tre direktiver vedrørende dæk, sikkerhedsglas samt mål og vægt, som har ligget til godkendelse i Rådet siden 1977.

Medlemsstaternes og industriens erfaringer har imidlertid vist, at det i afventning af den fulde EØF-standardtypegodkendelses indførelse er nødvendigt at ændre direktiv 70/156/EØF for at forbedre de administrative procedurer i forbindelse med meddelelse af typegodkendelse af separate tekniske enheder og komponenter, og nærværende forslag tager sigte herpå. Konkret foreslås navnlig:

- at definere begreberne separate tekniske enheder og komponenter,

- at tillade medlemsstaterne ved selvsyn at forvisse sig om, at en fabrikant er i stand til at garantere, at produktionen svarer til den godkendte type,

- at mindske mængden af papir, der cirkulerer mellem medlemsstaterne,

- at præcisere, hvilke administrative procedurer der skal anvendes mellem medlemsstaterne i de tilfælde, hvor en medlemsstat finder, at flere køretøjer ikke svarer til den godkendte type,

- at afskaffe forpligtelsen om, at der med separate tekniske enheder, for hvilke de relevante særdirektiver kræver, at typegodkendelsesnummeret er påført enheden, også følger en overensstemmelsesattest,

- at rette mindre fejl i direktivets oprindelige ordlyd.

Herudover foreslår Kommissionen at indføre proceduren med et rådgivende udvalg i direktiv 70/156/EØF.

EESC Historical Archives

"ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ"

(Νέα αίτηση γνωμοδότησης)

/BIOM/3067/

Διεύθ. Β

Βρυξέλλες, 6 Μαρτίου 1987.
2, RUE RAVENSTEIN

Ενημερωτικό σημείωμα

Θέμα : "Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"

Σχετ : COM(87) 26 τελικό

Αίτηση γνωμοδότησης του Συμβουλίου : 18 Φεβρουαρίου 1987

Απόφαση του Προεδρείου : 24 Φεβρουαρίου 1987

Αρμοδιότητα : του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

Οργάνωση των εργασιών του τμήματος : 4 Μαρτίου 1987

Προς τα μέλη της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

FESC - Historical Archives

Κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ αναφέρεται στην καθιέρωση σε όλη την Κοινότητα μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου για οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους και εκθέτει λεπτομερώς τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την απόκτηση πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία, η έγκριση τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους θα αρχίσει να εφαρμόζεται όταν θα εγκριθούν όλες οι ειδικές οδηγίες, που καλύπτουν τα διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων με κινητήρα. Στα δεκαέξι χρόνια που πέρασαν από την έγκριση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εγκρίθηκαν 41 από τις ειδικές οδηγίες που προαναφέρθηκαν ενώ παραμένουν ακόμη εκκρεμείς μόνο τρεις οδηγίες που αναφέρονται σε ελαστικά, κρύσταλλα ασφαλείας και βάρη και διαστάσεις, και οι οποίες βρίσκονται προς έγκριση στο Συμβούλιο ήδη από το 1977.

Η εμπειρία των κρατών μελών και της βιομηχανίας σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ έδειξε ότι, όσο εκκρεμεί η εισαγωγή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ, επιβάλλεται να τροποποιηθεί η οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ώστε να βελτιωθούν οι διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται για τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες και εξαρτήματα, η δε παρούσα πρόταση αποβλέπει στην εν λόγω βελτίωση. Συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής :

- στον ορισμό των εννοιών των ανεξάρτητων τεχνικών μονάδων και εξαρτημάτων·

- να επιτρέψει στα κράτη μέλη να μπορούν μόνα τους να ελέγχουν ότι ένας κατασκευαστής είναι σε θέση να εξασφαλίζει την πιστότητα της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρότυπο·

FESC - Historical Archives

- στη μείωση των εγγράφων που κυκλοφορούν μεταξύ των κρατών μελών·

- στα διασαφήνιση των διοικητικών διαδικασιών μεταξύ των κρατών μελών, στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ορισμένα οχήματα στην πραγματικότητα δεν συμφωνούν με ένα εγκεκριμένο πρωτότυπο·

- στην κατάργηση της υποχρέωσης σύμφωνα με την οποία ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες για τις οποίες ζητείται από τις αντίστοιχες ειδικές οδηγίες να έχουν τοποθετημένο στη μονάδα τον αριθμό έγκρισης τύπου, να συνοδεύονται και από το αντίστοιχο πιστοποιητικό πιστότητας·

- στη διόρθωση μη σημαντικών φραστικών λαθών της αρχικής οδηγίας.

Η Επιτροπή προτείνει επίσης να καθιερωθεί στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ μια διαδικασία με μια συμβουλευτική επιτροπή.

EESC - Historical Archives

"HOMOLOGACION DE VEHICULOS A MOTOR"
(nueva consulta)

IND/306

Dir. B

Bruselas, 6 de marzo de 1987
2, rue Ravenstein

Nota informativa

Asunto : "Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"

Ref. : doc. COM(86) 26 final

Consulta del Comité por parte del Consejo : 18 de febrero de 1987

Decisión de la Mesa : 24 de febrero de 1987

Competencia : Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios

Organización de los trabajos de la Sección : 4 de marzo de 1987

Señores Consejeros

Miembros del Comité
Económico y Social

CES - Historical Archives

Contenido esencial del documento de la Comisión

La Directiva 70/156/CEE hace referencia al establecimiento de un procedimiento comunitario de homologación de tipo de los vehículos a motor y de sus remolques, al tiempo que establece detalladamente las etapas del proceso que deberá llevar a la completa homologación CEE. Tal como prevé la Directiva, la homologación CEE de vehículos a motor será aplicable cuando todas las directivas particulares recogidas en el anexo II de la Directiva hayan sido adoptadas. En el curso de los dieciséis años que han seguido a la adopción de la Directiva 70/156/CEE, se han decretado cuarenta y una de estas directivas particulares, mientras que sólo tres han quedado en suspenso : a saber, las relativas a los neumáticos, los cristales de seguridad y los pesos y medidas, que desde 1977 se encuentran esperando la correspondiente adopción por parte del Consejo.

La experiencia adquirida por los Estados miembros y la industria ha demostrado, sin embargo, que en espera de la introducción de una homologación CEE completa, es necesario proceder a la modificación de la Directiva 70/156/CEE, a fin de mejorar los procedimientos administrativos que deberán ser aplicados para la homologación de los elementos técnicos independientes y de los componentes técnicos particulares, y en este sentido se formula la propuesta que nos ocupa. Concretamente, se propone :

- definir los conceptos de "elemento técnico independiente" y de "componente";

- permitir a los Estados miembros el tener la seguridad de que un determinado fabricante está en condiciones de garantizar la conformidad de su producción con el tipo homologado;
- reducir el volumen de documentación intercambiada entre Estados miembros;

- clarificar los procedimientos administrativos aplicables en las relaciones entre Estados miembros cuando un Estado miembro comprueba que un cierto número de vehículos no son conformes al tipo homologado;

- suprimir la obligación de incluir un certificado de conformidad a aquellos elementos técnicos independientes a los que las directivas particulares exigen la inserción del número de homologación;

- corregir errores menores en el texto original de la directiva.

Por otra parte, la Comisión propone la introducción del procedimiento del Comité consultivo en la Directiva 70/156/CEE

"RECEPÇÃO VEÍCULOS A MOTOR"
(Nova consulta)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelas, 6 de Março de 1987
Rue Ravenstein, 2

Nota Informativa

Assunto: "Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques"

Ref. : doc. COM(87) 26 final

Consulta do Conselho ao Comité: 18 de Fevereiro de 1987

Decisão da Mesa: 24 de Fevereiro de 1987

Competência: Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços

Organização dos trabalhos da Secção: 4 de Março de 1987

Exmos. Senhores,

Membros do Comité Económico e Social

EESC - Historical Archives

Conteúdo essencial do documento da Comissão

A Directiva 70/156/CEE trata do estabelecimento do processo de recepção CEE para modelos dos veículos a motor e seus reboques e estabelece com pormenor as etapas do processo que deve culminar com a recepção CEE completa. Como a Directiva prevê, a recepção CEE dos veículos a motor será susceptível de aplicação quando todas as directivas particulares retomadas no Anexo II da Directiva tiverem sido adoptadas. No decurso dos dezasseis anos, que se seguiram à adopção da Directiva 70/156/CEE foram aprovadas quarenta e uma das directivas específicas e apenas três se encontram em suspenso: estas dizem respeito aos pneus, vidros de segurança e aos pesos e medidas, e esperam que o Conselho as adopte desde 1977.

Entretanto, a experiência adquirida pelos Estados-Membros e a indústria demonstrou que enquanto se espera pela introdução de uma recepção CEE completa, é necessário alterar a Directiva 70/156/CEE a fim de melhorar os procedimentos administrativos que se irão aplicar para a recepção de unidades e de componentes técnicas específicas; é a isto que se destina a proposta em causa. Concretamente, propõe-se:

- definir os conceitos de unidades técnicas e componentes;

- permitir que os Estados-Membros assegurem que um fabicante está em condições de garantir a conformidade da sua produção com o modelo recepcionado;

- reduzir a quantidade de documentação trocada entre os Estados-Membros;

- esclarecer os procedimentos administrativos que presidem às relações entre os Estados-membros sempre que um Estado-Membro constate que um determinado número de veículos não se encontre em conformidade;

- suprimir a obrigação para as unidades técnicas, cujas directivas específicas exigem que o número de recepção lhes seja aposto, de serem também acompanhadas de um certificado de conformidade;

- corrigir erros menores no texto original de directiva.

Além disso, a Comissão propõe que se apresente o procedimento do Comité consultivo na Directiva 70/156/CEE.

FESO HISTÓRICOS

NOTE D'INFORMATION (2ème VERSION)

7

EESC - Historical Archives

: "RECEPTION VEHICULES
: A MOTEUR"
: (Nouvelle saisine)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelles, le 23 mars 1987
2, rue Ravenstein

Note d'information

Objet : "Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

Réf. : doc. COM(87) 26 final

1. Saisine du Comité par le Conseil : le 18 février 1987

Décision du Bureau : le 24 février 1987

Compétence : Section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services

Organisation des travaux de la section : le 4 mars 1987

Groupe d'étude "Réception véhicules à moteur"

Président : M. FLUM

Rapporteur : M. PERRIN-PELLETIER

Membres : MM. BAGLIANO
BLESER (art. 50 de M. GLESENER)
MARVIER
.....

Messieurs les Conseillers
Membres du Comité économique et social

EESC - Historical Archives

2. Contenu essentiel du document de la Commission

La directive 70/156/CEE porte sur l'établissement d'une procédure communautaire de réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques et fixe en détail les étapes du processus qui doit aboutir à la réception CEE complète. Comme le prévoit la directive, la réception CEE des véhicules à moteur deviendra applicable lorsque toutes les directives particulières reprises à l'annexe II de la directive auront été adoptées. Au cours des seize années qui ont suivi l'adoption de la directive 70/156/CEE, quarante-et-une de ces directives particulières ont été arrêtées et trois seulement restent en suspens: elles concernent les pneus, les vitres de sécurité et les poids et mesures et attendent leur adoption par le Conseil depuis 1977.

L'expérience acquise par les Etats membres et l'industrie a cependant montré qu'en attendant l'introduction d'une réception CEE complète, il est nécessaire de modifier la directive 70/156/CEE afin d'améliorer les procédures administratives à appliquer pour la réception d'entités et de composants techniques particuliers, et c'est à cela que vise la proposition dont il s'agit ici. Concrètement, il est proposé:

- de définir les concepts d'entité technique et de composant;

- de permettre aux Etats membres de s'assurer qu'un constructeur est en mesure de garantir la conformité de sa production au type réceptionné;

- de réduire la masse de documentation échangée entre Etats membres;

- de clarifier les procédures administratives applicables dans les relations entre Etats membres lorsqu'un Etat membre constate qu'un certain nombre de véhicules ne sont pas conformes;

- de supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

- de corriger des erreurs mineures dans le texte original de la directive.

En outre, la Commission propose d'introduire la procédure du Comité consultatif dans la directive 70/156/CEE.

EESC Translation Services

3. Calendrier

DATE	REUNION	DOCUMENT
10 avril 1987	Groupe d'étude	Document de la commission
25 mai 1987	Groupe d'étude	Avant-projet d'avis
3 juin 1987	Section	Projet d'avis
juillet 1987	Session plénière	Avis section

EESC - Historical Archives

"BETRIEBSERLAUBNIS FÜR KRAFTFAHRZEUGE"
(Neue Befassung)

/IND/3067/

Dir. B

Brüssel, den 23. März 1987
2, rue Ravenstein

Informationsvermerk

Betrifft: "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

---

1. Befassung durch den Rat: am 18. Februar 1987

   Beschluß des Präsidiums: am 24. Februar 1987

   Zuständig: Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen

   Regelung der Arbeiten der Fachgruppe: am 4. März 1987

   Studiengruppe "Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge"

   Vorsitzender: Herr FLUM

   Berichterstatter: Herr PERRIN-PELLETIER

   Mitglieder: die Herren BAGLIANO
   BLESER (für Herrn GLESENER, Art. 50 GO)
   MARVIER
   ...

An die Mitglieder
des Wirtschafts- und Sozialausschusses

EESC - Historical Archives

2. Wesentlicher Inhalt des Kommissionsvorschlags

In der Richtlinie 70/156/EWG ist ein gemeinschaftsweites Betriebserlaubnisverfahren für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger niedergelegt und das Verfahren im einzelnen beschrieben, das anzuwenden ist, damit eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis erlangt werden kann. Gemäß dieser Richtlinie soll die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge anwendbar werden, wenn alle in Anhang II der Richtlinie aufgelisteten Einzelrichtlinien erlassen worden sind. In den sechzehn Jahren seit der Verabschiedung der Richtlinie 70/156/EWG wurden 41 dieser Einzelrichtlinien erlassen, und nur noch drei stehen offen. Sie betreffen Reifen, Sicherheitsscheiben sowie Maße und Gewichte und liegen dem Rat seit 1977 vor.

Die Erfahrungen der Mitgliedstaaten und der Industrie haben jedoch gezeigt, daß die Richtlinie 70/156/EWG in Erwartung der Einführung der vollständigen EWG-Betriebserlaubnis zur Verbesserung der Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Erteilung der Betriebserlaubnis für einzelne technische Einheiten und Bauteile geändert werden muß. Dieser Vorschlag zielt darauf ab. Konkret beziehen sich die Änderungen auf nachstehende Punkte:

- Begriffsbestimmungen für die einzelnen technischen Einheiten und Bauteile;

- es soll den Mitgliedstaaten gestattet werden, sich selbst davon zu überzeugen, daß ein Hersteller in der Lage ist, die Übereinstimmung seiner Produktion mit dem genehmigten Typ zu gewährleisten;

- die Menge der zwischen den Mitgliedstaaten hin- und hergesandten Dokumente soll verringert werden;

- die verwaltungstechnischen Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten sollen für die Fälle geklärt werden, wo ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, eine Reihe von Fahrzeugen entspreche nicht dem genehmigten Typ;

- die Auflage soll gestrichen werden, wonach für technische Einheiten, die nach den einschlägigen Einzelrichtlinien mit einer EWG-Betriebserlaubnisnummer versehen sein müssen, auch eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt werden muß;

- es sollen geringfügige Fehler in der Originalfassung der Richtlinie korrigiert werden.

Darüber hinaus schlägt die Kommission die Aufnahme des Verfahrens des Beratenden Ausschusses in die Richtlinie 70/156/EWG vor.

FESCO Historical Archives

3. Zeitplan

TERMIN	SITZUNG	GEGENSTAND DER TAGESORDNUNG
10. April 1987	Studiengruppe	Kommissionsvorlage
25. Mai 1987	Studiengruppe	Vorentwurf einer Stellungnahme
3. Juni 1987	Fachgruppe	Entwurf einer Stellungnahme
Juli 1987	Plenartagung	Stellungnahme der Fachgruppe

EESC - Historical Archives

"OMOLOGAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE" (nuova consultazione)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelles, 23 marzo 1987
2, rue Ravenstein

Nota d'informazione

Oggetto : "Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

Rif. : COM(87) 26 def.

---

1. Consultazione da parte del Consiglio: 18 febbraio 1987

   Decisione dell'Ufficio di presidenza del Comitato: 24 febbraio 1987

   Organo competente: Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi"

   Organizzazione dei lavori della Sezione: 4 marzo 1987

   Gruppo di studio "Omologazione dei veicoli a motore"
   : Presidente: FLUM
   : Relatore : PERRIN-PELLETIER
   : Membri : BAGLIANO
   BLESER (art. 50 di GLESENER)
   MARVIER
   .....

Signori Consiglieri
Membri del Comitato economico e sociale

ESC - Historical Archives

2. Sintesi della proposta della Commissione

La direttiva 70/156/CEE si propone di stabilire una procedura per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi unificata a livello comunitario, e specifica la procedura da seguire per ottenere una completa omologazione CEE. La direttiva stabilisce che l'omologazione CEE per i veicoli a motore e per i loro rimorchi potrà entrare in uso quando saranno state adottate tutte le diverse direttive elencate nell'allegato II alla direttiva. Nei sedici anni trascorsi dall'adozione della direttiva 70/156/CEE sono state adottate quarantuno di queste direttive tecniche particolari; ne restano pendenti soltanto tre che riguardano i pneumatici, i vetri di sicurezza e le unità di misura da utilizzare. Queste tre direttive sono all'esame del Consiglio dal 1977.

L'espezienza fatta dagli Stati membri e dall'industria ha dimostrato che nell'attesa d'introdurre l'omologazione CEE completa occorre modificare la direttiva 70/156/CEE cosi da migliorare le procedure amministrative per l'omologazione delle entità tecniche e dei componenti, e l'attuale proposta ha questa finalità. Concretamente si propone quanto segue:

- definire le nozioni di entità tecnica e dei componenti,

- consentire agli Stati membri di assicurarsi che un produttore sia in grado di garantire la conformità della sua produzione al modello omologato,

- ridurre la massa di carta in circolazione tra gli Stati membri,

- chiarire quali procedure amministrative debbono seguire gli Stati membri qualora uno Stato membro riscontri che un determinato numero di veicoli non risulta conforme al modello,

- abolire l'obbligo di corredare di un certificato di conformità anche le entità tecniche che devono recare impresso il numero d'omologazione in virtù di una direttiva tecnica particolare,

- correggere errori di secondaria importanza nella formulazione originale della direttiva.

La Commissione propone inoltre di introdurre la procedura del comitato consultivo nella direttiva 70/156/CEE.

FESO Unione Artigiani

3. Calendario

DATA	RIUNIONE	DOCUMENTO
10 aprile 1987	gruppo di studio	Documento della Commissione
25 maggio 1987	gruppo di studio	Progetto preliminare di parere
3 giugno 1987	Sezione	Progetto di parere
luglio 1987	Sessione plenaria	Parere della Sezione

EESC - Historical Archives

"GOEDKEURING MOTORVOERTUIGEN" (nieuwe raadpleging)

/IND/306/

Dir. B

Brussel, 23 maart 1987
Ravensteinstraat 2

Informatieve nota

Betreft: "Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"

Ref. : doc. COM(87) 26 def.

---

1. Raadpleging door de Raad: 18 februari 1987

   Besluit van het Bureau: 24 februari 1987

   Bevoegde Afdeling: Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten

   Organisatie van de werkzaamheden van de Afdeling: 4 maart 1987

   Studiegroep "Goedkeuring motorvoertuigen"

   Voorzitter : FLUM

   Rapporteur : PERRIN-PELLETIER

   Leden : BAGLIANO
   BLESER (art. 50 - GLESENER)
   MARVIER
   ...

Aan de leden
van het Economisch en Sociaal Comité

EESC - Historical Archives

2. Essentie van het voorstel van de Commissie

Richtlijn 70/156/EEG heeft betrekking op de vastlegging van een voor de gehele Gemeenschap geldende goedkeuringsprocedure voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en bevat bijzonderheden over de te volgen procedure om een volledige EEG-goedkeuring te verkrijgen. Zoals in die richtlijn wordt bepaald, wordt de EEG-goedkeuring voor motorvoertuigen van toepassing indien alle in Bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG opgenomen bijzondere richtlijnen zijn goedgekeurd. In de zestien jaar die sedert de goedkeuring van Richtlijn 70/156/EEG zijn verstreken, werden 41 van deze bijzondere richtlijnen goedgekeurd. terwijl er nog slechts drie op goedkeuring wachten. Deze drie richtlijnen betreffen banden, veiligheidsglas en maten en gewichten en wachten sedert 1977 op goedkeuring door de Raad.

De ervaring van de lid-staten en het bedrijfsleven met de EEG-goedkeuringsprocedure heeft uitgewezen dat hangende de invoering van de volledige EEG-goedkeuring Richtlijn 70/156/EEG moet worden gewijzigd, ten einde de administratieve procedures die gelden voor het verlenen van goedkeuring van afzonderlijke technische eenheden en componenten te verbeteren. In onderhavig richtlijnvoorstel, waarmee een dergelijke verbetering dient te worden bereikt, wordt concreet met name het volgende voorgesteld:

- definiëren van de concepten "afzonderlijke technische eenheden" en "componenten";

- de lid-staten in de gelegenheid te stellen, zich ervan te overtuigen dat een fabrikant in staat is de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type te waarborgen;

- beperken van de hoeveelheid documenten die tussen de lid-staten circuleert;

- preciseren, welke administratieve procedures tussen de lid-staten moeten worden toegepast, indien een lid-staat constateert dat een aantal voertuigen niet in overeenstemming is met een certificaat van overeenstemming;

- schrappen van de verplichting dat afzonderlijke technische eenheden waarop krachtens de desbetreffende bijzondere richtlijnen het typegoedkeuringsnummer moet zijn aangebracht, ook nog vergezeld moeten gaan van een certificaat van overeenstemming;

- corrigeren van kleine fouten in de oorspronkelijke tekst van de richtlijn.

Bovendien stelt de Commissie voor, de procedure waarbij een raadgevend comité wordt ingeschakeld in Richtlijn 70/156/EEG op te nemen.

ESC Nijmegen

3. Vergaderrooster

DATUM	VERGADERING	TE BEHANDELEN DOCUMENT
10 april 1987	Studiegroep	Document van de Commissie
25 mei 1987	Studiegroep	Voorontwerp van advies
3 juni 1987	Afdeling	Ontwerp-advies
juli 1987	Voltallige Vergadering	Advies van de Afdeling

EESC - Historical Archives

"GODKENDELSE AF MOTORKØRETØJER"
(Ny høring)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelles, den 23. marts 1987
Rue Ravenstein 2

Informationsnote

Ang.: "Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

Ref.: KOM(87) 26 endelig udg.

---

1. Forelæggelse ved Rådet: 18. februar 1987

   Udvalgspræsidiets beslutning: 24. februar 1987

   Kompetence: sektionen for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser

   Tilrettelæggelse af sektionens arbejde: 4. marts 1987

   Studiegruppen "Godkendelse af motorkøretøjer"

   Formand: FLUM

   Ordfører: PERRIN-PELLETIER

   Medlemmer: BAGLIANO
   BLESER (art. 50 for GLESENER)
   MARVIER
   .....

Til medlemmerne af
Det Økonomiske og Sociale Udvalg

EESC - Historical Archives

2. Resumé af Kommissionens forslag

Direktiv 70/156/EØF vedrører fastlæggelsen af en fællesskabsdækkende typegodkendelsesprocedure for motorkøretøjer og påhængsmotorkøretøjer dertil og udstikker i detaljer den fremgangsmåde, der skal benyttes for at opnå fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse. Som det fastsættes i direktivet, vil EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer træde i kraft, når alle særdirektiverne opregnet i bilag II til direktivet er blevet vedtaget. I løbet af de 16 år, der er gået, siden direktiv 70/156/EØF blev vedtaget, er 41 af disse særdirektiver blevet vedtaget, og der mangler nu kun at blive vedtaget tre direktiver vedrørende dæk, sikkerhedsglas samt mål og vægt, som har ligget til godkendelse i Rådet siden 1977.

Medlemsstaternes og industriens erfaringer har imidlertid vist, at det i afventning af den fulde EØF-standardtypegodkendelses indførelse er nødvendigt at ændre direktiv 70/156/EØF for at forbedre de administrative procedurer i forbindelse med meddelelse af typegodkendelse af separate tekniske enheder og komponenter, og nærværende forslag tager sigte herpå. Konkret foreslås navnlig:

- at definere begreberne separate tekniske enheder og komponenter,

- at tillade medlemsstaterne ved selvsyn at forvisse sig om, at en fabrikant er i stand til at garantere, at produktionen svarer til den godkendte type,

- at mindske mængden af papir, der cirkulerer mellem medlemsstaterne,

- at præcisere, hvilke administrative procedurer der skal anvendes mellem medlemsstaterne i de tilfælde, hvor en medlemsstat finder, at flere køretøjer ikke svarer til den godkendte type,

- at afskaffe forpligtelsen om, at der med separate tekniske enheder, for hvilke de relevante særdirektiver kræver, at typegodkendelsesnummeret er påført enheden, også følger en overensstemmelsesattest,

- at rette mindre fejl i direktivets oprindelige ordlyd.

Herudover foreslår Kommissionen at indføre proceduren med et rådgivende udvalg i direktiv 70/156/EØF.

EESC Historical Archives

3. Mødeplan

DATO	MØDE	DAGSORDEN
10. april 1987	Studiegruppe	Kommissionens dokument
25. maj 1987	Studiegruppe	Foreløbigt forslag til udtalelse
3. juni 1987	Sektion	Forslag til udtalelse
juli 1987	Plenarforsamling	Udtalelse

EESC - Historical Archives

| "ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
| ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ"
|
| (Νέα αίτηση γνωμοδότησης)

/BIOM/3067

Διεύθ. Β

Βρυξέλλες, 23 Μαρτίου 1987.
2, RUE RAVENSTEIN

Ενημερωτικό σημείωμα

Θέμα : "Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"

Σχετ : έγγρ. COM(87) 26 τελικό

---

1. Αίτηση γνωμοδότησης του Συμβουλίου : 18 Φεβρουαρίου 1987

   Απόφαση του Προεδρείου : 24 Φεβρουαρίου 1987

   Αρμοδιότητα : του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

   Οργάνωση των εργασιών του τμήματος : 4 Μαρτίου 1987

   Ομάδα μελέτης "Έγκριση οχημάτων με κινητήρα"

   Πρόεδρος : ο κ. FLUM

   Εισηγητής : ο κ. PERRIN-PELLETIER

   Μέλη : οι κ.κ. BAGLIANO
   BLESER (άρθ. 50- κ. GLESENER)
   MARVIER
   .....

Προς τα μέλη της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

EESC - Historical Archives

2. Κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ αναφέρεται στην καθιέρωση σε όλη την Κοινότητα μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου για οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους και εκθέτει λεπτομερώς τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την απόκτηση πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία, η έγκριση τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους θα αρχίσει να εφαρμόζεται όταν θα εγκριθούν όλες οι ειδικές οδηγίες, που καλύπτουν τα διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων με κινητήρα. Στα δεκαέξι χρόνια που πέρασαν από την έγκριση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εγκρίθηκαν 41 από τις ειδικές οδηγίες που προαναφέρθηκαν ενώ παραμένουν ακόμη εκκρεμείς μόνο τρεις οδηγίες που αναφέρονται σε ελαστικά, κρύσταλλα ασφαλείας και βάρη και διαστάσεις, και οι οποίες βρίσκονται προς έγκριση στο Συμβούλιο ήδη από το 1977.

Η εμπειρία των κρατών μελών και της βιομηχανίας σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ έδειξε ότι, όσο εκκρεμεί η εισαγωγή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ, επιβάλλεται να τροποποιηθεί η οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ώστε να βελτιωθούν οι διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται για τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες και εξαρτήματα, η δε παρούσα πρόταση αποβλέπει στην εν λόγω βελτίωση. Συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής :

- στον ορισμό των εννοιών των ανεξάρτητων τεχνικών μονάδων και εξαρτημάτων·

- να επιτρέψει στα κράτη μέλη να μπορούν μόνα τους να ελέγχουν ότι ένας κατασκευαστής είναι σε θέση να εξασφαλίζει την πιστότητα της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρότυπο·

- στη μείωση των εγγράφων που κυκλοφορούν μεταξύ των κρατών μελών·

- στα διασαφήνιση των διοικητικών διαδικασιών μεταξύ των κρατών μελών, στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ορισμένα οχήματα στην πραγματικότητα δεν συμφωνούν με ένα εγκεκριμένο πρωτότυπο·

- στην κατάργηση της υποχρέωσης σύμφωνα με την οποία ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες για τις οποίες ζητείται από τις αντίστοιχες ειδικές οδηγίες να έχουν τοποθετημένο στη μονάδα τον αριθμό έγκρισης τύπου, να συνοδεύονται και από το αντίστοιχο πιστοποιητικό πιστότητας·

- στη διόρθωση μη σημαντικών φραστικών λαθών της αρχικής οδηγίας.

Η Επιτροπή προτείνει επίσης να καθιερωθεί στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ μια διαδικασία με μια συμβουλευτική επιτροπή.

3. Χρονοδιάγραμμα

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ	ΕΓΓΡΑΦΟ
10 Απριλίου 1987	Ομάδα μελέτης	Έγγραφο της Επιτροπής
25 Μαΐου 1987	Ομάδα μελέτης	Προσχέδιο γνωμοδότησης
3 Ιουνίου 1987	Τμήμα	Σχέδιο γνωμοδότησης
Ιούλιος 1987	Σύνοδος ολομέλειας	Γνωμοδότηση του τμήματος

EESC - Historical Archives

"HOMOLOGACION DE VEHICULOS A MOTOR"
(nueva consulta)

IND/306

Dir. B

Bruselas, 23 de marzo de 1987
2, rue Ravenstein

Nota informativa

Asunto : "Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"

Ref. : doc. COM(86) 26 final

Consulta del Comité por parte del Consejo : 18 de febrero de 1987

Decisión de la Mesa : 24 de febrero de 1987

Competencia : Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios

Organización de los trabajos de la Sección : 4 de marzo de 1987

Grupo de estudio "Homologación de vehículos a motor"

Presidente : Sr. FLUM

Ponente : Sr. PERRIN-PELLETIER

Miembros : Sres. BAGLIANO
BLESER (art. 50 del Sr. GLESENER)
MARVIER
.....

Señores Consejeros
Miembros del Comité Económico y Social

EESC - Historical Archives

2. Contenido esencial del documento de la Comisión

La Directiva 70/156/CEE hace referencia al establecimiento de un procedimiento comunitario de homologación de tipo de los vehículos a motor y de sus remolques, al tiempo que establece detalladamente las etapas del proceso que deberá llevar a la completa homologación CEE. Tal como prevé la Directiva, la homologación CEE de vehículos a motor será aplicable cuando todas las directivas particulares recogidas en el anexo II de la Directiva hayan sido adoptadas. En el curso de los dieciséis años que han seguido a la adopción de la Directiva 70/156/CEE, se han decretado cuarenta y una de estas directivas particulares, mientras que sólo tres han quedado en suspenso : a saber, las relativas a los neumáticos, los cristales de seguridad y los pesos y medidas, que desde 1977 se encuentran esperando la correspondiente adopción por parte del Consejo.

La experiencia adquirida por los Estados miembros y la industria ha demostrado, sin embargo, que en espera de la introducción de una homologación CEE completa, es necesario proceder a la modificación de la Directiva 70/156/CEE, a fin de mejorar los procedimientos administrativos que deberán ser aplicados para la homologación de los elementos técnicos independientes y de los componentes técnicos particulares, y en este sentido se formula la propuesta que nos ocupa. Concretamente, se propone :

- definir los conceptos de "elemento técnico independiente" y de "componente";

- permitir a los Estados miembros el tener la seguridad de que un determinado fabricante está en condiciones de garantizar la conformidad de su producción con el tipo homologado;

- reducir el volumen de documentación intercambiada entre Estados miembros;

- clarificar los procedimientos administrativos aplicables en las relaciones entre Estados miembros cuando un Estado miembro comprueba que un cierto número de vehículos no son conformes al tipo homologado;

- suprimir la obligación de incluir un certificado de conformidad a aquellos elementos técnicos independientes a los que las directivas particulares exigen la inserción del número de homologación;

- corregir errores menores en el texto original de la directiva.

Por otra parte, la Comisión propone la introducción del procedimiento del Comité consultivo en la Directiva 70/156/CEE

3. Calendario

FECHA	REUNION	DOCUMENTO
10 de abril de 1987	Grupo de estudio	Documento de la Comisión
25 de mayo de 1987	Grupo de estudio	Anteproyecto de dictamen
3 de junio de 1987	Sección	Proyecto de dictamen
julio de 1987	Sesión Plenaria	Dictamen de la Sección

EESC - Historical Archives

"RECEPÇÃO VEÍCULOS A MOTOR"
(Nova consulta)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelas, 23 de Março de 1987
2, rue Ravenstein

Nota Informativa

Assunto: "Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques"

Ref. : doc. COM(87) 26 final

---

1. Consulta do Conselho ao Comité: 18 de Fevereiro de 1987

   Decisão da Mesa: 24 de Fevereiro de 1987

   Competência: Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços

   Organização dos trabalhos da Secção: 4 de Março de 1987

   Grupo de estudo "Recepção veículos a motor"

   Presidente: Sr. FLUM

   Relator : Sr. PERRIN-PELLETIER

   Membros : Srs. BAGLIANO
   BLESER (Art. 50º do Sr. GLESENER)
   MARVIER
   .....

Exmos. Senhores,

Membros do Comité Económico e Social

CES - Histórico Arquivos

2. Conteúdo essencial do documento da Comissão

A Directiva 70/156/CEE trata do estabelecimento do processo de recepção CEE para modelos dos veículos a motor e seus reboques e estabelece com pormenor as etapas do processo que deve culminar com a recepção CEE completa. Como a directiva prevê, a recepção CEE dos veículos a motor será susceptível de aplicação quando todas as directivas particulares retomadas no Anexo II da directiva tiverem sido adoptadas. No decurso dos dezasseis anos, que se seguiram à adopção da Directiva 70/156/CEE foram aprovadas quarenta e uma das directivas específicas e apenas três se encontram em suspenso: estas dizem respeito aos pneus, vidros de segurança e aos pesos e medidas, e esperam, desde 1977, que o Conselho as adopte.

Entretanto, a experiência adquirida pelos Estados-Membros e a indústria demonstraram que enquanto se espera pela introdução de uma recepção CEE completa, é necessário alterar a Directiva 70/156/CEE a fim de melhorar os processos administrativos que se irão aplicar para a recepção de unidades e de componentes técnicos específicos; é a isto que se destina a proposta em causa. Concretamente, propõe-se:

- definir os conceitos de unidades técnicas e componentes;

- permitir que os Estados-Membros assegurem que um fabicante está em condições de garantir a conformidade da sua produção com o modelo recepcionado;

- reduzir a quantidade de documentação trocada entre os Estados-Membros;

- esclarecer os processos administrativos que presidem às relações entre os Estados-membros sempre que um Estado-membro constate que um determinado número de veículos não se encontram em conformidade;

- suprimir a obrigação para as unidades técnicas, cujas directivas específicas exigem que o número de recepção lhes seja aposto, de serem também acompanhadas de um certificado de conformidade;

- corrigir erros menores no texto original de directiva.

Além disso, a Comissão propõe que se apresente o processo do comité consultivo na Directiva 70/156/CEE.

ECO Histórico Arquivos

3. Calendário

DATA	REUNIÃO	DOCUMENTO
10 de Abril de 1987	Grupo de estudo	Documento da Comissão
25 de Maio de 1987	Grupo de estudo	Anteprojecto de parecer
3 de Junho de 1987	Secção	Projecto de parecer
Julho de 1987	Sessão plenária	Parecer da Secção

EESC - Historical Archives

AVANT-PROJET D'AVIS DE LA S. DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVIVES

8

EESC - Historical Archives

IND/396

Bruxelles, le 26 mars 1987

AVANT-PROJET D'AVIS
de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services
sur la
"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM (87) 26 final)

Rapporteur: M. PERRIN-PELLETIER

Transmission le 1er avril 1987

Membres du groupe d'étude
"Réception des véhicules à moteur"
de la section
de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services

N.B.: Ce document sera examiné lors de la réunion du 10 avril 1987.

R/CES 290/87 E-JF/PS/cf

CES Historical Archives

1. **Introduction**

1.1. Au cours de l'année 1986, la DG III a rencontré les autorités nationales compétentes en matière de réception des véhicules à moteur afin d'évaluer la procédure de réception telle qu'elle est actuellement appliquée dans la pratique. Le résultat de ces entrevues a clairement montré que la procédure de réception entraînait, dans certains cas, un excès de formalités administratives et que les exigences en matière d'information variaient parfois considérablement selon les Etats membres.

1.2. La DG III a également consulté les constructeurs automobiles européens dans le cadre de cette procédure. Ceux-ci ont fait valoir que la procédure de réception CEE doit être profondément rationalisée et entièrement mise à jour.

1.3. En conséquence, les services de la Commission ont constitué un groupe de travail ad hoc chargé de revoir, de rationaliser et de clarifier les procédures de réception CEE avec la participation de tous les Etats membres et de l'industrie automobile.

1.3.1. La présente proposition de la Commission constitue le premier résultat de cette consultation.

* * *

2. **Observations générales**

2.1. La modification proposée de la directive 70/156/CEE c'est-à-dire de la directive-cadre concernant la réception CEE des véhicules à moteur qui constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur, s'inscrit dans le cadre du "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur".

2.1.1. De l'avis de la section, la réalisation et la mise en oeuvre efficace d'une réception CEE complète des véhicules à moteur devraient être considérées dans ce contexte.

2.2. Toutefois, l'absence de réception CEE complète à l'heure actuelle - dont l'application est entravée par les trois directives qui restent en suspens - a donné lieu à un mécanisme grâce auquel les Etats membres peuvent, dans une certaine mesure, "gérer" le flux de véhicules provenant de pays qui ne sont pas membres de la Communauté.

ESC Historical Archives

2.3. La section recommande d'adopter une solution de rechange efficace ayant un effet équivalent ou comparable à celui du paragraphe 2.2. ci-dessus et qui constitueralt une condition préalable indispensable à tout progrès dans le sens de la réalisation et de la mise en oeuvre pratique d'une procédure européenne de réception complète.

2.4. La section estime que le document circulant entre les Etats membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités compétentes en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donné, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, **ni plus ni moins**. Dans la mesure du possible, de telles fiches de renseignements devraient être regroupées sur un seul document dont le format et la numérotation sont communs à toutes les directives de sorte que celui-ci puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

2.4.1. Cela conduirait à une rationalisation considérable des procédures administratives actuelles, étant donné que cette fiche de renseignements unique ainsi que la fiche de réception seraient normalement les seuls documents échangés entre les Etats membres.

2.4.2. De l'avis de la section, l'ensemble de ce mécanisme dépend de l'instauration et du maintien d'un climat de confiance mutuelle entre les autorités compétentes des différents Etats membres.

3. **Observations particulières**

3.1. Les dispositions prévues pour l'application et le contrôle de la conformité de la production sont amplement satisfaisantes. La section aimerait cependant émettre les observations suivantes:

3.1.1. **Article 4, paragraphe 3**

Il est nécessaire de donner une définition claire et générale du terme "sondages".

Ce terme devrait signifier que de telles vérifications ne sont effectuées que de manière **sporadique** et **au hasard**. La section estime qu'elles ne devraient pas impliquer l'octroi aux autorités compétentes d'un Etat membre du **droit** de se présenter chez le constructeur sans notification préalable dans un délai approprié et d'exiger de procéder sur le champ au contrôle de conformité de production.

3.1.2. **Article 5, paragraphe 2**

Bien que la section reconnaisse la nécessité mentionnée dans cet article, de fournir d'autres renseignements, il est très important de faire en sorte que ce droit ne donne pas lieu à des abus tels que les demandes répétées et peut-être exagérées de

ESC Historical Archive

renseignements complémentaires. Au cas où cette pratique devrait s'étendre, les avantages escomptés et qui peuvent être obtenus par la rationalisation des procédures administratives pourraient s'estomper.

3.1.3. **Article 8, paragraphe 2**

Cet article de la proposition dispose que tout contrôle de conformité de production requis soit effectué dans les six mois suivant la date de la demande. Cependant, cet article ne mentionne ni ne prévoit le délai de notification préalable que tout constructeur est en droit d'attendre des autorités responsables de la réception procédant au contrôle de conformité de production. Ce délai pourrait aller de quelques heures à quelques semaines et il est nécessaire d'en clarifier les termes afin de rapprocher les pratiques en vigueur dans tous les Etats membres à cet égard. La section estime qu'un délai de notification préalable de 4 semaines devrait être suffisant sans être excessif.

Elle recommande en outre que l'Etat membre qui met en question le contrôle de conformité de production ne se contente pas d'avertir l'Etat membre qui a procédé à la réception - ce qui serait la pratique normale - mais devrait également **informer simultanément le constructeur**. Cela permettrait aux constructeurs de prendre des mesures immédiates dans le cadre du contrôle de conformité de production et de limiter les risques de production de véhicules non conformes, lesquels devront alors être retrouvés et modifiés en conséquence.

3.1.4. **Article 8, paragraphe 4**

La section estime que la formulation de cet article ne reflète pas le principe du "perdant-payeur". En d'autres termes, si la conformité de production mise en cause par un Etat membre s'avère néanmoins conforme au type réceptionné après avoir été contrôlée par **l'Etat membre qui a procédé à la réception, qui a mis en cause à tort le contrôle de conformité, devrait payer** les frais occasionnés dans une mesure raisonnable, par la vérification du contrôle de conformité. De même, si le véhicule s'avère ne pas être conforme, **le constructeur assumera les coûts liés à la vérification du contrôle de conformité** ainsi que, ce qui est normalement le cas, les frais de modification des véhicules déjà produits si cela est exigé par les autorités. Un tel accord au niveau communautaire n'assurerait pas uniquement une répartition équitable et raisonnable des responsabilités, mais exercerait également un effet dissuasif sur tout Etat membre qui pourrait envisager d'abuser des dispositions de cette directive à d'autres fins que celles pour lesquelles elle est expressément destinée.

EESC Historical Archives

4. Articles 11 et 13

La section estime que l'adaptation au progrès technique gagnera de plus en plus en importance. Il est impératif que les directives reflètent "l'état des connaissances" en matière de technologie et de construction mécanique et qu'elles ne puissent comporter des restrictions à la conception des véhicules, ce qui nuirait à leur "utilité".

Dès lors, il est nécessaire de prévoir des réunions portant sur l'adaptation au progrès technique à des intervalles appropriés afin d'éviter que la procédure de consultation et de réponse ne soit excessivement prolongée et que les directives ne soient de plus en plus dépassées et ne perdent leur intérêt et leur utilité aux yeux des constructeurs. En conséquence, la rapidité et l'efficacité du processus de décision doivent être améliorées et garanties, notamment en ce qui concerne l'adaptation des dispositions des directives particulières au progrès technique. La section estime que cela est fondamental dans l'optique de la mise en oeuvre opportune et efficace du mécanisme européen de réception complète.

EESC - Historical Archives

IND/306

Brüssel, den 26. März 1987

ARBEITSDOKUMENT
der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk
und Dienstleistungen
zu dem
"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Berichterstatter: Herr PERRIN-PELLETIER

Versand: 1. April 1987

Mitglieder der Studiengruppe
"Betriebserlaubnis Kraftfahrzeuge"
der Fachgruppe
Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen

NB: Dieses Dokument wird in der Sitzung am 10. April 1987 erörtert.

R/CES 290/87 (E) W/S/wf

CESE - Historical Archives

1. Einleitung

1.1. Im Jahre 1986 besuchten Beamte der GD III die Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Erteilung der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge zuständig sind, um festzustellen, nach welchen Verfahren die Betriebserlaubnis in der Praxis erteilt wird. Bei diesen Untersuchungen ist klar zutage getreten, daß die angewandten Verfahren in einigen Fällen zu bürokratisch sind und daß es hinsichtlich der verlangten Informationen zwischen den Mitgliedstaaten Unterschiede gibt, die teilweise erheblich sind.

1.2. Im Rahmen ihrer Untersuchungen konsultierte die GD III auch die europäischen Kraftfahrzeughersteller, die die Auffassung vertraten, daß das EWG-Betriebserlaubnisverfahren erheblich gestrafft und generell überarbeitet werden müsse.

1.3. Die Kommission setzte daher eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe ein, die beauftragt wurde, die einzelnen EWG-Betriebserlaubnisverfahren zu überprüfen, zu straffen und klarer zu fassen. In diesen Vorgang sind alle Mitgliedstaaten und die Automobilindustrie einbezogen.

1.3.1. Der vorliegende Kommissionsvorschlag ist das erste Ergebnis dieses Beratungsverfahrens.

* * *

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, die als Rahmenrichtlinie für die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge ein wesentlicher Faktor zur Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge ist, erfolgt im Rahmen des "Weißbuchs über die Vollendung des Binnenmarktes".

2.1.1. Die Einführung und tatsächliche Anwendung einer vollständigen EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge sollte nach Ansicht der Fachgruppe in diesem Zusammenhang gesehen werden.

2.2. Das Fehlen einer vollständigen EWG-Betriebserlaubnis zum gegenwärtigen Zeitpunkt, das auf die drei noch ausstehenden Richtlinien zurückzuführen ist, hat den Mitgliedstaaten allerdings die Möglichkeit verschafft, die Einfuhr von Kraftfahrzeugen aus Drittländern in gewissem Maße "zu steuern".

ESC Historical Archives

2.3. Die Fachgruppe empfiehlt, als Vorbedingung für jedweden Fortschritt in Richtung auf die Einführung und tatsächliche Anwendung des vollständigen EWG-Betriebserlaubnisverfahrens eine alternative und wirksame Maßnahme zu treffen, um eine dem in Ziffer 2.2 beschriebenen Sachverhalt entsprechende oder vergleichbare Wirkung zu erzielen.

2.4. Nach Ansicht der Fachgruppe sollten die zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauschten Dokumente so viele Informationen enthalten, daß die für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständigen Behörden überprüfen können, ob ein bestimmtes Fahrzeug, eine bestimmte technische Einheit oder ein bestimmtes Bauteil dem genehmigten Typ entsprechen - jedoch **nicht mehr und nicht weniger**. Ein solcher Beschreibungsbogen sollte nach Möglichkeit aus einem einzigen Blatt bestehen, das im Format und hinsichtlich der Durchnumerierung der einzelnen Punkte für alle Richtlinien einheitlich ist und somit später ohne Schwierigkeiten an die elektronische Datenverarbeitung angepaßt werden kann.

2.4.1. Der Erfolg dieser Maßnahme bestünde in einer erheblichen Straffung der gegenwärtigen Verwaltungsverfahren, weil dieser einfache Beschreibungsbogen zusammen mit dem Betriebserlaubnisbogen normalerweise die einzigen Dokumente sein sollten, die zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauscht werden.

2.4.2. Das ganze System hängt nach Auffassung der Fachgruppe davon ab, daß sich die Behörden, die in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständig sind, gegenseitig vertrauen.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Die Bestimmungen bezüglich der Feststellung und Überprüfung einer Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ sind zum großen Teil zufriedenstellend. Gleichwohl möchte die Fachgruppe folgende Bemerkungen vorbringen:

3.1.1. **Artikel 4 Absatz 3**

Der Begriff "Stichproben" muß klar und einheitlich ausgelegt werden.

Er sollte bedeuten, daß die Kontrollen im Rahmen der vorgesehenen Überwachung der Übereinstimmung **selten** und nach dem **Zufallsprinzip** erfolgen und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten keinesfalls das **Recht** verschaffen, **ohne rechtzeitige Voranmeldung** bei einem Hersteller aufzutauchen und sofort zu prüfen, ob die Übereinstimmung der Fertigung gegeben ist.

3.1.2. **Artikel 5 Absatz 2**

Die Fachgruppe räumt ein, daß die in diesem Absatz enthaltene Bestimmung, wonach weitere Informationen angefordert werden können, einer Notwendigkeit entspricht, hält es aber für ausgesprochen wichtig, sicherzustellen, daß dieses Recht nicht

ESC Historical Archive

durch wiederholte und vielleicht übertriebene Bitten um zusätzliche Auskünfte mißbraucht wird. Sollte nämlich diese Entwicklung eintreten, würden die durch eine Straffung der Verwaltungsverfahren angestrebten und zu erreichenden Vorteile wieder zunichte gemacht.

3.1.3. **Artikel 8 Absatz 2**

Aus diesem Absatz geht es hervor, daß jede Prüfung der Fertigungsübereinstimmung innerhalb von 6 Monaten ab Antragsdatum erfolgen muß. Dabei wird allerdings weder erwähnt noch geregelt, mit welcher Frist der Hersteller vom Zeitpunkt der Ankündigung einer Prüfung der Fertigungsübereinstimmung durch die zuständigen Behörden bis zu ihrer Durchführung rechnen kann. Diese Frist könnte zwischen einigen Stunden und einigen Wochen betragen, und hier sollte wirklich eine Klarstellung erfolgen, damit sich alle Mitgliedstaaten in etwa gleich verhalten. Der Fachgruppe erscheint eine Ankündigungsfrist von vier Wochen ausreichend und gleichzeitig nicht zu lang.

Die Fachgruppe empfiehlt außerdem, daß der Mitgliedstaat, der die Fertigungsübereinstimmung anzweifelt, nicht nur den Mitgliedstaat benachrichtigen sollte, der die Betriebserlaubnis ausgestellt hat, sondern **gleichzeitig auch den Hersteller**. Dadurch könnten die Hersteller sofort prüfen, ob ihre Fertigung dem genehmigten Typ entspricht, und so die Möglichkeit minimalisieren, daß Fahrzeuge hergestellt werden, die nicht diesem Typ entsprechen und die dann zurückgerufen und nachgebessert werden müssen.

3.1.4. **Artikel 8 Absatz 4**

Die Formulierung dieses Absatzes gibt nach Auffassung der Fachgruppe nicht den Grundsatz wieder, daß die Kosten vom Verlierer getragen werden. Das bedeutet mit anderen Worten, daß ein Mitgliedstaat, der eine von einem anderen Mitgliedstaat festgestellte Übereinstimmung der Fertigung mit dem von diesem zweiten Mitgliedstaat genehmigten Typ bestreitet, die üblicherweise anfallenden Kosten für die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung tragen sollte, **wenn sich seine Zweifel als unberechtigt erweisen**. Analog dazu **kommt dann der Hersteller für die Kosten auf**, die die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung verursacht hat, wenn sich herausstellt, daß das Fahrzeug nicht dem genehmigten Typ entspricht. In diesem Fall trüge der Hersteller entsprechend der üblichen Praxis auch die Kosten für die Nachbesserung bereits hergestellter Fahrzeuge, sofern eine solche von den Behörden verlangt würde. Eine gemeinschaftsweite Einigung in dieser Frage böte nicht nur den Vorteil, daß dadurch die Verantwortung gleichmäßig und vernünftig verteilt würde, sondern könnte auch die Mitgliedstaaten davon abhalten, die Bestimmungen dieser Richtlinie eventuell zu anderen Zwecken als den damit ausdrücklich angestrebten zu mißbrauchen.

ECO Historical Archives

4. Artikel 11 und 13

Nach Auffassung der Fachgruppe kommt dem Verfahren zur Anpassung an den technischen Fortschritt wachsende Bedeutung zu. Die Richtlinien müssen den aktuellen Stand der Technik und die Konstruktionspraxis widerspiegeln und dürfen sich nicht restriktiv auf die technische Auslegung auswirken, weil dadurch ihr "Nutzen" geschmälert würde.

Aus diesem Grund müssen Sitzungen zur Anpassung an den technischen Fortschritt in ausreichenden Zeitabständen einberufen werden, um zu verhindern, daß sich das Beratungsverfahren übermäßig in die Länge zieht und daß die Richtlinien immer überholter und für die Hersteller uninteressanter oder nutzloser werden. Insbesondere im Hinblick auf die Anpassung der Bestimmungen der Einzelrichtlinien an den technischen Fortschritt müssen daher Geschwindigkeit und Effizienz des Beschlußfassungsverfahren verbessert und sichergestellt werden, was nach Auffassung der Fachgruppe eine Grundvoraussetzung für das reibungslose und wirksame Funktionieren des EG-Betriebserlaubnissystems in seiner vollständigen Form ist.

EESC - Historical Archives

IND/306

Brussels, 26 March 1987

WORKING DOCUMENT
of the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services
on the
Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers
(COM (87) 26 final)

Rapporteur: Mr PERRIN-PELLETIER

Sent on: 27 March 1987

To the Members of the
Study Group "Type Approval of
Motor Vehicles of the
Section for Industry, Commerce, Crafts and Services

N.B.: This document will be discussed at the meeting on 10 April 1987.

R/CES 290/87 SS/VC/em

EESC - Historical Archives

1. Introduction

1.1. During 1986, DG III visited the competent type approving authorities of the Member States in order to conduct an appraisal of the type approval process as actually practised in reality. The outcome clearly showed that the type approval process was, in some cases, unduly bureaucratic and that information requirements varied, in some cases substantially, between Member States.

1.2. DG III also consulted the European vehicle manufacturers within this process and were advised, from the point of view of manufacturers, that the EEC type approval process was in need of substantial streamlining and general overhaul.

1.3. Accordingly the Commission's Services established an ad hoc Working Group to review, streamline and clarify the EEC type approval procedures, a process in which all Member States and the vehicle industry are participating.

1.3.1. The first outcome from this consultative process is the present Commission proposal.

* * *

2. General Comments

2.1. The proposed amendment to Directive 70/156/EEC, i.e. the framework Directive for EEC type approval for motor vehicles which is an integral factor in attaining a single internal market for motor vehicles, falls within the framework of the "White Paper on Completing the Internal Market".

2.1.1 The achievement and effective implementation of full EEC type approval for motor vehicles should in the Section's opinion be seen in this context.

2.2. However, the absence at this time of full EEC type approval - effectively blocked by the three Directives which remain outstanding - has provided a mechanism by which Member States may, in some measure, "manage" the influx of vehicles from countries not members of the EEC.

ESC Historical Archives

2.3. The Section recommends that some alternative and efective measure needs to be put in place to have an effect equivalent or comparable to 2.2. above as a precondition for any progress towards the achievement and practical implementation of the full European Type-Approval process.

2.4. The Section is of the Opinion that the document exchanged between Member States should provide enough information for type approval authorities to be able to verify that a particular vehicle, separate technical unit or component conforms to the type approved - but **no more and no less**. Wherever possible, such an Information Document should be one single sheet of paper and presented in a format and with a numbering system common across all Directives such that it will be easily adaptable to electronic data processing in the future.

2.4.1. This would result in a substantial streamlining of the present administrative procedures because this simple Information Document, together with the Type Approval certificate, should in normal circumstances be the only documents exchanged between Member States.

2.4.2. The whole mechanism in the Section's opinion depends on the establishment and maintenance of mutual trust between type-approving authorities of the individual Member States.

3. Specific Comments

3.1. The provisions foreseen for establishing and verifying conformity of production are largely satisfactory. However, the Section would like to make the following comments:

3.1.1. **Article 4, paragraph 3**

The phrase "spot checks" needs to be clearly and commonly interpreted.

It should mean that such verification checks are only conducted on an **infrequent** and **random** basis. It should not, in the Section's Opinion, give the **right** to Member State type-approving authorities to present themselves, **without a proper period of notification in advance**, at a manufacturer's premises and demand to conduct a CoP check there and then.

3.1.2. **Article 5, paragraph 2**

Whilst the Section understands the need for the provision for further information in this Article, it is very necessary to ensure that this right is not abused in terms of repeated and perhaps exaggerated requests for complementary

EESC Historical Archive

information. If this practice were to develop then the benefits being sought and which can be realized in terms of steamlining the administrative procedures would begin to dissolve and fade away.

3.1.3. **Article 8, paragraph 2**

The proposal states in this Article that any requested CoP check must be conducted within 6 months from the date of request. It does not, however, make any mention or provision for the period of advance notification which a manufacturer may reasonably expect of intent by the type approval authorities to conduct a CoP check - this could vary between a few hours and a few weeks and really does need to be clarified in order that all Member States have approximately common practices in this regard. In the Section's opinion an advance notification period of 4 weeks should be sufficient without being excessive.

Furthermore, it recommends that the Member State which is challenging CoP should not only notify the Member State which granted type approval - i.e. the normal practice, but also **should simultaneously advise the manufacturer**. This would allow manufacturers to take immediate action to check CoP and minimize the possibility of producing vehicles not in conformity, which then have to be traced and rectified.

3.1.4. **Article 8, paragraph 4**

The wording of this Article does not, in the Section's opinion, reflect the "loser pays" principle. In other words, if a Member State challenges conformity of production, which after having been checked by the Member State which granted type approval, is nevertheless found to conform to the type approved, then the **Member State which wrongly challenged CoP should pay** whatever reasonable costs were incurred to verify CoP. Similarly if the vehicle is found not to conform then **the manufacturer bears the cost of the CoP check** and, as is normal, the cost of rectifying vehicles already produced if this is demanded by the authorities. Not only would such an agreement on a Community basis represent an equitable and reasonable allocation of responsibility, it might also act as a deterrent vis-à-vis any Member State which might contemplate misusing the provisions of this Directive for purposes other than those for which it is specifically intended.

ESC Historical Archives

4. Articles 11 and 13

In the Section's opinion the process of adaptation to technical progress will become increasingly more important. It is imperative that Directives reflect "state of the art" technology and engineering practice and not be allowed to become design-restrictive as this would reduce their "usefulness".

Adaptation to technical progress meetings must therefore be convened at adequate intervals in order to avoid that the process of consultation and response is unreasonably extended and that Directives become increasingly outdated and of less and less real interest or use from the manufacturer's point of view. Therefore the speed and efficiency of the decision-making process needs to be improved and assured, particularly with regard to the adaptation to technical progress of the provisions of the separate Directives; this, in the Section's opinion, is fundamental to the proper and efficient operation of the European type approval mechanism when fully implemented.

EESC - Historical Archives

TRAITEMENT DE L'AVIS LORS DE LA 1ère REUNION DU G.E. "RECEPTION VEHICULES A MOTEUR" DE LA S. DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVICES, TENUE LE 10.4.87

9

EESC - Historical Archives

SECTION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVICES

Groupe d'étude "Réception véhicules à moteur"

Le Groupe d'étude "Réception véhicules à moteur" a tenu sa première réunion à Bruxelle, au siège du Comité, le 10 avril 1987, sou la présidence de M. FLUM, Président.

LISTE DE PRESENCE

Membres présents

MM. FLUM
PERRIN-PELLETIER

Membres absents excusés

MM. BAGLIANO
BLESER
MARVIER

Experts

MM. DEJEMEPPE
ACKROYD

Suppléant

M. GUIBAUD (M. MARVIER)

Commission des C.E.

Mme COTTER
M. HENNSLER

Secrétariat du C.E.S.

M. SKOVMAND

Le groupe d'étude examine l'avant projet d'avis sur la "Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" et charge le rapporteur, M. PERRIN-PELLETIER, de l'élaboration de l'avant-projet d'avis révisé, qui sera examiné lors de la prochaine réunion du 25 mai 1987.

P.V. 16/87 SS/ss

EESC Historical Archives

PROJET D'AVIS DE LA S. DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVICES

10

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

N° 2014/87 Bruxelles, le 5 mai 1987

Messieurs les Conseillers
Membres de la section de l'industrie,
du commerce, de l'artisanat et des services

Monsieur le Conseiller,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le projet d'avis de la section de l'industrie sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. CES 399/87)

Ce document doit encore être soumis à l'examen du groupe d'étude "Réception véhicules à moteur" qui se réunit le 25 mai prochain; il pourrait donc subir des modifications qui, vu les brefs délais qui séparent cette réunion de celle de la section, seront présentées sous forme de corrigendum.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller, l'expression de ma haute considération.

Le secrétaire général

signé : R. LOUET

EESC Historical Archives

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES Tél. 519 90 11 Adr. Tél. ECOSEUR - Télex : 25 983 CESEUR

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS

Nr. 2014/87 sk

Brüssel, den 5. Mai 1987

An die Mitglieder
der Fachgruppe
Industrie, Handel, Handwerk
und Dienstleistungen

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anlage erhalten Sie den Entwurf einer Stellungnahme der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen zu folgendem Thema:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger" (Dok. CES 399/87)

Dieses Dokument ist noch von der Studiengruppe "Betriebserlaubnis Kraftfahrzeuge" zu erörtern, die am 25. Mai zu ihrer nächsten Sitzung zusammentritt. Es könnten sich daher noch Änderungen an dem Text ergeben, die dann angesichts der kurzen Zeitspanne bis zur Fachgruppensitzung als Korrigendum herausgegeben würden.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Der Generalsekretär

R. LOUET

Anlage: Dok. CES 399/87

EESC - Historical Archives

519.90.11

Rue Ravenstein 2, 1000 BRÜSSEL Tel [redacted] Telegrammadresse ECOSEUR - Fernschreiber: 25 983 CESEUR

EUROPEAN COMMUNITY

THE ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

No. 2014/87 dht

Brussels, 5 May 1987

To the Members of the
Section for Industry, Commerce,
Crafts and Services

Dear Sir/Madam,

I have pleasure in enclosing, herewith, the Draft Opinion of the Section for Industry on the

Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type approval of motor vehicles and their trailers (CES 399/87)

The Draft Opinion has still to be considered by the Study Group on the Type Approval of Motor Vehicles at its meeting on 25 May. Amendments could therefore be made to the document. In view of the short space of time between the Study Group meeting and the Section meeting any amendments will be presented in the form of a corrigendum.

Yours faithfully,

R. LOUET
Secretary-General

EESC - Historical Archives

519 90 11

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUSSELS Tel [redacted] Telegrams: ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

COMUNITÀ ECONOMICA
EUROPEA

COMUNITÀ EUROPEA
DELL'ENERGIA ATOMICA

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

N. 2014/87
GIO/cc

Bruxelles, 5 maggio 1987

Signori Consiglieri
Membri della Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi"

Signor Consigliere,

Le trasmetto il progetto di parere della Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi" in merito alla "Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi" (doc. CES 399/87).

Tale documento dev'essere ancora sottoposto all'esame del gruppo di studio "Omologazione veicoli a motore" che si riunisce il 25 maggio prossimo; potrebbe quindi subire delle modifiche che, dati i tempi brevi che separano tale riunione da quella della Sezione, saranno presentate sotto forma di rettifica.

Con i migliori saluti.

Il Segretario Generale

f.to R. LOUET

EESC Historical Archives

Rue Ravenstein 2
1000 BRUXELLES

Tel. 5199011

Ind. Tel. ECOSEUR
Telex: 25 983 CESEUR

EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

No. 2014/87/adn

Brussel, 5 mei 1987

Aan de leden
van de Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten

Zeer geachte Heer,

Bijgaand doe ik U het ontwerp-advies van de Afdeling voor industrie met betrekking tot het volgende onderwerp toekomen:

"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan" (doc. CES 399/87).

Dit document dient echter nog te worden behandeld door de studiegroep "Goedkeuring motorvoertuigen", die op 25 mei a.s. zal vergaderen; het is dus mogelijk dat dit document nog wordt gewijzigd. Aangezien de vergadering van de studiegroep en de vergadering van de Afdeling kort op elkaar volgen, zullen deze eventueel aan te brengen wijzigingen in de vorm van een corrigendum worden voorgelegd.

Met de meeste hoogachting,

R. LOUET
secretaris-generaal

EESC - Historical Archives

Ravensteinstraat 2, 1000 BRUSSEL

Tel. 519 90 11

Telegramadres: ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

Nr. 2014/87 FN/ab Bruxelles, den 5. maj 1987

Til medlemmerne af
sektionen for industri, handel,
håndværk og tjenesteydelser

Vedlagt fremsendes industrisektionens forslag til udtalelse om

"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"
(CES 399/87).

På mødet i studiegruppen "Godkendelse af motorkøretøjer den 25. maj 1987 vil dette dokument atter blive behandlet, og eventuelle ændringer vil som følge af det korte tidsinterval mellem dette møde og sektionsmødet blive forelagt i form af et korrigendum.

Med venlig hilsen

Sign.: R. LOUET
Generalsekretær

EESC - Historical Archives

Tlf. 519 90 11

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES [redacted] Tlg. adr. ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Επιστολή αριθ. 2014/87 Γ/ατ Βρυξέλλες, 5 Μαΐου 1987.

Προς τα μέλη του τμήματος
βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

Κυρία/Κύριε,

Σας στέλνω το σχέδιο γνωμοδότησης του τμήματος βιομηχανίας για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"
(έγγρ. CES 399/87).

Το έγγραφο αυτό πρέπει ακόμη να υποβληθεί σε εξέταση από την ομάδα μελέτης "Έγκριση των οχημάτων με κινητήρα", που συνεδριάζει στις 25 του προσεχούς Μαΐου. Θα μπορούσε συνεπώς να υποστεί τροποποιήσεις που, λόγω των συντόμων προθεσμιών που χωρίζουν τη συνεδρίαση αυτή από τη συνεδρίαση του τμήματος, θα υποβληθούν υπό μορφή διορθωτικού.

Με εξαιρετική εκτίμηση
Ο Γενικός Γραμματέας

υπογραφή : R. LOUET

EESC - Historical Archives

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES Τηλ. 519 90 11 Τηλεγραφική διεύθυνση : ECOSEUR - Telex : 25 983 CESEUR

COMUNIDADES EUROPEAS

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

Nº 2014/87 MIG/dv

Bruselas, 5 de mayo de 1987

Señores Consejeros
Miembros de la Sección
de Industria, Comercio,
Artesanía y Servicios

Señor Consejero :

Adjunto a la presente le remito el proyecto de dictamen de la Sección de Industria sobre la

"Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"
(doc. CES 399/87)

Este documento aún deberá ser sometido al examen del Grupo de estudio "Homologación de vehículos de motor", que se reunirá el próximo 25 de mayo. Por consiguiente, podría ser objeto de modificaciones que, ante el breve plazo que separa a esta reunión de la que efectuará la Sección, serán presentadas en forma de corrigendum.

Le saluda atentamente.

Por el Secretario General

A. GRAZIOSI
Director General

EESC Historical Archives

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUSELAS Teléf. 519 90 11 Dir. Tel. ECOSEUR - Télex : 25 983 CESEUR

COMUNIDADES EUROPEIAS
COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

Nº 2014/87 hlm

Bruxelas, 5 de Maio de 1987

Exmos. Senhores,
Membros da Secção da Indústria,
do Comércio, do Artesanato e dos Serviços

Exmo. Senhor,

Tenho o prazer de lhe enviar o projecto de parecer da Secção da Indústria sobre a

"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros no que se refere à recepção dos veículos a motor e seus reboques" (doc. CES 399/87)

Este documento deverá ainda ser analisado pelo grupo de estudo "Recepção veículos a motor" que reunirá em 25 de Maio próximo. Poderá, portanto, sofrer alterações que, devido ao curto intervalo de tempo entre esta reunião e a da Secção, serão apresentados sobre a forma de corrigenda.

Queira aceitar, Exmo. Senhor, a expressão da minha mais elevada consideração.

O Secretário-Geral

R. LOUET

EESC - Historical Archives

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELAS Tel. 519 90 11 End. Tel. ECOSEUR - Télex : 25 983 CESEUR

COMMUNAUTES EUROPEENNES

IND/306

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

Bruxelles, le 5 mai 1987

PROJET D'AVIS
de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services
sur la
"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM (87) 26 final)

Rapporteur: M. PERRIN-PELLETIER

Transmission le 6 mai 1987

Membres de la section
de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services

N.B.: Ce document sera examiné lors de la réunion du 3 juin 1987.

CES 399/87 E-JF/PS/ct

CESO - Historical Archives

Le 18 février 1987, le Conseil a décidé, conformément à l'article 100 du Traité CEE, de consulter le Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

(doc. COM(87) 26 final).

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le ... au rapport de M. PERRIN-PELLETIER.

Lors de sa ... session plénière (séance du ...), le Comité économique et social a adopté l'avis suivant:

* * *

La section approuve la proposition de directive, sous réserve des observations suivantes:

1. **Introduction**

1.1. Au cours de l'année 1986, la DG III a rencontré les autorités nationales compétentes en matière de réception des véhicules à moteur afin d'évaluer la procédure de réception telle qu'elle est appliquée actuellement dans la pratique. Le résultat de ces entrevues a clairement montré que la procédure de réception entraînait, dans certains cas, un excès de formalités administratives et que les exigences en matière d'information variaient parfois considérablement selon les Etats membres.

1.2. La DG III a également consulté les constructeurs automobiles européens dans le cadre de cette procédure. Elle a été informée que la procédure de réception CEE doit être profondément rationalisée et entièrement mise à jour.

1.3. En conséquence, les services de la Commission ont constitué un groupe de travail ad hoc chargé de revoir, de rationaliser et de clarifier les procédures de réception CEE avec la participation de tous les Etats membres, de l'industrie automobile et des composants ainsi que des consommateurs.

1.3.1. La présente proposition de la Commission constitue le premier résultat de cette consultation.

EESC Historical Archives

2. **Observations générales**

2.1. La modification proposée de la directive 70/156/CEE c'est-à-dire de la directive-cadre concernant la réception CEE des véhicules à moteur qui constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur, s'inscrit dans le cadre du "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur".

2.1.1. De l'avis de la section, la réalisation et la mise en oeuvre efficace d'une réception CEE complète des véhicules à moteur devraient être considérées dans ce contexte.

2.2. Dès lors, la section réitère sa demande visant à ce que la réception CEE complète soit mise en oeuvre dans les plus brefs délais et ce, d'ici 1992 au plus tard. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité des consommateurs et de la protection de l'environnement et de l'emploi, la section insiste pour que les exigences communautaires en matière de réception soient appliquées avec la même rigueur aux véhicules nationaux et aux véhicules importés, et que la réception ne donne pas lieu à des distorsions de concurrence sur le marché européen.

2.3. La section estime que le document circulant entre les Etats membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités compétentes en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donné, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, **ni plus ni moins**. Dans la mesure du possible, ce document - connu sous le terme certificat de réception - devrait avoir un format et une numérotation commune à toutes les directives de sorte qu'il puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

2.3.1. Cela conduirait à une rationalisation considérable des procédures administratives actuelles, étant donné que ce certificat de réception serait normalement le seul document échangé entre les Etats membres.

2.3.2. De l'avis de la section, l'ensemble de ce mécanisme dépend de la coopération confiante des autorités nationales compétentes en vue de la réalisation d'un véritable marché intérieur.

EESC-Historical Archives

3. **Observations particulières**

3.1. Les dispositions prévues pour l'application et le contrôle de la conformité de la production sont amplement satisfaisantes. La section aimerait cependant émettre les observations suivantes:

3.1.1. **Article 1**

La Commission propose d'ajouter les définitions d'une "entité technique" et d'un "composant", notions qui sont déjà utilisées couramment.

La section note cependant que la définition d'entité technique semble en contradiction avec l'article 9 bis 2: la définition prévoit que l'entité technique ne peut être réceptionnée qu'en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules, alors que l'article 9 bis 2 nouveau (comme d'ailleurs l'article 9 bis 2 actuel) ne parle de cette liaison que comme d'une éventualité.

3.1.2. **Article 5, paragraphe 2**

L'article 5 porte sur la communication d'informations relatives à la réception et permet d'avoir accès à des renseignements complémentaires. Bien que la section reconnaisse la nécessité mentionnée dans cet article, de fournir d'autres renseignements, il est très important de faire en sorte que ce droit ne donne pas lieu à des abus tels que les demandes régulières voire exagérées, de renseignements complémentaires. Au cas où cette pratique devrait s'étendre, les avantages escomptés de par la rationalisation des procédures administratives pourraient s'estomper.

3.1.3. **Article 8, paragraphe 2**

Cet article de la proposition dispose que tout contrôle de conformité de production requis soit effectué dans les six mois suivant la date de la demande. Cependant, cet article ne mentionne ni ne prévoit le délai de notification préalable que tout constructeur est en droit d'attendre des autorités responsables de la réception procédant au contrôle de conformité de production. Ce délai pourrait aller de quelques heures à quelques semaines et il est nécessaire d'en clarifier les termes afin de rapprocher les pratiques en vigueur dans tous les Etats membres à cet égard.

La section recommande en outre que l'Etat membre qui met en question le contrôle de conformité de production ne se contente pas d'avertir l'Etat membre qui a procédé à la réception - ce qui serait la pratique normale - mais devrait également **informer simultanément le constructeur**. Cela permettrait aux constructeurs de prendre des mesures immédiates dans le cadre du contrôle de conformité de production et de limiter les risques de production de véhicules non conformes, lesquels devront alors être retrouvés et modifiés en conséquence.

EESC Historical Archives

De plus, la section suggère de remplacer dans le texte français l'expression "au besoin" par "s'il l'estime nécessaire,".

3.1.4. **Article 8, paragraphe 4**

La section estime que la formulation de cet article ne reflète pas le principe du "perdant-payeur". En d'autres termes, si la conformité de production mise en cause par un Etat membre s'avère néanmoins conforme au type réceptionné après avoir été contrôlée par **l'Etat membre qui a procédé à la réception, l'Etat membre qui a mis en cause à tort le contrôle de conformité, devrait payer** les frais occasionnés dans une mesure raisonnable, par la vérification du contrôle de conformité. De même, si le véhicule s'avère ne pas être conforme, **le constructeur assumera les coûts liés à la vérification du contrôle de conformité** ainsi que, ce qui est normalement le cas, les frais de modification des véhicules déjà produits si cela est exigé par les autorités. Un tel accord au niveau communautaire n'assurerait pas uniquement une répartition équitable et raisonnable des responsabilités, mais exercerait également un effet dissuasif sur tout Etat membre qui pourrait envisager d'abuser des dispositions de cette directive à d'autres fins que celles pour lesquelles elle est expressément destinée.

4. **Articles 11 et 13**

4.1. La section est généralement favorable à une accélération de la procédure d'adaptation des directives au progrès technique. Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, elle ne peut approuver l'introduction de la procédure du comité consultatif dans la directive-cadre. La section estime qu'il serait inopportun de modifier la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à fournir des résultats et extrêmement compétent dans le cadre des travaux en cours portant sur la préparation de la législation communautaire dans ce domaine, notamment au moment où la mise au point d'un système européen de réception touche à sa fin. Néanmoins, la section serait favorable à une application plus rigoureuse des procédures de travail du Comité, notamment en ce qui concerne la fixation de délais précis et à caractère obligatoire. Il conviendrait en outre de s'assurer que les organisations participantes (industrie, employeurs, représentants des salariés et consommateurs) soient consultées à propos de toutes les questions touchant à la sécurité et à la santé.

———————

EESC - Historical Archives

IND/306

Brüssel, den 5. Mai 1987

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME
der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen
zu dem
"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Berichterstatter: Herr PERRIN-PELLETIER

Versand: 6. Mai 1987

Mitglieder der Fachgruppe
Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen

NB: Dieses Dokument wird in der Sitzung am 3. Juni 1987 erörtert.

CES 399/87 (E) W/S/ue

EESC - Historical Archives

Der Rat beschloß am 18. Februar 1987, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"

(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am ... an. Berichterstatter war Herr PERRIN-PELLETIER.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner ... Plenartagung (Sitzung vom ...) ... folgende Stellungnahme.

* * *

Die Fachgruppe befürwortet den Richtlinienvorschlag vorbehaltlich folgender Bemerkungen:

1. Einleitung

1.1. Im Jahre 1986 besuchten Beamte der GD III die Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Erteilung der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge zuständig sind, um festzustellen, nach welchen Verfahren die Betriebserlaubnis in der Praxis erteilt wird. Bei diesen Untersuchungen ist klar zutage getreten, daß die angewandten Verfahren in einigen Fällen zu bürokratisch sind und daß es hinsichtlich der verlangten Informationen zwischen den Mitgliedstaaten Unterschiede gibt, die teilweise erheblich sind.

1.2. Im Rahmen ihrer Untersuchungen konsultierte die GD III auch die europäischen Kraftfahrzeughersteller, die die Auffassung vertraten, daß das EWG-Betriebserlaubnisverfahren erheblich gestrafft und generell überarbeitet werden müsse.

1.3. Die Kommission setzte daher eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe ein, die beauftragt wurde, die einzelnen EWG-Betriebserlaubnisverfahren zu überprüfen, zu straffen und klarer zu fassen. In diesen Vorgang sind alle Mitgliedstaaten, die Automobilindustrie, die Bauteilehersteller und die Verbraucher einbezogen.

1.3.1. Der vorliegende Kommissionsvorschlag ist das erste Ergebnis dieses Beratungsverfahrens.

EESC Historical Archives

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, die als Rahmenrichtlinie für die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge ein wesentlicher Faktor zur Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge ist, erfolgt im Rahmen des "Weißbuchs über die Vollendung des Binnenmarktes".

2.1.1. Die Einführung und tatsächliche Anwendung einer vollständigen EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge sollte nach Ansicht der Fachgruppe in diesem Zusammenhang gesehen werden.

2.2. Die Fachgruppe wiederholt daher ihre Forderung, so bald wie möglich, auf jeden Fall aber bis 1992, eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis einzuführen. Im Interesse der Verbrauchersicherheit und des Schutzes von Umwelt und Arbeitsplätzen betont sie aber, daß die Gemeinschaftsvorschriften bezüglich der Betriebserlaubnis für einheimische und importierte Fahrzeuge gleichermaßen gelten müssen und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Markt führen dürfen.

2.3. Nach Ansicht der Fachgruppe sollte das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauschte Dokument so viele Informationen enthalten, daß die für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständigen Behörden überprüfen können, ob ein bestimmtes Fahrzeug, eine bestimmte technische Einheit oder ein bestimmtes Bauteil dem genehmigten Typ entsprechen - jedoch **nicht mehr und nicht weniger**. Dieses Dokument, der sogenannte Betriebserlaubnisbogen sollte nach Möglichkeit aus einem einzigen Blatt bestehen, das im Format und hinsichtlich der Durchnumerierung der einzelnen Punkte für alle Richtlinien einheitlich ist und somit später ohne Schwierigkeiten an die elektronische Datenverarbeitung angepaßt werden kann.

2.3.1. Durch eine solche Maßnahme würden die gegenwärtig bestehenden Verwaltungsverfahren erheblich gestrafft, weil dieser Betriebserlaubnisbogen im Normalfall das einzige Dokument sein sollte, das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauscht wird.

2.3.2. Das ganze System hängt nach Auffassung der Fachgruppe davon ab, daß die Behörden, die in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständig sind, vertrauensvoll zusammenarbeiten im Sinne einer Durchführung eines echten Binnenmarktes.

EESC Historical Archives

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Die Bestimmungen in bezug auf die Feststellung und Überprüfung der Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ sind zum großen Teil zufriedenstellend. Gleichwohl möchte die Fachgruppe folgende Bemerkungen vorbringen:

3.1.1. **Artikel 1**

Die Kommission schlägt vor, eine Definition der bereits häufig verwendeten Begriffe "technische Einheit" und "Bauteil" aufzunehmen.

Die Fachgruppe stellt hierzu aber fest, daß zwischen der Definition des Begriffs "technische Einheit" und dem Inhalt von Artikel 9a Absatz 2 anscheinend ein Widerspruch besteht, weil in der Definition vorgesehen ist, daß die technische Einheit nur in Verbindung mit einem oder mehreren Fahrzeugtypen genehmigt werden kann, während eine solche Verbindung nach dem neuen Artikel 9a Absatz 2 (wie auch im jetzigen Artikel 9a Absatz 2) nur eine Eventualität ist.

3.1.2. **Artikel 5 Absatz 2**

In Artikel 5 geht es um die gegenseitige Information über die Betriebserlaubnis und um die Möglichkeit, zusätzliche Informationen einzuholen. Die Fachgruppe räumt ein, daß die in diesem Absatz enthaltene Bestimmung, wonach weitere Informationen angefordert werden können, einer Notwendigkeit entspricht, hält es aber für ausgesprochen wichtig, sicherzustellen, daß dieses Recht nicht durch regelmäßige und vielleicht übertriebene Bitten um zusätzliche Auskünfte mißbraucht wird. Sollte nämlich diese Entwicklung eintreten, so würden die mit der Straffung der Verwaltungsverfahren bezweckten Vorteile wieder zunichte gemacht.

3.1.3. **Artikel 8 Absatz 2**

Aus diesem Absatz geht hervor, daß jede Prüfung der Fertigungsübereinstimmung innerhalb von 6 Monaten ab Antragsdatum erfolgen muß. Dabei wird allerdings weder erwähnt noch geregelt, mit welcher Frist der Hersteller vom Zeitpunkt der Ankündigung einer Prüfung der Fertigungsübereinstimmung durch die zuständigen Behörden bis zu ihrer Durchführung rechnen kann. Diese Frist könnte zwischen einigen Stunden und einigen Wochen betragen, und hier sollte wirklich eine Klarstellung erfolgen, damit sich alle Mitgliedstaaten in etwa gleich verhalten.

Die Fachgruppe empfiehlt außerdem, daß der Mitgliedstaat, der die Fertigungsübereinstimmung anzweifelt, nicht nur der üblichen Praxis entsprechend den Mitgliedstaat benachrichtigen sollte, der die Betriebserlaubnis ausgestellt hat, sondern **gleichzeitig auch den Hersteller**. Dadurch könnten die Hersteller sofort prüfen, ob ihre Fertigung dem genehmigten Typ entspricht, und so die Möglichkeit minimalisieren, daß Fahrzeuge hergestellt werden, die nicht diesem Typ entsprechen und die dann zurückgerufen und nachgebessert werden müssen.

EESC Historical Archives

Ferner schlägt die Fachgruppe vor, im französischen Text die Worte "au besoin" (erforderlichenfalls) durch die Formulierung "s'il l'estime nécessaire" (wenn er es für notwendig hält) zu ersetzen.

3.1.4. **Artikel 8 Absatz 4**

Die Formulierung dieses Absatzes gibt nach Auffassung der Fachgruppe nicht den Grundsatz wieder, daß die Kosten vom Verlierer getragen werden. Das bedeutet mit anderen Worten, daß ein Mitgliedstaat, der eine von einem anderen Mitgliedstaat festgestellte Übereinstimmung der Fertigung mit dem von diesem zweiten Mitgliedstaat genehmigten Typ bestreitet, die üblicherweise anfallenden Kosten für die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung tragen sollte, **wenn sich seine Zweifel als unberechtigt erweisen**. Analog dazu **kommt dann der Hersteller für die Kosten auf**, die die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung verursacht hat, wenn sich herausstellt, daß das Fahrzeug nicht dem genehmigten Typ entspricht. In diesem Fall trüge der Hersteller entsprechend der üblichen Praxis auch die Kosten für die Nachbesserung bereits hergestellter Fahrzeuge, sofern eine solche von den Behörden verlangt würde. Eine gemeinschaftsweite Einigung in dieser Frage böte nicht nur den Vorteil, daß dadurch die Verantwortung gleichmäßig und vernünftig verteilt würde, sondern könnte auch die Mitgliedstaaten davon abhalten, die Bestimmungen dieser Richtlinie eventuell zu anderen Zwecken als den damit ausdrücklich angestrebten zu mißbrauchen.

4. **Artikel 11 und 13**

4.1. Obgleich die Fachgruppe die Beschleunigung des Verfahrens zur Anpassung der Richtlinien an den technischen Fortschritt grundsätzlich befürwortet, lehnt sie für den Automobilsektor die Einführung des Verfahrens des Beratenden Ausschusses in die Rahmenrichtlinie ab. Ihrer Ansicht nach wäre es kontraproduktiv, die Abstimmungsregelung eines Ausschusses zu ändern, der seine Fähigkeit, Ergebnisse hervorzubringen, unter Beweis gestellt und zur laufenden Vorbereitung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften in diesem Bereich erhebliches Fachwissen beigesteuert hat; dies gilt ganz besonders zu einem Zeitpunkt, zu dem die Vollendung eines europäischen Betriebserlaubnissystems unmittelbar bevorsteht. Dessenungeachtet würde die Fachgruppe aber eine Straffung der Arbeitsverfahren des Ausschusses, insbesondere die Festlegung präziser und bindender Fristen, befürworten. Es sollte außerdem sichergestellt werden, daß die beteiligten Organisationen (Industrie, Arbeitgeber, Arbeitnehmervertretungen, Verbraucher) in allen Fragen, die Auswirkungen auf Sicherheit und Gesundheit haben, gehört werden.

EESC - Archives historiques

IND/306

Brussels, 5 May 1987

DRAFT OPINION

of the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services
on the
Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers
(COM (87) 26 final)

Rapporteur: Mr PERRIN-PELLETIER

Sent on: 5 May 1987

To the Members of the
Section for Industry, Commerce, Crafts and Services

N.B.: This document will be discussed at the meeting on 3 June 1987.

CES 399/87/SS/VC/dht

EESC - Historical Archives

On 18 February 1987 the Council decided to consult the Economic and Social Committee under Article 100 of the Treaty establishing the European Economic Community, on the

Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

(COM(87) 26 final).

The Section for Industry, Commerce, Crafts and Services, which was responsible for preparing the Committee's work on the subject, adopted its Opinion on ..., in the light of the Report by Mr PERRIN-PELLETIER.

At its ... Plenary Session (meeting of ...) the Economic and Social Committee adopted the following Opinion ... .

* * *

The Section approves the Draft Directive subject to the following reservations:

1. Introduction

1.1. During 1986, DG III visited the competent type approving authorities of the Member States in order to conduct an appraisal of the type approval process as actually practised in reality. The outcome clearly showed that the type approval process was, in some cases, unduly bureaucratic and that information requirements varied, in some cases substantially, between Member States.

1.2. DG III also consulted the European vehicle manufacturers within this process and were advised that the EEC type approval process was in need of substantial streamlining and general overhaul.

1.3. Accordingly the Commission's Services established an ad hoc Working Group to review, streamline and clarify the EEC type approval procedures, a process in which all Member States vehicle and component industries and the consumers are participating.

1.3.1. The first outcome from this consultative process is the present Commission proposal.

EEC Historical Archives

2. General Comments

2.1. The proposed amendment to Directive 70/156/EEC, i.e. the framework Directive for EEC type approval for motor vehicles which is an integral factor in attaining a single internal market for motor vehicles, falls within the framework of the "White Paper on Completing the Internal Market".

2.1.1 The achievement and effective implementation of full EEC type approval for motor vehicles should in the Section's opinion be seen in this context.

2.2. Thus the Section reiterates its demand that full European type-approval be achieved as quickly as possible and certainly no later than 1992. However, the Section in the interest of consumer safety and the protection of the environment and employment insists that the Community requirements concerning type-approval be applied with equal vigour to both indigenous and imported vehicles and does not lead to distortion of competition on the European market.

2.3. The Section is of the opinion that the document exchanged between Member States should provide sufficient information for type approval authorities to be able to verify that a particular vehicle, separate technical unit or component conforms to the type approved - but **no more and no less**. Wherever possible, this document, known as the Type-Approval Certificate, should be one single sheet of paper and presented in a format and with a numbering system common across all Directives so that it will be easily adaptable to electronic data processing in the future.

2.3.1. This would result in a substantial streamlining of the present administrative procedures because this Type-Approval Certificate in normal circumstances should be the only document exchanged between Member States.

2.3.2. The whole mechanism in the Section's opinion depends on the type-approving authorities of the individual Member States working together in a spirit of mutual trust with the aim of creating a genuine internal market.

EESC - Historical Archives

3. Specific Comments

3.1. The provisions foreseen for establishing and verifying conformity of production are largely satisfactory. However, the Section would like to make the following comments:

3.1.1. Article 1

The Commission proposes that definitions of "separate technical unit" and "component" be inserted in the Directive; both concepts are in current use.

The Section notes however, that the definition of "separate technical unit" appears to clash with Article 9a(2). Article 1 states that the "separate technical unit" may be type-approved only in relation to one or more specified types of vehicles. The proposed new version of Article 9a(2) (like the current version) merely refers to this link as a possibility.

3.1.2. Article 5, paragraph 2

Article 5 deals with the provision of type-approval information and provides recourse for additional information. Whilst the Section understands the need for the provision for further information in this Article, it is very necessary to ensure that this right is not abused in terms of regular and perhaps exaggerated requests for complementary information. If this practice were to develop the benefits being sought through streamlining the administrative procedures would begin to dissolve.

3.1.3. Article 8, paragraph 2

The proposal states in this Article that any requested CoP check must be conducted within 6 months from the date of request. It does not, however, make any mention or provision for the period of advance notification which a manufacturer may reasonably expect of intent by the type approval authorities to conduct a CoP check - this could vary between a few hours and a few weeks and really does need to be clarified in order that all Member States have common practices in this regard.

Furthermore, the Section recommends that the Member State which is challenging CoP should not only notify the Member State which granted type approval - i.e. the normal practice, but also **should simultaneously advise the manufacturer**. This would allow manufacturers to take immediate action to check CoP and minimize the possibility of producing vehicles not in conformity, which then have to be traced and rectified.

EESC Historical Archives

Furthermore, the Section proposes that the words "au besoin" in the French version be replaced by "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. Article 8, paragraph 4

The wording of this Article does not, in the Section's opinion, reflect the "loser pays" principle. In other words, if a Member State challenges conformity of production, which after having been checked by the Member State which granted type approval, is nevertheless found to conform to the type approved, then the **Member State which wrongly challenged CoP should pay** whatever reasonable costs were incurred to verify CoP. Similarly if the vehicle is found not to conform then **the manufacturer bears the cost of the CoP check** and, as is normal, the cost of rectifying vehicles already produced if this is demanded by the authorities. Not only would such an agreement on a Community basis represent an equitable and reasonable allocation of responsibility, it might also act as a deterrent vis-à-vis any Member State which might contemplate misusing the provisions of this Directive for purposes other than those for which it is specifically intended.

4. Articles 11 and 13

4.1. Although the Section is in general in favour of a speeding up of the procedure of adaptation of Directives to technical progress it cannot, as far as the automobile sector is concerned, agree with the introduction of the Consultative Committee procedure into the framework directive. The Section feels that it would be counter-productive to change the voting procedure of a Committee which has proved itself capable of results and brought considerable expertise to the ongoing work of preparing Community legislation in this area, in particular at a moment when the completion of a European type-approval system is nearing its end. This notwithstanding, however, the Section would be in favour of a tightening of the ramifications of the Committee's working procedures expecially the setting or precise and binding deadlines. Steps should however be taken to ensure that the organizations concerned (those representing Industry, Employers, Workers and Consumers) are consulted on all issues having a bearing on health and safety.

EESC Historical Archives

IND/306

Bruxelles, 5 maggio 1987

Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi"
PROGETTO DI PARERE
in merito alla
"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"
(doc. COM (87) 26 def.)

Relatore: PERRIN-PELLETIER

Trasmissione: 6 maggio 1987

Membri della Sezione
"Industria, commercio, artigianato e servizi"

N.B.: Il presente documento sarà esaminato il 3 giugno 1987.

CES 399/87 E-GIO/APO/lp

CESO - Historical Archives

Il Consiglio, in data 18 febbraio 1987, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

(doc. COM (87) 26 def.)

La Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi", incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione PERRIN-PELLETIER in data ...

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il ..., nel corso della ... sessione plenaria, con ... voti favorevoli, ... contrari e ... astensioni il seguente parere:

* * *

La Sezione approva la proposta di direttiva, fatte salve le seguenti riserve:

1. Introduzione

1.1. Nel 1986 la DG III si è recata presso le autorità degli Stati membri preposte all'omologazione per effettuare una valutazione della procedura di omologazione come viene effettivamente svolta in pratica. Il risultato ha mostrato chiaramente che tale procedura in alcuni casi era eccessivamente burocratica e che i requisiti relativi ai dati variavano talora in modo sostanziale da Stato membro a Stato membro.

1.2. La DG III ha contemporaneamente consultato anche i produttori di autoveicoli europei che hanno sostenuto che la procedura d'omologazione comunitaria doveva essere sostanzialmente snellita e, in generale, riveduta.

1.3. Di conseguenza i servizi della Commissione hanno istituito un gruppo di lavoro ad hoc per rivedere, snellire e chiarire le procedure comunitarie di omologazione, e a tale azione partecipano tutti gli Stati membri, l'industria automobilistica, e il relativo indotto come pure i consumatori.

1.3.1. Il primo risultato di questa consultazione è l'attuale proposta della Commissione.

ESC Historical Archives

2. **Osservazioni generali**

2.1. La proposta modifica della Direttiva 70/156/CEE, cioè la Direttiva quadro sull'omologazione comunitaria dei veicoli a motore, che costituisce un fattore determinante per realizzare il mercato interno unico per i veicoli a motore, rientra nel quadro del "Libro bianco sul completamento del mercato interno".

2.1.1. La messa a punto e l'efficace applicazione della completa omologazione CEE per i veicoli a motore dovrebbe, secondo la Sezione, essere inquadrata in questo contesto.

2.2. Di conseguenza la Sezione ribadisce la sua richiesta che si realizzi quanto prima, e in ogni caso entro il 1992, la completa omologazione europea. Tuttavia, ai fini della sicurezza dei consumatori e della salvaguardia dell'ambiente e dell'occupazione, essa insiste affinché i requisiti comunitari per l'omologazione siano applicati con uguale rigore sia ai veicoli nazionali che a quelli importati e non provochino distorsioni di concorrenza sul mercato europeo.

2.3. La Sezione ritiene che il documento scambiato fra Stati membri dovrebbe fornire dati sufficienti per consentire alle autorità competenti di verificare che un determinato veicolo, unità tecnica separata, o componente, sia conforme al tipo approvato - e ciò **né più né meno**. Se possibile, tale documento, denominato certificato di omologazione, dovrebbe essere un unico foglio di carta e dovrebbe essere presentato in un formato e con un sistema di numerazione comuni per tutte le direttive, in modo da essere facilmente adattabile in futuro all'elaborazione elettronica dei dati.

2.3.1. Cio' porterebbe a un sostanziale snellimento delle procedure amministrative attuali, perché questo certificato di omologazione, in circostanze normali, dovrebbe essere l'unico documento scambiato fra Stati membri.

2.3.2. L'intero meccanismo, a parere della Sezione, dipende da come le autorità competenti dei vari Stati membri coopereranno fiduciosamente per la realizzazione di un vero mercato interno.

EESC Historical Archives

3. **Osservazioni particolari**

3.1. Le disposizioni previste per stabilire e verificare la conformità della produzione sono ampiamente soddisfacenti. Tuttavia, la Sezione desidera formulare le osservazioni seguenti:

3.1.1. **Articolo 1**

La Commissione propone di aggiungere le definizioni di "entità tecnica" e di "componente", nozioni già di uso corrente.

La Sezione rileva tuttavia che la definizione di entità tecnica sembra in contraddizione con l'articolo 9 bis 2: la definizione prevede che l'entità tecnica possa essere omologata solo in connessione con uno o più tipi di veicoli, mentre l'art. 9 bis 2 nuovo (come del resto il 9 bis 2 attuale) parlano di tale connessione solo come di un'eventualità.

3.1.2. **Articolo 5, paragrafo 2**

L'articolo 5 tratta della trasmissione delle informazioni relative all'omologazione e prevede la possibilità di richiedere ulteriori informazioni. Anche se la Sezione si rende conto della necessità di prevedere ulteriori informazioni in questo articolo, è assolutamente indispensabile far sì che tale diritto non dia adito ad abusi, ad esempio richieste regolari e forse esagerate di informazioni supplementari. Se tale pratica dovesse svilupparsi, i benefici che si cercano con lo snellimento delle procedure amministrative inizierebbero a ridursi.

3.1.3. **Articolo 8, paragrafo 2**

In tale articolo la proposta stabilisce che ogni controllo di conformità al tipo omologato deve essere effettuato entro 6 mesi dalla data della richiesta. Tuttavia, non menziona né prevede un periodo di notifica preliminare su cui un produttore possa ragionevolmente contare per quanto riguarda l'intenzione da parte delle autorità competenti di effettuare una verifica di conformità al tipo omologato - tale periodo potrebbe variare da qualche ora a qualche settimana e in realtà è necessario che sia specificato, in modo che tutti gli Stati membri applichino una prassi comune in proposito.

La Sezione raccomanda inoltre che lo Stato membro che contesta la conformità al tipo omologato, non solo dovrebbe avvertire lo Stato membro che ha concesso l'omologazione - pratica normale - ma dovrebbe anche **contemporaneamente informarne il produttore**. Cio' consentirebbe a quest'ultimo di provvedere a controllare la conformità al tipo e ridurre al minimo le possibilità di produrre veicoli non conformi, che dovrebbero successivamente essere individuati e modificati.

ESC Historical Archives

La Sezione suggerisce inoltre di sostituire nel testo francese l'espressione "au besoin" con "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Articolo 8, paragrafo 4**

La formulazione di questo articolo, a parere della Sezione, non corrisponde al principio "chi perde paga". In altre parole, se la conformità di produzione contestata da uno Stato membro viene riconosciuta conforme, dopo essere stata controllata dallo Stato membro che ha concesso l'omologazione, allora **lo Stato membro che ha contestato a torto la conformità dovrebbe pagare** le normali spese di verifica. Analogamente, se il veicolo non è trovato conforme, allora **è il produttore ad accollarsi le spese** sia della verifica, sia, come è normale, della modifica dei veicoli già prodotti, se cio' viene richiesto dalle autorità. Non solo un tale accordo su base comunitaria rappresenterebbe una distribuzione equa e ragionevole di responsabilità, ma potrebbe pure fungere da deterrente verso uno Stato membro che potrebbe voler abusare delle disposizioni di questa direttiva per obiettivi diversi da quelli previsti.

4. **Articoli 11 e 13**

4.1. Sebbene la Sezione, in linea di massima, sia favorevole ad accelerare la procedura di adattamento della Direttiva al progresso tecnico, essa non è d'accordo, per quanto riguarda il settore automobilistico, con la introduzione nella direttiva quadro della procedura del comitato consultivo. Secondo la Sezione, sarebbe controproducente modificare la procedura di voto di un comitato che si è mostrato capace di produrre risultati e che ha contribuito con notevoli capacità professionali ai lavori di preparazione della legislazione comunitaria in quest'area, in particolare in un momento in cui il completamento del sistema di omologazione europeo si avvicina alla fine. Ciononostante, tuttavia, la Sezione sarebbe a favore di una rigorosa applicazione delle procedure di lavoro del comitato, specialmente con la fissazione di scadenze vincolanti e precise. Si dovrebbe però garantire che le organizzazioni interessate (industria, datori di lavoro, rappresentanti dei lavoratori, consumatori) vengano consultate su tutte le questioni che hanno effetti sulla sicurezza e la salute.

EESC - Historical Archives

IND/306

Brussel, 5 mei 1987

ONTWERP-ADVIES
van de Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten
over het
"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"
(COM (87) 26 def.)

———————

Rapporteur: de heer PERRIN-PELLETIER

———————

Toezending: 6 mei 1987

Leden van de
Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten

N.B.: Dit document zal worden behandeld tijdens de vergadering van 3 juni 1987.

CES 399/87 E/HL/ef/adn

EESC - Historical Archives

De Raad heeft op 18 februari 1987 besloten, overeenkomstig de bepalingen van art. 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen met betrekking tot het

"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"

(COM (87) 26 def.).

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op ... goedgekeurd. Rapporteur was de heer PERRIN-PELLETIER.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn ...e Zitting (vergadering van ...) het volgende advies uitgebracht, dat met ... stemmen is goedgekeurd:

*
* *

Behoudens het t.a.v. de volgende punten gemaakte voorbehoud stemt de Afdeling met dit richtlijnvoorstel in:

1. **Inleiding**

1.1 Gedurende 1986 heeft D.-G. III bezoeken gebracht aan de instanties die in de lid-staten met de typegoedkeuring zijn belast, ten einde de procedures van typegoedkeuring, zoals deze in de praktijk verlopen, te evalueren. Uit deze evaluatie bleek duidelijk dat de procedure van typegoedkeuring in sommige gevallen een té bureaucratisch karakter vertoonde en dat de voorschriften betreffende de te verstrekken gegevens in sommige gevallen per lid-staat aanmerkelijk uiteenliepen.

1.2 Tevens heeft D.-G. III de hierbij betrokken Europese automobielproducenten geraadpleegd, die van oordeel waren dat de procedure van EEG-typegoedkeuring aanzienlijk moest worden gestroomlijnd en volledig moest worden herzien.

1.3 Bijgevolg hebben de diensten van de Commissie een ad hoc-werkgroep in het leven geroepen die is belast met de stroomlijning en verduidelijking van de procedures voor de EEG-typegoedkeuring. Hierbij zijn alle lid-staten, de automobiel- en onderdelenproducerende industrie alsmede de consumentenorganisaties betrokken.

1.3.1 Dit voorstel van de Commissie is het eerste concrete resultaat van deze raadplegingsprocedure.

ESC Historical Archives

2. **Algemene opmerkingen**

2.1 De voorgestelde wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, welke richtlijn als kaderrichtlijn voor de EEG-typegoedkeuring van motorvoertuigen een essentiële factor bij de verwezenlijking van een binnenmarkt voor motorvoertuigen vormt, past in het kader van het "Witboek inzake de voltooiing van de interne markt".

2.1.1 Naar het oordeel van de Afdeling dienen de invoering en daadwerkelijke toepassing van een volledige EEG-typegoedkeuring voor motorvoertuigen in dit verband te worden gezien.

2.2 Bijgevolg herhaalt de Afdeling haar standpunt, dat een volledige EEG-typegoedkeuring zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk eind 1992 een feit dient te zijn. Ter wille van de veiligheid van de consument en ten einde milieu en werkgelegenheid te beschermen, dringt de Afdeling er met klem op om de EG-voorschriften betreffende de typegoedkeuring even strikt op in eigen land geproduceerde als op ingevoerde voertuigen toe te passen en ervoor te zorgen dat deze voorschriften op de markt van de Gemeenschap geen concurrentiedistorsie teweegbrengen.

2.3 Volgens de Afdeling dient het inlichtingenformulier dat tussen de lid-staten moet circuleren, voor de met de typegoedkeuring belaste instanties zoveel informatie te bevatten, dat zij uitsluitend aan de hand daarvan kunnen nagaan of een bepaald voertuig, een afzonderlijke technische eenheid of onderdeel in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type. Voor zover mogelijk dient dit document, dat in de wandeling "goedkeuringsformulier" wordt genoemd, uit één vel papier te bestaan en een voor alle richtlijnen gemeenschappelijk formaat en dito nummering te bezitten, zodat dit formulier later zonder problemen kan worden aangepast in verband met elektronische informatieverwerking.

2.3.1 Dit zou leiden tot een aanmerkelijke stroomlijning van de bestaande bestuursrechtelijke procedures, aangezien dit certificaat van typegoedkeuring normaliter het enige document dient te zijn dat tussen lid-staten circuleert.

2.3.2 Of dit systeem zal functioneren, hangt volgens de Afdeling af van de vraag of de instanties die in de afzonderlijke lid-staten met de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan zijn belast, vol vertrouwen in de geest van een te verwezenlijken echte binnenmarkt samenwerken.

ESC Historical Archives

3. Bijzondere opmerkingen

3.1 De voorgestelde bepalingen om vast te stellen c.q. na te gaan of een produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, zijn voor het merendeel bevredigend. Wel wil de Afdeling nog de volgende opmerkingen maken:

3.1.1 **Art. 1**

De Commissie stelt voor om in dit artikel ook de definities van de reeds frequent gebruikte begrippen "afzonderlijke technische eenheid" en "onderdeel" te vermelden.

De Afdeling constateert evenwel dat de definitie van een "afzonderlijke technische eenheid" strijdig lijkt met datgene wat in art. 9 bis, lid 2, is bepaald: krachtens de definitie kan de "afzonderlijke technische eenheid" namelijk maar alleen worden goedgekeurd in samenhang met één of meer aangegeven voertuigtypen, terwijl in de nieuwe formulering van art. 9, lid 2, (evenals trouwens in het bestaande art. 9, lid 2) van deze samenhang uitsluitend als mogelijkheid wordt gesproken.

3.1.2 **Art. 5, lid 2**

Artikel 5 heeft betrekking op het verstrekken van informatie over de typegoedkeuring en bevat voorts bepalingen inzake te verstrekken nadere gegevens. De Afdeling ziet weliswaar in dat de in dit lid vervatte bepaling, dat om nadere gegevens kan worden verzocht, noodzakelijk is, doch er moet beslist voor worden gezorgd dat van dit recht geen misbruik wordt gemaakt door herhaaldelijke en wellicht overdreven verzoeken om nadere gegevens. Mocht het namelijk daartoe komen, dan zou dit betekenen dat de met de stroomlijning van de bestuursrechtelijke procedures beoogde voordelen, weer teniet gaan.

3.1.3 **Art. 8, lid 2**

In dit artikel van het richtlijnvoorstel is bepaald dat indien er een verzoek wordt ingediend om te controleren of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, een dergelijke controle binnen 6 maanden na dit verzoek dient te worden uitgevoerd. In dit artikel wordt echter met geen woord gerept van, noch is hierin iets bepaald over de termijn waarbinnen een automobielproducent, nadat hem tevoren is medegedeeld dat een controle zal plaatsvinden, ook redelijkerwijs kan verwachten dat de met de typegoedkeuring belaste instanties tot een dergelijke controle zullen overgaan; deze termijn zou kunnen liggen tussen een paar uur en een paar weken en dient beslist te worden gepreciseerd, zodat een dergelijke kwestie in alle lid-staten op dezelfde wijze wordt afgehandeld.

Voorts is het volgens de Afdeling aan te bevelen dat de lid-staat die verzocht heeft om na te gaan of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, niet alleen de lid-staat die de typegoedkeuring heeft verleend, in kennis stelt - wat de normale gang van zaken is -, maar tegelijkertijd ook de automobielproducent van een dergelijk verzoek op de hoogte stelt. Hierdoor zouden de producenten namelijk onmiddellijk maatregelen kunnen nemen om na te gaan of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is en zou de mogelijkheid dat voertuigen worden geproduceerd die niet met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn en die dan zouden moeten worden teruggeroepen om te worden aangepast, zo veel mogelijk worden beperkt.

Voorts doet de Afdeling de suggestie, in de Franse versie van het richtlijnvoorstel i.p.v. de woorden "au besoin" de woorden "s'il l'estime nécessaire" te gebruiken.

3.1.4 **Art. 8, lid 4**

Volgens de Afdeling komt in de formulering van dit artikel niet het beginsel "wie ongelijk heeft, moet betalen" tot uiting. Anders gezegd, mocht een lid-staat betwijfelen of een produktie in overeenstemming is met het goedgekeurde type, en mocht na controle door de lid-staat die de typegoedkeuring heeft verleend, niettemin blijken dat de bewuste produktie wèl met het goedgekeurde type in overeenstemming is, dan dient **de lid-staat die de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type ten onrechte heeft betwist**, alle redelijke kosten die zijn ontstaan doordat de overeenstemming van de produktie moest worden nagegaan, voor zijn rekening te nemen. Evenzo dient de automobielproducent, wanneer blijkt dat het voertuig niet in overeenstemming is met het goedgekeurde type, de kosten van het verifiëren van de overeenstemming van de produktie te dragen en, zoals gebruikelijk is, de kosten van aanpassing van reeds geproduceerde voertuigen, indien een dergelijke aanpassing door de overheid wordt verlangd. Een dergelijke overeenkomst die voor de gehele Gemeenschap zou gelden zou niet alleen een billijke en redelijke verdeling van de verantwoordelijkheid inhouden, maar zou ook de lid-staten ervan kunnen weerhouden, een oneigenlijk gebruik te maken van de bepalingen van deze richtlijn.

4. **Artt. 11 en 13**

4.1 Hoewel de Afdeling in het algemeen voorstander is van een bespoediging van de procedure ter aanpassing van richtlijnen aan de vooruitgang van de techniek, kan zij, wat de automobielsector betreft, er niet mee akkoord gaan dat in de basisrichtlijn de procedure wordt ingevoerd waarbij het Raadgevend Comité wordt ingeschakeld. Volgens de Afdeling zou een averechts effect ontstaan door een wijziging van de procedure van stemming van een comité, dat heeft aangetoond dat het resultaten kan boeken en waarvan de inschakeling een aanzienlijke inbreng van deskundigheid bij de lopende werkzaamheden ter voorbereiding van wettelijke voorschriften van de Gemeenschap op dit gebied heeft betekend, vooral op een tijdstip waarop de voltooiing van een systeem van EEG-typegoedkeuring nagenoeg in zicht is. Desalniettemin zou de Afdeling er evenwel voorstander van zijn dat de wijze van werken van dit comité strakker wordt geregeld, in het bijzonder wat het stellen van nauwkeurige en bindende termijnen betreft. Voorts dient ervoor te worden gezorgd dat de betrokken organisaties (industrie, werkgevers, werknemers en consumenten) over alle vraagstukken die van invloed zijn op veiligheid en gezondheid, worden geraadpleegd.

———————

EESC Historical Archives

IND/306

Bruxelles, den 5. maj 1987

Sektionen for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser

FORSLAG TIL UDTALELSE
om
"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"
(KOM(87) 26 endelig udg.)

Ordfører: François PERRIN-PELLETIER

Fremsendt den 6. maj 1987

Til medlemmerne af
sektionen for industri, handel,
håndværk og tjenesteydelser

N.B.: Dette dokument drøftes på mødet den 3. juni 1987.

CES 399/87 FN/JC/ab

CESO - Historical Archives

Rådet for de Europæiske Fællesskaber besluttede den 18. februar 1987 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om

"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

(KOM(87) 26 endelig udg.).

Det forberedende arbejde henvistes til Udvalgets sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede François PERRIN-PELLETIER til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den ...

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin ... plenarforsamling den ... følgende udtalelse:

*
* *

Sektionen godkender forslaget til direktiv med følgende forbehold:

1. **Indledning**

1.1. I 1986 besøgte GD III medlemsstaternes kompetente typegodkendelsesmyndigheder med det formål at foretage en vurdering af typegodkendelsesproceduren, som den på nuværende tidspunkt praktiseres. Det fremgik klart, at proceduren i nogle tilfælde var unødvendig bureaukratisk, ligesom det i visse tilfælde var meget forskelligt, hvilke oplysninger medlemsstaterne forlangte.

1.2. GD III rådførte sig sideløbende med EF's motorkøretøjsfabrikanter, som mente, at EØF-standardtypegodkendelsen i høj grad havde behov for en ajourføring og en generel revision.

1.3. Kommissionens tjenestegrene nedsatte derfor en ad hoc-arbejdsgruppe, som skulle ajourføre og forenkle EØF-standardtypegodkendelsesprocedurer. Samtlige medlemsstater, automobilindustrien og komponentproducenterne samt forbrugerorganisationerne deltager i dette arbejde.

1.3.1. Det foreliggende forslag fra Kommissionen er det første resultat af denne høringsprocedure.

EESC Historical Archives

2. Generelle bemærkninger

2.1. Den foreslåede ændring af direktiv 70/156/EØF, dvs. rammedirektivet for EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer, som udgør en integrerende faktor i etableringen af ét internt marked for motorkøretøjer, falder inden for rammerne af "Hvidbogen om gennemførelse af det interne marked".

2.1.1. Indførelsen og den konkrete gennemførelse af fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer skal efter sektionens opfattelse ses i lyset af dette.

2.2. Sektionen anmoder derfor atter om, at der så hurtigt som muligt, og senest i 1992, gennemføres fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse. Af hensyn til forbrugernes sikkerhed, miljøet og beskæftigelsen fastholder sektionen imidlertid, at EF's typegodkendelseskrav skal håndhæves med samme konsekvens over for såvel EF-fremstillede som importerede køretøjer, og at de ikke må føre til konkurrenceforvridning på EF-markedet.

2.3. Sektionen mener, at det dokument, som cirkulerer mellem medlemsstaterne bør give typegodkendelsesmyndighederne tilstrækkelig information til at kunne kontrollere, at et specifikt køretøj eller separate tekniske enheder eller komponenter opfylder kravene til den godkendte type - **hverken mere eller mindre**. Det pågældende dokument, eller standardtypegodkendelsesskemaet, som det benævnes, bør såvidt muligt bestå af et enkelt ark papir og have et format og nummereringssystem, der er fælles for alle direktiver, så det senere let vil kunne bruges ved elektronisk databehandling.

2.3.1. Man vil derigennem opnå en væsentlig forenkling af de eksisterende administrative procedurer, da dette standardtypegodkendelsesskema under normale omstændigheder vil være det eneste dokument, som cirkulerer mellem medlemsstaterne.

2.3.2. Hele ordningen vil efter sektionens opfattelse forudsætte, at de myndigheder, som i de enkelte medlemslande udsteder godkendelser, kan arbejde sammen i gensidig tillid henimod gennemførelsen af et virkeligt indre marked.

EESC Historical Archives

3. **Særlige bemærkninger**

3.1. De foranstaltninger, der foreslås med henblik på at gennemføre og kontrollere produktionsoverensstemmelse er stort set tilfredsstillende. Sektionen har dog følgende bemærkninger at fremføre:

3.1.1. **Artikel 1**

Kommissionen foreslår, at man medtager definitionerne på en "teknisk enhed" og en "komponent"; disse begreber er allerede almindeligt benyttet.

Sektionen konstaterer dog, at definitionen på en "teknisk enhed" forekommer at være i modstrid med artikel 9 a, stk. 2: ifølge definitionen kan den tekniske enhed kun typegodkendes i forbindelse med en eller flere specifikke typer køretøjer, hvorimod denne forbindelse i den ny artikel 9 a, stk. 2 (og for øvrigt også i den nuværende artikel 9 a, stk. 2) kun omtales som en mulighed.

3.1.2. **Artikel 5, stk. 2**

Artikel 5 vedrører standardtypegodkendelsesoplysninger og åbner mulighed for at indhente yderligere oplysninger. Sektionen kan godt se behovet for en bestemmelse vedrørende nærmere oplysninger i denne artikel; det er imidlertid overordentligt nødvendigt at sikre, at denne ret ikke misbruges, således at der systematisk eller måske i overdrevent omfang anmodes om supplerende oplysninger. Hvis en sådan praksis skulle opstå, ville de fordele, som tilstræbes med forenklingen af de administrative procedurer, langsomt forsvinde.

3.1.3. **Artikel 8, stk. 2**

Det hedder i denne artikel, at enhver produktionsoverensstemmelseskontrol skal finde sted inden seks måneder efter anmodningsdatoen. Der er imidlertid intet nævnt eller fastsat med hensyn til det forhåndsvarsel, som en producent med rimelighed måtte forvente fra de godkendende myndigheder, som agter at foretage en overensstemmelseskontrol. Der kan være tale om et tidsrum fra nogle få timer og op til nogle uger, og der er på dette punkt virkelig behov for en præcisering, så praksis på dette område kan blive den samme i alle medlemsstater.

Sektionen anbefaler endvidere, at den medlemsstat, som drager produktionsoverensstemmelsen i tvivl, ikke blot skal underrette den medlemsstat, som har meddelt standardtypegodkendelsen - dvs. den normale fremgangsmåde - men også samtidig producenten. Producenterne ville derigennem få mulighed for øjeblikkeligt at undersøge produktionsoverensstemmelsen og i størst muligt omfang begrænse risikoen for at fremstille køretøjer, som ikke opfylder standardtypegodkendelseskravene, og som derfor senere må indkaldes til korrigering.

EESC Historical Archives

Sektionen foreslår også, at man i den franske udgave erstatter ordene "au besoin" med "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Artikel 8, stk. 4**

Sektionen finder ikke, at formuleringen af denne artikel tilgodeser princippet "taber betaler". Hvis med andre ord en medlemsstat stiller spørgsmålstegn ved produktionsoverensstemmelsen, men en kontrol foretaget af den medlemsstat, som har meddelt standardtypegodkendelsen, alligevel viser, at overensstemmelsen er til stede, så bør førstnævnte medlemsstat betale de omkostninger i forbindelse med produktoverensstemmelseskontrollen, som må anses for rimelige. Tilsvarende skal producenten, hvis det viser sig, at køretøjet ikke svarer til typegodkendelsen, afholde udgifterne til produktoverensstemmelseskontrollen, og, som det er praksis, udgifterne i forbindelse med korrigering af allerede producerede køretøjer, hvis myndighederne kræver en sådan. En sådan aftale på EF-plan ville ikke alene sikre en ligelig og rimelig fordeling af ansvaret, men den ville også virke afskrækkende over for medlemsstater, som kunne overveje at misbruge bestemmelserne i dette direktiv til andre formål end de netop påtænkte.

4. **Artikel 11 og 13**

4.1. Selv om sektionen generelt går ind for en hurtigere tilpasning af direktiverne til den tekniske udvikling, kan den dog ikke godkende, at proceduren med et rådgivende udvalg indføres i rammedirektivet, når det drejer sig om automobilsektoren. Sektionen mener, at det ville være et tilbageskridt at ændre afstemningsproceduren i et udvalg, som har vist at kunne opnå resultater, og som har ydet betydelig ekspertbistand i forbindelse med det igangværende arbejde med forberedelsen af EF-lovgivningen på dette område, og dét specielt på et tidspunkt, hvor færdiggørelsen af en EF-standardtypegodkendelsesordning er forestående. Sektionen vil på den anden side gerne gå med til en stramning af Udvalgets arbejdsprocedurer, specielt med hensyn til indførelsen af præcise og bindende tidsfrister. Desuden må det sikres, at de berørte organisationer (industrien, arbejdsgiverne, arbejdstagerrepræsentanterne og forbrugerne) bliver hørt i alle spørgsmål, som har indflydelse på sikkerhed og sundhed.

———————

EESC Historical Archives

Βρυξέλλες, 5 Μαΐου 1987.

ΣΧΕΔΙΟ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ
του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών
για την
''Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους''
(έγγρ. COM (87) 26 τελικό)

Εισηγητής: ο κ. PERRIN-PELLETIER

Ημερομηνία αποστολής: 5 Μαΐου 1987.

Προς τα μέλη του τμήματος
βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

ΣΗΜ.: Το έγγραφο αυτό θα συζητηθεί κατά τη συνεδρίαση της 3ης Ιουνίου 1987.

CES 399/87 Γ/ΚΠ/τσ

Historical Archives

Στις 18 Φεβρουαρίου 1987 το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, με βάση το άρθρο 235 της Συνθήκης για την ίδρυση της ΕΟΚ, να γνωμοδοτήσει για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"
(έγγρ. COM (87) 26 τελικό).

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις ... με βάση την εισήγηση του κ. PERRIN-PELLETIER.

Στη ... σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της ...) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση:

* * *

Το τμήμα εγκρίνει την πρόταση οδηγίας με την επιφύλαξη των ακόλουθων παρατηρήσεων:

1. **Εισαγωγή**

1.1. Κατά τη διάρκεια του 1986, η ΓΔ III ήλθε σε επαφή με τις αρμόδιες υπηρεσίες έγκρισης τύπου των κρατών μελών, με σκοπό την αξιολόγηση της διαδικασίας έγκρισης τύπου, όπως εφαρμόζεται έως τώρα στην πράξη. Από τις επαφές αυτές προέκυψε σαφώς ότι η διαδικασία έγκρισης τύπου εφαρμόζονταν, σε ορισμένες περιπτώσεις με αδικαιολόγητα γραφειοκρατικό τρόπο και ότι οι προϋποθέσεις όσον αφορά τις πληροφορίες διαφέρουν, σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα ουσιαστικά, από κράτος σε κράτος.

1.2. Η ΓΔ III πραγματοποίησε επίσης διαβουλεύσεις με ευρωπαίους κατασκευαστές οχημάτων σχετικά με τη διαδικασία αυτή και πληροφορήθηκε ότι η διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΟΚ χρειάζεται να απλοποιηθεί και να αναθεωρηθεί γενικά.

1.3. Κατά συνέπεια οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνέστησαν μια ομάδα εργασίας AD HOC, με σκοπό να εξετάσει, να απλουστεύσει και να διασαφηνίσει τις κοινοτικές διαδικασίες έγκρισης τύπου, μια διαδικασία στην οποία συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη, εκπρόσωποι της βιομηχανίας κατασκευής οχημάτων και εξαρτημάτων και οι καταναλωτές.

1.3.1. Η παρούσα πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα πρώτο αποτέλεσμα της διαβουλευτικής αυτής διαδικασίας.

EESC Historical Archives

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Η προτεινόμενη τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, δηλαδή της οδηγίας πλαίσιο για τις εγκρίσεις τύπου των οχημάτων με κινητήρα σε κοινοτικό επίπεδο, η οποία αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την επίτευξη της ενιαίας εσωτερικής αγοράς για οχήματα με κινητήρα, εντάσσεται στο σύστημα του "Λευκού Βιβλίου σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς".

2.1.1. Το τμήμα κρίνει ότι η επίτευξη και η αποτελεσματική εφαρμογή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα, θα πρέπει να εξετασθούν κάτω από το πρίσμα αυτό.

2.2. Συνεπώς το τμήμα επαναλαμβάνει το αίτημά του να επιτευχθεί η έγκριση τύπου των οχημάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα, όσο το δυνατό συντομότερα και οπωσδήποτε πριν το 1992. Ωστόσο, το τμήμα επιμένει ότι για την ασφάλεια των καταναλωτών και την προστασία του περιβάλλοντος, τα κοινοτικά κριτήρια όσον αφορά την έγκριση τύπου θα πρέπει να τηρούνται εξίσου αυστηρά τόσο όσον αφορά τα οχήματα εγχώριας παραγωγής όσο και τα εισαγόμενα οχήματα.

2.3. Το τμήμα εκφράζει τη γνώμη ότι το έγγραφο που θα αποστέλλεται από ένα κράτος μέλος σε ένα άλλο, θα πρέπει να παρέχει επαρκείς πληροφορίες στις αρχές έγκρισης τύπου για να είναι σε θέση να εξακριβώσουν αν ένα συγκρεκριμένο όχημα, μια ανεξάρτητη τεχνική μονάδα ή ένα εξάρτημα, ανταποκρίνεται στο εγκεκριμένο πρότυπο και **τίποτε παραπάνω**. Στο μέτρο του δυνατού το έγγραφο αυτό, γνωστό ως πιστοποιητικό έγκρισης τύπου, θα πρέπει να αποτελείται από ένα μόνο φύλλο, να έχει ενιαίο μέγεθος και με σύστημα αρίθμησης κοινό για όλες τις οδηγίες, ώστε να μπορεί στο μέλλον να προσαρμοσθεί εύκολα σε σύστημα ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων.

2.3.1. Αυτό θα συντελούσε στην ουσιαστική απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται σήμερα, επειδή το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου θα αποτελεί κάτω από κανονικές συνθήκες, το μόνο έγγραφο το οποίο θα ανταλλάσεται μεταξύ κρατών μελών.

2.3.2. Σύμφωνα με τη γνώμη του τμήματος η λειτουργία του όλου συστήματος εξαρτάται από συνεργασία σε κλίμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης που θα καθιερωθεί μεταξύ των αρχών, αρμόδιων για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας σε κάθε κράτος μέλος, με σκοπό την υλοποίηση μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Τα μέτρα που προβλέπονται για τη διαπίστωση και εξακρίβωση της πιστότητας παραγωγής είναι σε μεγάλο βαθμό ικανοποιητικά. Το τμήμα επιθυμεί ωστόσο να διατυπώσει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

3.1.1. **΄Αρθρο 1**

Η Επιτροπή προτείνει να προστεθούν οι προσδιορισμοί των εννοιών "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα" και "εξάρτημα", όροι που ήδη χρησιμοποιούνται συχνά.

Το τμήμα διαπιστώνει όμως ότι ο προσδιορισμός που δίνεται για την έννοια "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα" φαίνεται να αποτελεί αντίφαση προς το άρθρο 9α, παράγρ. 2. Σύμφωνα με τον ορισμό η ανεξάρτητη τεχνική μονάδα μπορεί να λάβει έγκριση τύπου μόνο σε σχέση με έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, ενώ το νέο άρθρο 9α, παράγρ. 2 (όπως εξάλλου και το σημερινό άρθρο 9α, παράγρ. 2) αναφέρει τη σχέση αυτή ως μια ενδεχόμενη δυνατότητα.

3.1.2. **΄Αρθρο 5, παράγρ. 2**

Το άρθρο 5 αφορά την παροχή πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου και προσφέρει τη δυνατότητα απαίτησης συμπληρωματικών πληροφοριών.

Το τμήμα, παρ΄ότι αντιλαμβάνεται την ανάγκη παροχής περισσότερων πληροφοριών με βάση το άρθρο αυτό, τονίζει ότι είναι εντελώς απαραίτητο να διασφαλισθεί ότι δεν θα γίνει κατάχρηση του δικαιώματος αυτού με τη μορφή τακτικών και ίσως υπερβολικών απαιτήσεων όσον αφορά τη συμπληρωματική πληροφόρηση. Αν αναπτυχθεί μια παρόμοια πρακτική, τα οφέλη που επιδιώκονται και θα μπορούσαν να προκύψουν από την απλούστευση της διοικητικής διαδικασίας, θα αρχίσουν να εκμηδενίζονται και να εξασθενούν.

3.1.3. **΄Αρθρο 8, παράγρ. 2**

Η πρόταση της Επιτροπής ορίζει στο άρθρο αυτό ότι κάθε έλεγχος πιστότητας που ζητείται, θα πρέπει να διεξάγεται εντός προθεσμίας έξι μηνών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης. Αντίθετα, στο άρθρο αυτό δεν γίνεται καμία αναφορά ή πρόβλεψη όσον αφορά την περίοδο προκαταβολικής ανακοίνωσης την οποία ένας κατασκευαστής μπορεί λογικά να αναμένει ή να ζητήσει από τις αρχές έγκρισης τύπου οι οποίες είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή του ελέγχου· η περίοδος αυτή μπορεί να κυμαίνεται μεταξύ μερικών ωρών και μερικών εβδομάδων και χρειάζεται επομένως πράγματι να προσδιοριστεί επακριβώς, ώστε όλα τα κράτη μέλη να ακολουθούν την ίδια τακτική σχετικά με το θέμα αυτό.

Επιπλέον, το τμήμα συνιστά, όπως το κράτος μέλος το οποίο αμφισβητεί την πιστότητα ειδοποιεί όχι μόνο στο κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση τύπου, όπως συμβαίνει συνήθως, αλλά **να ενημερώνει συγχρόνως και τον κατασκευαστή**. Έτσι οι κατασκευαστές θα είναι σε θέση να λάβουν αμέσως μέτρα για να ελέγξουν την πιστότητα και να μειώσουν στο ελάχιστο την πιθανότητα να κατασκευαστούν οχήματα που δεν ανταποκρίνονται στο εγκεκριμένο πρωτότυπο, οχήματα που θα πρέπει κατόπιν να επιδιορθωθούν.

Επιπλέον το τμήμα προτείνει να αντικατασταθούν στο γαλλικό κείμενο της πρότασης οι λέξεις "AU BESOIN" με τις λέξεις "SäIL LäESTIME NECESSAIRE".

3.1.4. **Άρθρο 8, σημείο 4**

Η διατύπωση του άρθρου αυτού δεν αντικατοπτρίζει, κατά τη γνώμη του τμήματος, την αρχή "όποιος χάνει πληρώνει". Δηλαδή σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος αμφισβητεί την πιστότητα μιας παραγωγής, η οποία ύστερα από έλεγχο που διεξήγαγε το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση τύπου, αποδεικνύεται εντούτοις ως σύμφωνη με το εγκεκριμένο πρωτότυπο, **το κράτος μέλος το οποίο λανθασμένως αμφισβήτησε την πιστότητα** θα πρέπει να υποχρεούται να αναλάβει οποιοδήποτε λογικό κόστος προέκυψε κατά την επαλήθευση της πιστότητας. Παρομοίως, αν αποδειχθεί ότι το όχημα δεν ανταποκρίνεται στο πρωτότυπο, το κόστος της επαλήθευσης και λογικά και το κόστος επιδιόρθωσης των οχημάτων που ήδη έχουν κατασκευαστεί, αν αυτό απαιτηθεί από τις αρχές, επιβαρύνει τον κατασκευαστή. Η επίτευξη μιας παρόμοιας συμφωνίας σε κοινοτικό επίπεδο, όχι μόνο αποτελεί ένα κατάλληλο και λογικό καταμερισμό των ευθυνών, αλλά αποτρέπει και κάθε καταχρηστική εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας αυτής από ένα κράτος μέλος το οποίο αποβλέπει σε σκοπούς διαφορετικούς από αυτούς που επιδιώκονται πραγματικά από την οδηγία.

4. **Άρθρα 11 και 13**

4.1. Το τμήμα αν και τάσσεται γενικά υπέρ της επιτάχυνσης της διαδικασίας προσαρμογής των οδηγιών στην τεχνική πρόοδο, δεν συμφωνεί ωστόσο, όσον αφορά τον τομέα της βιομηχανίας αυτοκινήτων, με την ένταξη της διαδικασίας της συμβουλευτικής επιτροπής στο πλαίσιο της βασικής οδηγίας. Το τμήμα κρίνει ότι η τροποποίηση της διαδικασίας ψηφοφορίας μιας επιτροπής που απέδειξε ότι είναι ικανή να επιτύχει αποτελέσματα και που συνέβαλε στην απόκτηση σημαντικής πείρας κατά την πορεία των εργασιών για την προετοιμασία της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα αυτό, θα αποβεί ιδιαίτερα "αντιπαραγωγική", ιδιαίτερα στην τελική φάση της ολοκλήρωσης ενός ευρωπαϊκού συστήματος έγκρισης τύπου. Παρά το γενογός αυτό όμως, το τμήμα τάσσεται υπέρ της λογικότερης οργάνωσης των εργασιών της Επιτροπής, ιδιαίτερα όσον αφορά τη θέση ακριβών και δεσμευτικών προθεσμιών. Εξάλλου θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι η γνώμη των οργανώσεων που συμμετέχουν (βιομηχανία, εργοδότες, εκπρόσωποι των εργαζομένων, καταναλωτές), θα ζητείται για όλα τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την υγεία.

ESC Archives

COMUNIDADES EUROPEAS

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

IND/306

Bruselas, 5 de mayo de 1987

PROYECTO DE DICTAMEN
de la Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios
sobre la
Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques
(COM(87) 26 final)

Ponente : Sr. PERRIN-PELLETIER

Transmitido : 6 de mayo de 1987

Miembros de la Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios

N.B. : Este documento será discutido en la reunión que tendrá lugar el 3 de junio de 1987

Rue Ravenstein, 2 B-1000 BRUSELAS Tel. 519 90 11 Telecopiadora 513 48 93 Télex 25 983 CESEUR

EESC - Historical Archives

El 18 de febrero de 1987 el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social, de conformidad con el artículo 100 del Tratado por el que se creaba la Comunidad Económica Europea, sobre la

> "Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"
> (COM(87) 26 final)

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, a la que se asignó la preparación de los trabajos del Comité en la materia, adoptó su dictamen el ..., bajo la ponencia del Sr. PERRIN-PELLETIER.

En el curso de su ... Sesión Plenaria (reunión del ...), el Comité Económico y Social adoptó el siguiente dictamen :

*

* *

La Sección aprueba la propuesta de directiva, con las siguientes reservas :

1. Introducción

1.1. Durante 1986, la DG III visitó a las autoridades encargadas de la homologación en los diferentes Estados miembros, a fin de efectuar una evaluación de la forma en que realmente se practica en la actualidad el proceso de homologación. El resultado manifestó con claridad que el proceso

ESC - Historical Archives

de homologación era, en algunos casos, excesivamente burocrático, variando los requisitos respecto a la información, en algunos casos sustancialmente, entre los Estados miembros.

1.2. Asimismo, la DG III consultó a los fabricantes europeos de vehículos en el marco de este proceso, advirtiendo a los mismos que el proceso de homologación CEE necesita una sustancial simplificación y una revisión general.

1.3. En consecuencia, los servicios de la Comisión establecieron un grupo de trabajo ad hoc a fin de revisar, simplificar y clarificar los procedimientos de homologación CEE, proceso en el que todos los Estados miembros, así como las industrias de vehículos y componentes y los consumidores están participando.

1.3.1. La primera consecuencia de este proceso consultivo es la presente propuesta de la Comisión.

2. Comentarios generales

2.1. La propuesta modificación de la Directiva 70/156/CEE, esto es : la Directiva marco para la homologación CEE de vehículos de motor, que constituye un factor íntegro para la consecución de un único mercado interno para vehículos de motor, se enmarca en el "Libro Blanco sobre la Realización del Mercado Interno".

2.1.1. En opinión de la Sección, el logro y efectiva realización de la homologación CEE para vehículos de motor debería ser considerado en este contexto.

ESO Histórico Archivo

2.2. De esta manera, la Sección reitera su solicitud en el sentido de que se lleve a cabo la completa homologación europea con la mayor rapidez posible y, en cualquier caso, antes de 1992. Sin embargo, la Sección, en aras de la seguridad del consumidor y la protección del medio ambiente y del empleo, insiste en que los requisitos comunitarios relativos a la homologación deberán ser aplicados con la misma energía tanto para los vehículos nacionales como los importados, a fin de evitar la distorsión de la competencia en el mercado europeo.

2.3. En opinión de la Sección, el documento intercambiado entre los Estados miembros debería suministrar información suficiente para que las autoridades encargadas de la homologación puedan verificar la conformidad con el tipo homologado por parte de un vehículo particular, un elemento técnico independiente o un componente - pero ni más ni menos. En la medida de lo posible, este documento conocido como certificado de homologación debería consistir en un único folio, presentándose en un formato y con un sistema de numeración común en todas las directivas, a fin de facilitar su adaptación al proceso electrónico de datos en el futuro.

2.3.1. Ello se traduciría en una sustancial simplificación de los actuales procedimientos administrativos, porque este certificado de homologación, en circunstancias normales, debería ser el único documento intercambiado entre los Estados miembros.

2.3.2. En opinión de la Sección, el conjunto de este mecanismo depende de la cooperación confiada de las autoridades nacionales competentes, con miras a la realización de un verdadero mercado interior.

3. Observaciones particulares

3.1. Las condiciones previstas para la aplicación y control de la conformidad de la producción son ampliamente satisfactorias. Sin embargo, la Sección desearía emitir los siguientes comentarios :

Versión Original Archivos

3.1.1. Artículo 1

La Comisión propone la inclusión de las definiciones de "elemento técnico independiente" y de "componente", nociones que ya son utilizadas corrientemente.

Sin embargo, la Sección observa que la definición de elemento técnico independiente parece estar en contradicción con el artículo 9 bis 2 : la definición prevé que el elemento técnico sólo puede ser homologado en relación con uno o varios tipos de vehículos, mientras que el nuevo artículo 9 bis 2 (como asimismo el actual artículo 9 bis 2) sólo habla de esta relación como una eventualidad.

3.1.2. Artículo 5, apartado 2

El artículo 5 aborda el suministro de información relativa a la homologación, al tiempo que permite el acceso a información adicional. Si bien la Sección reconoce la necesidad de suministrar más información en este artículo, es necesario asegurar que este derecho no dé lugar a abusos en términos de solicitudes regulares y quizá exageradas de informaciones complementarias. Si se adopta esta práctica, los beneficios perseguidos por medio de la simplificación de los procedimientos administrativos empezarían a evaporarse.

3.1.3. Artículo 8, apartado 2

La propuesta establece en este artículo que cualquier solicitud de control respecto a la conformidad de la producción deberá ser llevada a cabo en un plazo de 6 meses a partir de la fecha de solicitud. Sin embargo, no menciona ni prevé el plazo de notificación previa que todo fabricante está en derecho de esperar de las autoridades responsables de la homologación encargadas del control de conformidad de producción. Este plazo podría variar entre algunas horas y algunas semanas, siendo realmente necesaria la clarificación de los términos a fin de armonizar las prácticas en vigor en todos los Estados miembros a este respecto.

EESC Historical Archives

Por otra parte, la Sección recomienda que el Estado miembro que discuta el control de conformidad no sólo debería notificar al Estado miembro que concedió la homologación - lo cual sería la práctica normal , sino que debería asimismo advertir simultáneamente al fabricante. Ello permitiría que los fabricantes pudieran proceder a una acción inmediata para verificar la conformidad de producción y reducir la posibilidad de fabricar vehículos no conformes, que en consecuencia deberán ser localizados y modificados.

Por otra parte, la Sección sugiere sustituir en el texto francés las palabras "en caso necesario" por "si se estima necesario".

3.1.4. Artículo 8, apartado 4

La redacción de este artículo, en opinión de la Sección, no refleja el principio de que el "perdedor paga". En otras palabras, si un Estado miembro discute la conformidad de producción, que tras haber sido verificada por el Estado miembro que concedió la homologación, es no obstante conforme al tipo homologado, el Estado miembro que erróneamente puso en cuestión la conformidad de producción debería pagar los costes incurridos en la verificación de la conformidad de producción. Asimismo, si se observa que el vehículo no es conforme, el fabricante asumirá los costes vinculados a la verificación del control de conformidad y, como normalmente viene siendo el caso, los gastos de modificación de los vehículos ya producidos, si ello fuera exigido por las autoridades. Tal acuerdo a nivel comunitario aseguraría no sólo un reparto equitativo y razonable de las responsabilidades, sino que asimismo tendría un efecto disuasivo sobre todo Estado miembro que pudiera considerar el hacer uso de las disposiciones de esta directiva con fines distintos a aquéllos a los que está expresamente destinada.

EESC Historical Archives

4. Artículos 11 y 13

4.1. Si bien la Sección se muestra favorable en términos generales a la aceleración del procedimiento de adaptación de las directivas al progreso técnico, no puede, en lo que respecta al sector automovilístico, estar de acuerdo con la introducción del procedimiento del Comité Consultivo en la Directiva marco. La Sección estima que sería contraproducente el cambio del procedimiento de votación de un comité que se ha manifestado capaz de obtener resultados y ampliamene competente en el marco de los trabajos en curso relativos a la preparación de la legislación comunitaria en este campo, especialmente en el momento en que la aplicación de un sistema europeo de homologación llega a su fin. Sin embargo, la Sección acogería favorablemente una aplicación más rigurosa de los procedimientos de trabajo del Comité, principalmente en lo que respecta a la fijación de plazos precisos y con carácter obligatorio. Por otra parte, convendría asegurarse de que las organizaciones participantes (industria, empresarios, representantes de los asalariados y consumidores) sean consultadas respecto a todas las cuestiones relativas a la seguridad y a la salud.

EESC - Historical Archives

COMUNIDADE EUROPEIA

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

IND/306

Bruxelas, 5 de Maio de 1987

PROJECTO DE PARECER
da Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços
sobre a
"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE sobre a aproximação das legislações dos Estados-membros relativas à recepção dos veículos a motor e seus reboques
(doc. COM(87) 26 final)

Relator: Sr. PERRIN-PELLETIER

Transmissão em: 8 de Maio de 1987

Membros da Secção
da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços

N.B.: Este documento será examinado aquando da reunião de 3 de Junho de 1987.

CES 399/87 TD/an

FESC - Historical Archives

Em 18 de Fevereiro de 1987, o Conselho decidiu consultar o Comité Económico e Social, nos termos do artigo 100.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia sobre a

Proposta de directiva que altera a Directiva 70/156/CEE sobre a aproximação das legislações dos Estados-membros relativas à recepção dos veículos a motor e seus reboques

(doc. COM(87) 26 final)

A Secção da Indústria, do Comércio e dos Serviços, encarregada da preparação do trabalho do Comité sobre o assunto adoptou o seu parecer em ..., à luz do relatório do Sr. PERRIN-PELLETIER.

Na sua ... Sessão Plenária (reunião de ...) o Comité Económico e Social adoptou o parecer seguinte ....

* * *

A Secção aprova a proposta de directiva, sob reserva das observações seguintes:

1. Introdução

1.1. No decurso do ano de 1986, a DG III encontrou-se com as autoridades nacionais competentes, em matéria de recepção dos veículos a motor, a fim de avaliar o procedimento de recepção tal como é actualmente posto em prática. O resultado destes encontros demonstrou, com evidência, que o procedimento de recepção conduz, em alguns casos, a um excesso de formalidades administrativas e que as exigências em matéria de informação variam, por vezes consideravelmente, segundo os Estados-membros.

1.2. A DG III consultou igualmente os construtores europeus de automóveis no âmbito deste procedimento. Foi informada que o procedimento de recepção CEE deverá ser profundamente racionalizado e inteiramente actualizado.

1.3. Consequentemente, os serviços da Comissão constituiram um grupo de trabalho ad hoc encarregado de rever, racionalizar e esclarecer os procedimentos de recepção CEE com a participação de todos os Estados-membros, da indústria automóvel e afins, assim como dos consumidores.

1.3.1. A presente proposta da Comissão constituiu o primeiro resultado desta consulta.

ESC Historical Archives

2. **Observações gerais**

2.1. A proposta de alteração da Directiva 70/156/CEE, isto é, da directiva-quadro relativa à recepção CEE dos veículos a motor, que constitui um elemento essencial para a realização de um mercado interno único para os veículos a motor, inscreve-se no âmbito do "Livro Branco Sobre a Realização do Mercado Interno".

2.1.1. De acordo com o parecer da Secção, a realização e a implementação eficaz de uma recepção CEE completa dos veículos a motor deverão ser considerados neste contexto.

2.2. Assim, a Secção reitera o seu pedido para que a recepção completa CEE se consiga o mais depressa possível; no máximo até 1992. Contudo, a Secção, no interesse da defesa do consumidor e da protecção do ambiente, insiste para que os requisitos comunitários, em matéria de recepção, sejam aplicados com exigência semelhante, tanto aos veículos nacionais como aos importados. Deseja-se igualmente que a recepção não dê lugar a distorções da concorrência do mercado europeu.

2.3. Todavia, a Secção aconselha a procura de uma solução, o mais rapidamente possível, a fim de evitar que o esquema da recepção CEE dos veículos a motor seja utilizado para benefício dos veículos construídos fora da CE, facilitando assim a sua entrada na Comunidade.

2.4. A Secção entende que o documento que circula entre os Estados-membros deverá conter informações suficientes para que as autoridades competentes, em matéria de recepção, possam ter a garantia que um determinado veículo, as unidades ou as componentes técnicas particulares se encontram em conformidade com o modelo e a marca recepcionados, quer dizer, **nem mais nem menos**. Na medida do possível, este documento - conhecido sob o termo certificado de recepção - deveria ter um formato e uma numeração comuns a todas as directivas para que, futuramente, possa vir a ser adaptado, sem problemas, ao tratamento electrónico da informação.

2.4.1. Isto conduzirá a uma racionalização considerável dos procedimentos administrativos actuais, uma vez que este certificado de recepção será normalmente o único documento trocado entre os Estados-membros.

2.4.2. De acordo com o parecer da Secção, o conjunto deste mecanismo depende da colaboração confiante das autoridades nacionais competentes com vista à realização de um verdadeiro mercado interno.

EESC Historical Archives

3. Observações particulares

3.1. As disposições previstas para a aplicação e o controlo da conformidade da produção são altamente satisfatórias. A Secção gostaria, no entanto, de fazer as observações seguintes:

3.1.1. **Artigo 1.º**

A Comissão propõe que se acrescente as expressões de uma "unidade técnica" e de um "componente" - noções essas já utilizadas correntemente.

A Secção constata, todavia, que a definição de unidade técnica parece estar em contradição com o n.º 2, alínea a), do artigo 9.º: a definição prevê que a unidade técnica não poderá ser recepcionada, a não ser em ligação com um ou vários modelos e marcas de veículos, ao passo que o n.º 2, alínea a), do novo artigo 9.º (como, de resto, o n.º 2, alínea a), do actual artigo 9.º não fala desta ligação, a não ser como uma eventualidade.

3.1.2. **N.º 2 do artigo 5.º**

O artigo 5.º incide sobre a comunicação de informações relativas à recepção e permite o acesso a informações complementares. Embora a Secção reconheça a necessidade referida neste artigo quanto a providenciar outras informações, torna-se deveras importante fazê-lo de modo a que este direito não dê lugar a abusos, tais como os pedidos regulares, exagerados mesmo, de informações complementares. No caso de esta prática se alargar, as vantagens obtidas através da racionalização dos procedimentos administrativos, poderão vir a atenuar-se.

3.1.3. **N.º 2 do artigo 8.º**

Este artigo da proposta determina que qualquer controlo de conformidade de produção exigido, tenha lugar nos seis meses subsequentes, de acordo com a data do pedido. No entanto, este artigo não menciona nem prevê o prazo de notificação prévia que todos os construtores têm o direito de esperar das autoridades responsáveis sobre a recepção que procede ao controlo da conformidade da produção. Este prazo poderá ir de algumas horas até algumas semanas e é necessário que os termos sejam suficientemente claros para que, a este respeito, se aproximem as práticas em vigor em todos os Estados-membros.

A Secção recomenda, além disso, que o Estado-membro que puser em causa o controlo de conformidade de produção não deve contentar-se em informar o Estado-membro que procedeu à recepção - o que seria a prática normal - mas deve também **pôr o construtor ao corrente.**

Isto irá permitir aos construtores tomarem medidas imediatas, no âmbito do controlo de conformidade de produção, e limitarem os riscos de produção de veículos que não estejam em conformidade, devendo estes, nesse caso, ser localizados e consequentemente rectificados.

EESC Historical Archives

De resto, a Secção sugere que se substitua, no texto francês, a expressão "caso necessário" por "se a Secção julgar necessário".

3.1.4. **N.º 4, artigo 8.º**

A Secção é de opinião que a formulação deste artigo não reflecte o princípio de "quem perde, paga". Noutras palavras, se a conformidade da produção posta em causa por um Estado-membro se revelar, no entanto, conforme o modelo e a marca recepcionados, depois de ter sido controlado pelo Estado-membro **que procedeu à recepção, o Estado-membro, que sem motivos pôs em causa o controlo de conformidade, deverá pagar** os custos provocados (dentro do que se considerar razoável) pela verificação do controlo de conformidade. Do mesmo modo, se o veículo não estiver conforme, **o construtor deverá assumir os custos ligados à verificação do controlo de conformidade**, assim como (o que normalmente acontece) as despesas de rectificação dos veículos já produzidos se isso for exigido pelas autoridades. Um acordo deste tipo, a nível comunitário, não garantiria apenas uma distribuição equitativa e razoável das responsabilidades, mas teria também um efeito dissuasor em todos os Estados-membros que pretendessem abusar das disposições desta directiva para outros fins que não aqueles a que a directiva se destina expressamente.

4. **Artigos 11.º e 13.º**

4.1. A Secção é de uma forma geral favorável a uma aceleração do procedimento de adaptação das directivas ao progresso técnico. No entanto, no que se refere ao sector automóvel, a Secção não pode aprovar a introdução do procedimento do comité consultivo da directiva-quadro. A Secção julga ser importuno alterar o processo de votação de um comité que se tem revelado apto para fornecer resultados e extremamente competente no âmbito dos trabalhos em curso sobre a preparação da legislação comunitária nesta matéria, sobretudo na altura em que o estabelecimento de um sistema europeu de recepção chega ao fim. No entanto, a Secção seria favorável a uma aplicação mais adequada dos procedimentos de trabalho do Comité, sobretudo no que se refere ao estabelecimento de prazos precisos e com carácter obrigatório. Conviria, além do mais, ter a certeza que as organizações participantes (indústria, patronato, representantes dos assalariados e consumidores) são consultadas, de facto, acerca de todas as questões que se interligam com a segurança e a saúde.

———————

FESC Bibliotecas Livres

TRAITEMENT DE L'AVIS LORS DE LA 2ème REUNION DU G.E. "RECEPTION VEHICULES A MOTEUR" DE LA S. DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DES SERVICES, TENUE LE 25.5.87

11

EESC - Historical Archives

SEKTIONEN FOR INDUSTRI, HANDEL, HÅNDVÆRK OG TJENESTEYDELSER

Studiegruppen "Motorkøretøjer"

Studiegruppen "Motorkøretøjer" har afholdt sit 2. møde den 25. maj 1987 i Udvalgets bygning i Bruxelles.

DELTAGERLISTE

Tilstedeværende medlemmer

BAGLIANO
BLESER
FLUM
PERRIN-PELLETIER

Fraværende efter afbud

HILKENS
MARVIER

Eksperter

AKROYD
DEJEMEPPE

EF-Kommissionen

STELLA
SLAGMULDERS

ØSU's sekretariat

SKOVMAND

1. Studiegruppen gennemgik sektionens forslag til udtalelse om "Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil" og pålagde ordføreren at udarbejde et korrigendum til sektionens næste møde den 3. juni 1987.

2. Studiegruppen drøftede arbejdsdokumentet og Kommissionens dokument om "Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (KOM(87) 109 endelig udg.) og pålagde ordføreren PERRIN-PELLETIER at udarbejde et forslag til udtalelse til sektionens møde den 2. september 1987.

P.V. Nr. 24/87 SS/vc

EESC Historical Archives

CORRIGENDUM AU PROJET D'AVIS DE LA S. DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'ARTISANANT ET DES SERVICES

12

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

IND/306

Bruxelles, le 1er juin 1987

C O R R I G E N D U M

au

PROJET D'AVIS

de la section de l'industrie, du commerce,

de l'artisanat et des services

sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

(doc. COM(87) 26 final)

Rapporteur : M. PERRIN-PELLETIER

Transmission le 1er juin 1987

Membres de la section de l'industrie,
du commerce, de l'artisanat et des services

N.B.: Ce document sera examiné lors de la réunion du 3 juin 1987.

Rue Ravenstein 2 B-1000 BRUXELLES Tél. 519.90.11 Télécopieur 513.48.93 Télex 25.983 CESEUR

EESC - Historical Archives

Page 1

Lire la phrase qui précède le point 1 comme suit :

"La section approuve la proposition de directive, sous réserve que les observations suivantes soient prises en considération".

Page 1, point 1.2.

Ce point est à supprimer.

Page 4, point 4.1.

Lire les deuxième et troisième phrases de ce point comme suit :

"Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, elle ne peut approuver l'introduction d'une nouvelle procédure qui aboutirait à réduire le rôle du Comité pour l'adaptation du progrès technique à un rôle purement consultatif. La section estime qu'il ne faut pas supprimer la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à obtenir des résultats et extrêmement compétent dans le cadre des travaux en cours portant sur la préparation de la législation communautaire dans ce domaine, notamment au moment où la mise au point d'un système européen de réception touche à sa fin".

CESC - Historical Archives

IND/306

Brüssel, den 1. Juni 1987

K O R R I G E N D U M
zu dem
ENTWURF EINER STELLUNGNAHME
der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk
und Dienstleistungen
zu dem
"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Berichterstatter: Herr PERRIN-PELLETIER

Versand: 1. Juni 1987

An die Mitglieder
der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk
und Dienstleistungen

NB: Dieses Dokument wird in der Sitzung am 3. Juni 1987 erörtert.

CES 399/87 Korr. (E) H/S/ue

EESC - Historical Archives

Seite 1

Der Satz vor Ziffer 1 erhält folgende Neufassung:

"Die Fachgruppe befürwortet den Richtlinienvorschlag unter dem Vorbehalt, daß den nachstehenden Bemerkungen Rechnung getragen wird:"

Seite 1 Ziffer 1.2.

Diese Ziffer entfällt.

Seite 4 Ziffer 4.1.

Der erste und zweite Satz dieser Ziffer erhalten folgenden neuen Wortlaut:

"Obgleich die Fachgruppe die Beschleunigung des Verfahrens zur Anpassung der Richtlinien an den technischen Fortschritt grundsätzlich befürwortet, lehnt sie für den Automobilsektor die Einführung eines neuen Verfahrens ab, mit dem sich die Rolle des Beratenden Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt in einer rein beratenden Funktion erschöpfen würde. Ihrer Ansicht nach sollte die Abstimmung in einem Ausschuß, der seine Fähigkeit, Ergebnisse zu erzielen, unter Beweis gestellt und zur laufenden Vorbereitung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften in diesem Bereich erhebliches Fachwissen beigesteuert hat, nicht abgeschafft werden. Dies gilt ganz besonders ..."

EESC - Historical Archives

IND/306

Bruxelles, 1° giugno 1987

Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi"

R E T T I F I C A

al

PROGETTO DI PARERE

in merito alla

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

(doc. COM (87) 26 def.)

Relatore: PERRIN-PELLETIER

Trasmissione: 1° giugno 1987

Membri della Sezione
"Industria, commercio, artigianato e servizi"

N.B.: Il presente documento sarà esaminato il 3 giugno 1987.

CES 399/87 Corr. E-GIO/APO/lp

EESC - Historical Archives

Pag. 1

Modificare come segue la frase che precede il punto 1:

"La Sezione approva la proposta di direttiva, a condizione che le osservazioni seguenti siano prese in considerazione."

Pag. 1, punto 1.2.

Sopprimere.

Pag. 4, punto 4.1.

Modificare la prima e la terza frase come segue:

"Sebbene la Sezione, in linea di massima, sia favorevole ad accelerare la procedura di adattamento della Direttiva al progresso tecnico, essa non è d'accordo, per quanto riguarda il settore automobilistico, con la introduzione di una nuova procedura che finirebbe per ridurre il ruolo del Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico a un ruolo puramente consultivo. Secondo la Sezione, non bisogna sopprimere la procedura di voto di un comitato che si è mostrato capace di ottenere risultati e che ha contribuito con notevoli capacità professionali ai lavori di preparazione della legislazione comunitaria in quest'area, in particolare in un momento in cui il completamento del sistema di omologazione europeo si avvicina alla fine."

EESC - Historical Archives

IND/306

Brussel, 1 juni 1987

C O R R I G E N D U M
op het
ONTWERP-ADVIES
van de Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten
over het
"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"
(COM (87) 26 def.)

Rapporteur: de heer PERRIN-PELLETIER

Toezending: 2 juni 1987

Leden van de
Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten

N.B.: Dit document zal worden behandeld tijdens de vergadering van 3 juni 1987.

CES 399/87 corr. E/HL/ef

EESC - Historical Archives

Blz. 1

De zin vóór paragraaf 1 als volgt te lezen:

"De Afdeling stemt met dit richtlijnvoorstel in, mits de volgende opmerkingen in aanmerking worden genomen."

Blz. 1 - par. 1.2

Deze paragraaf te schrappen.

Blz. 4 - par. 4.1

De eerste twee zinnen van deze paragraaf als volgt te lezen:

"De Afdeling is in het algemeen voorstander van een bespoediging van de procedure voor de aanpassing van de richtlijnen aan de vooruitgang van de techniek. Wat de automobielsector betreft, kan zij er evenwel niet mee akkoord gaan dat een nieuwe procedure wordt ingevoerd die erop zou neerkomen dat het Comité voor de aanpassing aan de vooruitgang van de techniek alleen nog maar een louter adviserende taak overhoudt. De Afdeling is van oordeel dat niet mag worden overgegaan tot afschaffing van de procedure van stemming van een comité, dat heeft aangetoond dat het resultaten kan boeken en waarvan de inschakeling een aanzienlijke inbreng aan deskundigheid bij de lopende werkzaamheden ter voorbereiding van de wettelijke voorschriften van de Gemeenschap op dit gebied heeft betekend, vooral op een tijdstip waarop de voltooiing van een systeem van EEG-typegoedkeuring nagenoeg in zicht is."

EESC - Historical Archives

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

IND/306

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

Bruxelles, den 1. juni 1987

Sektionen for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser

K O R R I G E N D U M

til

FORSLAG TIL UDTALELSE

om

"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

(KOM(87) 26 endelig udg.)

Ordfører: François PERRIN-PELLETIER

Fremsendt den 1. juni 1987

Til medlemmerne af
sektionen for industri, handel,
håndværk og tjenesteydelser

NB: Dette dokument drøftes på mødet den 3. juni 1987.

CES 399/87 korr. JC/alj

EESC - Historical Archives

Side 1

Sætningen inden pkt. 1 affattes således:

"Sektionen godkender forslaget til direktiv under forudsætning af, at følgende bemærkninger tages efterretteligt."

Side 1, pkt. 1.2.

Dette punkt slettes.

Side 4, pkt. 4.1.

De første to punktummer affattes således:

"Selv om sektionen generelt går ind for en hurtigere tilpasning af direktiverne til den tekniske udvikling, kan den dog ikke godkende, at man inden for automobilsektoren indfører en ny procedure, som vil resultere i, at udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling reduceres til et rent rådgivende organ. Sektionen mener, at man bør fastholde afstemningsproceduren i et udvalg ..... (resten uændret)".

EESC - Historical Archives

Βρυξέλλες, 1η Ιουνίου 1987.

Δ Ι Ο Ρ Θ Ω Τ Ι Κ Ο

του

ΣΧΕΔΙΟΥ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας

και υπηρεσιών

για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση

της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως

των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά την

έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των

ρυμουλκουμένων τους"

Εισηγητής : ο κ. PERRIN-PELLETIER

Ημερομηνία αποστολής : 1η Ιουνίου 1987.

Προς τα μέλη του τμήματος
βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

ΣΗΜ.: Το έγγραφο αυτό θα συζητηθεί κατά τη συνεδρίαση της 3ης Ιουνίου 1987.

Rue Ravenstein 2 - B - 1000 BRUXELLES Τηλ. 512 90 11 Télécopieur 513 48 93 Telex 25 983 CESEUR

EESC - Historical Archives

Σελίδα 1

Η φράση που προηγείται του σημείου 1 διατυπώνεται ως εξής:

"Το τμήμα εγκρίνει την πρόταση οδηγίας, με την επιφύλαξη ότι θα ληφθούν υπόψη οι παρακάτω παρατηρήσεις".

Σελίδα 1, σημείο 1.2.

Το σημείο αυτό διαγράφεται.

Σελίδα 4, σημείο 4.1.

Η πρώτη και η δεύτερη φράση αυτού του σημείου διατυπούται ως εξής :

"Το τμήμα αν και τάσσεται γενικά υπέρ της επιτάχυνσης της διαδικασίας προσαρμογής των οδηγιών στην τεχνική πρόοδο, δεν συμφωνεί ωστόσο, όσον αφορά τον τομέα της βιομηχανίας αυτοκινήτων, με την καθιέρωση μιας νέας διαδικασίας που θα είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση του ρόλου της επιτροπής για την προσαρμογή στις τεχνικές προόδους σε ένα εντελώς συμβουλευτικό ρόλο. Το τμήμα κρίνει ότι δεν πρέπει να καταργηθεί η διαδικασία ψηφοφορίας μιας επιτροπής που απέδειξε ότι είναι ικανή να επιτύχει αποτελέσματα και που συνέβαλε στην απόκτηση σημαντικής πείρας κατά την πορεία των εργασιών για την προετοιμασία της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα αυτό, ιδιαίτερα στην τελική φάση της ολοκλήρωσης ενός ευρωπαϊκού συστήματος έγκρισης.

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEIAS

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

IND/306

Bruxelas, 1 de Junho de 1987

C O R R I G E N D A
ao
PROJECTO DE PARECER
da Secção da Indústria, do Comércio,
do Artesanato e dos Serviços
sobre a
"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE sobre a aproximação das legislações dos Estados-membros relativas à recepção dos veículos a motor e seus reboques"
(doc. COM(87) 26 final)

Relator : Sr. PERRIN-PELLETIER

Transmissão em: 1 de Junho de 1987

Membros da Secção da Indústria,
do Comércio, do Artesanato e dos Serviços

N.B.: Este documento será examinado aquando da reunião de 3 de Junho de 1987.

CES 399/87 corr. TD/lc

EESC - Historical Archives

Página 1

Ler, como segue, a frase que precede o ponto 1 :

"A Secção aprova a proposta de directiva sob reserva de que sejam tomadas em consideração as seguintes observaçoes".

Página 1, ponto 1.2.

Suprima-se este ponto.

Página 4, ponto 4.1.

Ler, como segue, a terceira e a quarta frases deste ponto :

"No entanto, no que se refere ao sector do automóvel, a Secção não pode aprovar a introdução de um novo processo que levaria à diminuição do papel do Comité para a adaptação do progresso técnico a uma função meramente consultiva. A Secção considera que não se deve suprimir o processo de votação de um comité que se mostrou apto a obter resultados e que se revelou muito competente no âmbito dos trabalhos em curso para a preparação da legislação comunitária neste domínio, nomeadamente no momento em que está para se chegar à conclusão de um sistema europeu de recepção."

EESC - Historical Archives

TRAITEMENT DE L'AVIS LORS DE LA 131ème REUNION DE LA S. DE L'INDUSTRIE, TENUE LE 3.6.87

13

EESC - Historical Archives

Lettre n° 2877/87 Bruxelles, le 22 juin 1987

Page 4

Messieurs les Conseillers

Membres de la section de l'industrie,
du commerce, de l'artisanat et des services

Le secrétaire général du Comité économique et social a l'honneur de vous transmettre ci-joint le

P R O C E S - V E R B A L
de la 131ème réunion
de la section de l'industrie, du commerce,
de l'artisanat et des services,
tenue à Bruxelles, au siège du Comité,
le 3 juin 1987

CES 562/87 mc .../...

EESC - Historical Archives

La 131ème réunion de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services s'est tenue à Bruxelles, au siège du Comité, le 3 juin 1987, sous la présidence de M. KAZAZIS, président.

LISTE DE PRESENCE

Membres présents

MM. ALEXOPOULOS
ARENA
ATAIDE
BAGLIANO
BELTRAMI
BENTO GONÇALVES
BERGER
BERNASCONI
BOISSEREE
BROICHER (pouvoir de M. SCHNITKER)
CALVET (pouvoir de M. NIELSEN)
CORTOIS (pouvoir de M. PRONK)
van DAM (pouvoir de M. COLLAS)
Mme DODD
MM. DONCK (pouvoir de M. APARICIO BRAVO)
DRAGO
FLUM
FRANDI (pouvoir de M. SMITH L.)
GARDNER
GIACOMELLI
GORIS
Mme GREDAL
MM. HAGEN
HILKENS
KAARIS
KAZAZIS
LAKA MARTIN (pouvoir de M. CARROLL)
MARVIER
MASPRONE (art. 50 - M. GERMOZZI)
MEYER-HORN
MORELAND
MOURGUES

EESC - Historical Archives

Membres présents (suite)

MM. MULLER (pouvoir de M. MORALES)
MURPHY (art. 50 - M. GLESENER) (pouvoir de M. SMITH A.)
NETO DA SILVA (pouvoir de M. GREEN)
NIERHAUS
NOORDWAL
ORSI
PARDON
PEARSON (pouvoir de M. PERRIN-PELLETIER)
PELLETIER
PETROPOULOS (pouvoir de M. RIERA-MARSA)
POETON (art. 50 - M. HANCOCK)
RAMAEKERS
ROLÃO-GONÇALVES (pouvoir de M. TERMES CARRERO)
SILVA (art. 50 - M. CAL) (pouvoir de M. PROENÇA)
SPEIRS
STAEDELIN (pouvoir de M. TIXIER)
STAHLMANN
VALLEJO CALDERON (pouvoir de M. BREYANNIS)
VASSILARAS

Membres absents excusés

MM. APARICIO BRAVO (pouvoir à M. DONCK)
BREYANNIS (pouvoir à M. VALLEJO)
CAL (art. 50 - M. SILVA)
CARROLL (pouvoir à M. LAKA MARTIN)
COLLAS (pouvoir à M. van DAM)
FORGAS I. CABRERA
GERMOZZI (art. 50 - M. MASPRONE)
GLESENER (art. 50 - M. MURPHY)
GREEN (pouvoir à M. NETO DA SILVA)
HANCOCK (art. 50 - M. POETON)
MORALES (pouvoir à M. MULLER)
NIELSEN B. (pouvoir à M. CALVET)
de NORMANN
PERRIN-PELLETIER (pouvoir à M. PEARSON)
PETERSEN
PROENÇA (pouvoir à M. SILVA)
PRONK (pouvoir à M. CORTOIS)
RIERA-MARSA (pouvoir à M. PETROPOULOS)
SALMON
SCHNITKER (pouvoir à M. BROICHER)

FESC Historical Archives

Membres absents excusés (suite)

MM. SMITH A. (pouvoir à M. MURPHY)
SMITH L. (pouvoir à M. FRANDI)
SPIJKERS
TERMES CARRERO (pouvoir à M. ROLÃO GONÇALVES)
TIXIER (pouvoir à M. STAEDELIN)

Experts

MM. MARTIN GARCIA
BANNOCK
KIRSCHEN
HOLTZ

Assistants

MM. GUIBAUD
KURRER
DARCOARTO

Commission des CE

Mme COTTER
M. MAYHEW
Mme RIIS JØRGENSEN
M. TZOANNOS

Secrétariat du Comité économique et social

MM. LEINER
DEL BINO
SKOVMAND

1. Le PRESIDENT regrette l'absence - une fois de plus - d'une interprétation dans toutes les langues; il attire l'attention sur la nécessité de remédier à cette situation intolérable.

CESC - Historical Archives

2. Il est proposé d'intervertir les points 2 et 3 du projet d'ordre du jour, lequel est approuvé ainsi modifié.

3. Le procès-verbal de la 130ème réunion, tenue le 6 mai 1987 (doc. CES 456/87) est approuvé.

4. La section adopte à l'unanimité son avis sur la "Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (rapporteur : M. PERRIN-PELLETIER). En l'absence du rapporteur, le projet d'avis a été présenté par M. FLUM.

5. La section adopte son avis sur le programme d'action PME sur rapport oral de M. CALVET. Le vote d'ensemble est acquis à l'unanimité moins 3 abstentions.

Lors de l'examen page par page du projet d'avis la section s'est vue confrontée à une série d'amendements :

- Les modifications écrites proposées par MM. MULLER et DRAGO sont adoptées à l'unanimité.

- Un certain nombre de modifications écrites déposées par M. HANCOCK, absent, présentées par M. POETON, sont retirées.

- Celles concernant les points 1.8.3.+4 alinéa, 2.1.2.1., 2.1.2.3., 2.1.3.1., 2.1.6., 2.1.7.1., 2.2.1., 2.2.4., 2.2.5. et 2.2.6. sont rejetées.

- Et d'autres concernant les points 1.6.1., 1.7., 2.1.2.2., 2.1.2.4., 2.1.3.2., 2.1.4.2., 2.2.1., 2.2.3., 2.2.4., 2.2.5. et 2.2.6. sont adoptées.

EESC Historical Archives

6. Ensuite la section organise ses travaux dans les domaines suivants :

- "Protection latérale véhicules à moteur"

(doc. COM(87) 132 final

Groupe I	Groupe II	Groupe III
MM. BAGLIANO PERRIN-PELLETIER (rapporteur)	MM. BLESER (art. 50- M. GLESENER) FLUM (président)	MM. HILKENS MARVIER

- "Tracteurs agricoles"

(doc. COM(87) 194 final)

Groupe I	Groupe II	Groupe III
MM. MASPRONE (art. 50 - TERMES CARRERO) PEARSON (rapporteur) WICK (art. 50 - STAHLMANN)	MM. CALVET FLUM (président) FRANDI	MM. MARVIER MULLER DE TAVERNIER

- "Nomenclature tarifaire"

(doc. COM(87) 228 final)

Groupe I	Groupe II	Groupe III
M. BROICHER (rapporteur)	M. MOURGUES	M. MARVIER

7. La date de la prochaine réunion de la section est fixée au 8 juillet 1987.

EESC - Historical Archives

EESC - Historical Archives

COMMUNAUTE ECONOMIQUE
EUROPEENNE

COMMUNAUTE EUROPEENNE
DE L'ENERGIE ATOMIQUE

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

/IND/306/

N° 2722/87

Bruxelles, le 9 juin 1987
2, rue Ravenstein

Messieurs les Conseillers
Membres du Comité économique et social

Monsieur le Conseiller,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint l'avis de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services sur la :

"Proposition de directive du Conseil modifiant la Directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" (doc. COM(87) 26 final).

L'élaboration de l'avis du Comité en la matière est prévue à l'ordre du jour de la session plénière des 1er et 2 juillet 1987.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller, l'expression de ma haute considération.

Le secrétaire général

signé : R. LOUET

P.J. : doc. CES 399/87 fin

EESC - Historical Archive

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN

WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS

/IND/3067

Nr. 2722/87 ha

Brüssel, den 9. Juni 1987

An die Mitglieder
des Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Anlage erhalten Sie die Stellungnahme der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen zu dem

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger" (Dok. KOM (87) 26 fin).

Die Verabschiedung der Stellungnahme des Ausschusses zu diesem Thema ist für die Plenartagung am 1./2. Juli 1987 vorgesehen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Der Generalsekretär

R. LOUET

Anlage: Dok. CES 399/87 fin

Rue Ravenstein 2, 1000 BRÜSSEL Tel. 519 90 11 Telegrammadresse ECOSEUR - Fernschreiber: 25 983 CESEUR

EESC - Historical Archives

EUROPEAN COMMUNITY

THE ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

/IND/306/

No. 2722/87 as

Brussels, 9 June 1987

To the Members of the
Economic and Social Committee

Dear Sir/Madam,

I have pleasure in enclosing herewith the Opinion of the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services on the

Proposal for a Council Directive amending Directive No. 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers (COM(87) 26 final).

The drawing-up of the Committee's Opinion on this matter is on the agenda of the Plenary Session to be held on 1 and 2 July 1987.

Yours faithfully,

R. LOUET
Secretary-General

Enc. : CES 399/87 fin

EESC - Historical Archives

Rue Ravenstein 2, 1000 BRUSSELS Tel. 519 90 11 [redacted] Telegrams: ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

COMUNITÀ ECONOMICA
EUROPEA

COMUNITÀ EUROPEA
DELL'ENERGIA ATOMICA

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

/IND/306/

N° 2722/87
op

Bruxelles, 9 giugno 1987

Signori Consiglieri
Membri del Comitato economico e sociale

Signor Consigliere,

ho il piacere di trasmetterLe, in allegato, il parere della Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi" sulla

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"
(doc. COM (87) 26 def.)

L'elaborazione del parere del Comitato è iscritta all'ordine del giorno della sessione plenaria dell'1 e 2 luglio 1987.

Distinti saluti.

Il Segretario generale

f.to : R. LOUET

All.: doc. CES 399/87 fin

CESC - Historical Archives

Rue Ravenstein 2
1000 BRUXELLES

Tel. 5199011

Ind. Tel. ECOSEUR
Telex : 25 983 CESEUR

EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

/IND/306/

No. 2722/87 ah

Brussel, 9 juni 1987

Aan de leden van
het Economisch en Sociaal Comité

Mijne heren,

Hierbij doe ik U het advies van de Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten toekomen inzake:

"Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan" (doc. COM(87) 26 def).

De beraadslaging van het Comité over zijn advies terzake is op de agenda van de Zitting van 1 en 2 juli 1987 geplaatst.

Met de meeste hoogachting,

R. LOUET
secretaris-generaal

Bijl.: doc. CES 399/87 fin

EESC - Historical Archives

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

/IND/306/

Nr. 2722/87 Bruxelles, den 9. juni 1987

Til medlemmerne af
Det Økonomiske og sociale Udvalg

Vedlagt fremsendes udtalelse fra sektionen for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser om

forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil
(KOM(87) 26 endelig udg.).

Udarbejdelsen af Udvalgets udtalelse herom er sat på dagsordenen for plenarforsamlingen den 1.-2. juli 1987.

Med venlig hilsen

Sign.: R. LOUET
Generalsekretær

Bilag: CES 399/87 fin

EESC - Historical Archives

Tlf. 519 90 11
Rue Ravenstein 2, 1000 BRUXELLES [redacted] Tlg. adr. ECOSEUR - Telex: 25 983 CESEUR

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

/BIOM/306/

Αριθ. 2722/87

Βρυξέλλες, 9 Ιουνίου 1987.

Προς τα Μέλη της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Κυρία/Κύριε,

Σας στέλνω τη γνωμοδότηση του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών για την :

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"
(έγγρ. COM (87) 26 τελικό).

Η κατάρτιση της γνωμοδότησης της ΟΚΕ για το θέμα αυτό προβλέπεται στην ημερήσια διάταξη της συνόδου ολομέλειας της 1ης και 2ας Ιουλίου 1987.

Με εξαιρετική εκτίμηση
Ο Γενικός Γραμματέας

υπογραφή : R. LOUET

ΣΥΝ. : έγγρ. CES 399/87 FIN

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEIAS

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

/IND/306/

Nº 2722/87 hlm

Bruxelas, 9 de Junho de 1987
Rua Ravenstein, 2

Excelentíssimos
Membros do Comité Económico e Social

Exmo. Senhor,

Tenho a honra de enviar em anexo o parecer da Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços sobre a :

"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques"
(doc. COM(87) 26 final).

A elaboração do parecer do Comité sobre esta matéria está prevista na ordem do dia da sessão plenária de 1 e 2 de Julho de 1987.

Queira V. Exa. aceitar a expressão da minha elevada consideração.

O Secretário-Geral

R. LOUET

Anexo : doc. CES 399/87 fin

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEAS

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

Nº 2722/87 es

Bruselas, 9 de junio de 1987

Señores Consejeros
Miembros del Comité
Económico y Social

Señor Consejero :

Tengo el honor de adjuntarle el dictamen de la Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios sobre :

"Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques" (doc. COM(87) 26 final).

La elaboración del dictamen del Comité al respecto está prevista en el orden del día de la Sesión Plenaria del 1 y 2 de julio de 1987.

Le saluda atentamente.

El Secretario General

firmado : R. LOUET

D.A. : doc. CES 399/87 final

CESC - Historical Archives

IND/306

Bruxelles, le 9 juin 1987

AVIS

de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services

sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

(doc. COM (87) 26 final)

Rapporteur: M. PERRIN-PELLETIER

FESC - Historical Archives

CES 399/87 fin E-JF/PS/sl

Le 18 février 1987, le Conseil a décidé, conformément à l'article 100 du Traité CEE, de consulter le Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM(87) 26 final).

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 3 juin 1987 au rapport de M. PERRIN PELLETIER.

Lors de sa ... session plénière (séance du ...), le Comité économique et social a adopté l'avis suivant:

*

* *

La section approuve la proposition de directive, sous réserve que les observations suivantes soient prises en considération:

1. **Introduction**

1.1. Au cours de l'année 1986, la DG III de la Commission a rencontré les autorités nationales compétentes en matière de réception des véhicules à moteur afin d'évaluer la procédure de réception telle qu'elle est appliquée actuellement dans la pratique. Le résultat de ces entrevues a clairement montré que la procédure de réception entraînait, dans certains cas, un excès de formalités administratives et que les exigences en matière d'information variaient parfois considérablement selon les Etats membres.

1.2. En conséquence, les services de la Commission ont constitué un groupe de travail ad hoc chargé de revoir, de rationaliser et de clarifier les procédures de réception CEE avec la participation de tous les Etats membres, de l'industrie automobile et des composants ainsi que des consommateurs.

1.2.1. La présente proposition de la Commission constitue le premier résultat de cette consultation.

2. **Observations générales**

2.1. La modification proposée de la directive 70/156/CEE c'est-à-dire de la directive-cadre concernant la réception CEE des véhicules à moteur qui constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur, s'inscrit dans le cadre du "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur".

EESC Historical Archives

2.1.1. De l'avis de la section, la réalisation et la mise en oeuvre efficace d'une réception CEE complète des véhicules à moteur devraient être considérées dans ce contexte.

2.2. Dès lors, la section réitère sa demande visant à ce que la réception CEE complète soit mise en oeuvre dans les plus brefs délais et ce, d'ici 1992 au plus tard. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité des consommateurs et de la protection de l'environnement et de l'emploi, la section insiste pour que les exigences communautaires en matière de réception soient appliquées avec la même rigueur aux véhicules nationaux et aux véhicules importés, et que la réception ne donne pas lieu à des distorsions de concurrence sur le marché européen.

2.3. La section estime que le document circulant entre les Etats membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités compétentes en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donné, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, **ni plus ni moins**. Dans la mesure du possible, ce document - connu sous le terme certificat de réception - devrait avoir un format et une numérotation commune à toutes les directives de sorte qu'il puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

2.3.1. Cela conduirait à une rationalisation considérable des procédures administratives actuelles, étant donné que ce certificat de réception serait normalement le seul document échangé entre les Etats membres.

2.3.2. De l'avis de la section, l'ensemble de ce mécanisme dépend de la coopération confiante des autorités nationales compétentes en vue de la réalisation d'un véritable marché intérieur.

3. **Observations particulières**

3.1. Les dispositions prévues pour l'application et le contrôle de la conformité de la production sont amplement satisfaisantes. La section aimerait cependant émettre les observations suivantes:

3.1.1. **Article 1**

La Commission propose d'ajouter les définitions d'une "entité technique" et d'un "composant", notions qui sont déjà utilisées couramment.

La section note cependant que la définition d'entité technique semble en contradiction avec l'article 9 bis 2: la définition prévoit que l'entité technique ne peut être réceptionnée qu'en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules, alors que l'article 9 bis 2 nouveau (comme d'ailleurs l'article 9 bis 2 actuel) ne parle de cette liaison que comme d'une éventualité.

3.1.2. **Article 5, paragraphe 2**

L'article 5 porte sur la communication d'informations relatives à la réception et permet d'avoir accès à des renseignements complémentaires. Bien que la section reconnaisse la nécessité mentionnée dans cet article, de fournir d'autres renseignements, il est très important de faire en sorte que ce droit ne donne pas lieu à des abus tels que les demandes régulières voire exagérées, de renseignements complémentaires. Au cas où cette pratique devrait s'étendre, les avantages escomptés de par la rationalisation des procédures administratives pourraient s'estomper.

3.1.3. **Article 8, paragraphe 2**

Cet article de la proposition dispose que tout contrôle de conformité de production requis soit effectué dans les six mois suivant la date de la demande. Cependant, cet article ne mentionne ni ne prévoit le délai de notification préalable que tout constructeur est en droit d'attendre des autorités responsables de la réception procédant au contrôle de conformité de production. Ce délai pourrait aller de quelques heures à quelques semaines et il est nécessaire d'en clarifier les termes afin de rapprocher les pratiques en vigueur dans tous les Etats membres à cet égard.

La section recommande en outre que l'Etat membre qui met en question le contrôle de conformité de production ne se contente pas d'avertir l'Etat membre qui a procédé à la réception - ce qui serait la pratique normale - mais devrait également **informer simultanément le constructeur**. Cela permettrait aux constructeurs de prendre des mesures immédiates dans le cadre du contrôle de conformité de production et de limiter les risques de production de véhicules non conformes, lesquels devront alors être retrouvés et modifiés en conséquence.

De plus, la section suggère de remplacer dans le texte français l'expression "au besoin" par "s'il l'estime nécessaire,".

3.1.4. **Article 8, paragraphe 4**

La section estime que la formulation de cet article ne reflète pas le principe du "perdant-payeur". En d'autres termes, si la conformité de production mise en cause par un Etat membre s'avère néanmoins conforme au type réceptionné après avoir été contrôlée par **l'Etat membre qui a procédé à la réception, l'Etat membre qui a mis en cause à tort le contrôle de conformité, devrait payer** les frais occasionnés dans une mesure raisonnable, par la vérification du contrôle de conformité. De même, si le véhicule s'avère ne pas être conforme, **le constructeur assumera les coûts liés à la vérification du contrôle de conformité** ainsi que, ce qui est normalement le cas, les frais de modification des véhicules déjà produits si cela est exigé par les autorités. Un tel accord au niveau communautaire n'assurerait pas uniquement une répartition équitable et raisonnable des responsabilités, mais exercerait également un effet dissuasif sur tout Etat membre

qui pourrait envisager d'abuser des dispositions de cette directive à d'autres fins que celles pour lesquelles elle est expressément destinée.

4. **Articles 11 et 13**

4.1. La section est généralement favorable à une accélération de la procédure d'adaptation des directives au progrès technique. Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, elle ne peut approuver l'introduction d'**une nouvelle procédure qui aboutirait à réduire le rôle du Comité pour l'adaptation du progrès technique à un rôle purement consultatif**. La section estime **qu'il ne faut pas supprimer** la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à **obtenir** des résultats et extrêmement compétent dans le cadre des travaux en cours portant sur la préparation de la législation communautaire dans ce domaine, notamment au moment où la mise au point d'un système européen de réception touche à sa fin. Néanmoins, la section serait favorable à une application plus rigoureuse des procédures de travail du Comité, notamment en ce qui concerne la fixation de délais précis et à caractère obligatoire. Il conviendrait en outre de s'assurer que les organisations participantes (industrie, employeurs, représentants des salariés et consommateurs) soient consultées à propos de toutes les questions touchant à la sécurité et à la santé.

Bruxelles, le 3 juin 1987.

Le Président
de la section
de l'industrie, du Commerce,
de l'artisanat et des services

Filotas KAZAZIS

Le Secrétaire Général
du Comité économique
et social

Roger LOUET

EESC - Historical Archives

IND/306

Brüssel, den 9. Juni 1987

STELLUNGNAHME
der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen
zu dem
"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Berichterstatter: Herr PERRIN-PELLETIER

EESC - Historical Archives

CES 399/87 fin (F) W/S/ue

Der Rat beschloß am 18. Februar 1987, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"

(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 3. Juni 1987 an. Berichterstatter war Herr PERRIN-PELLETIER.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner ... Plenartagung (Sitzung vom ...) ... folgende Stellungnahme.

* * *

Die Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen befürwortet den Richtlinienvorschlag unter dem Vorbehalt, daß den nachstehenden Bemerkungen Rechnung getragen wird:

1. Einleitung

1.1. Im Jahre 1986 besuchten Beamte der Generaldirektion III der Kommission die Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Erteilung der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge zuständig sind, um festzustellen, nach welchen Verfahren die Betriebserlaubnis in der Praxis erteilt wird. Bei diesen Untersuchungen ist klar zutage getreten, daß die angewandten Verfahren in einigen Fällen zu bürokratisch sind und daß es hinsichtlich der verlangten Informationen zwischen den Mitgliedstaaten Unterschiede gibt, die teilweise erheblich sind.

1.2. Die Kommission setzte daher eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe ein, die beauftragt wurde, die einzelnen EWG-Betriebserlaubnisverfahren zu überprüfen, zu straffen und klarer zu fassen. In diesen Vorgang sind alle Mitgliedstaaten, die Automobilindustrie, die Bauteilehersteller und die Verbraucher einbezogen.

1.2.1. Der vorliegende Kommissionsvorschlag ist das erste Ergebnis dieses Beratungsverfahrens.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. Die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, die als Rahmenrichtlinie für die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge ein wesentlicher Faktor zur Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge ist, erfolgt im Rahmen des "Weißbuchs über die Vollendung des Binnenmarktes".

EESC Historical Archives

2.1.1. Die Einführung und tatsächliche Anwendung einer vollständigen EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge sollte nach Ansicht der Fachgruppe in diesem Zusammenhang gesehen werden.

2.2. Die Fachgruppe wiederholt daher ihre Forderung, so bald wie möglich, auf jeden Fall aber bis 1992, eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis einzuführen. Im Interesse der Verbrauchersicherheit und des Schutzes von Umwelt und Arbeitsplätzen betont sie aber, daß die Gemeinschaftsvorschriften bezüglich der Betriebserlaubnis für einheimische und importierte Fahrzeuge gleichermaßen gelten müssen und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Markt führen dürfen.

2.3. Nach Ansicht der Fachgruppe sollte das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauschte Dokument so viele Informationen enthalten, daß die für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständigen Behörden überprüfen können, ob ein bestimmtes Fahrzeug, eine bestimmte technische Einheit oder ein bestimmtes Bauteil dem genehmigten Typ entsprechen - jedoch **nicht mehr und nicht weniger**. Dieses Dokument, der sogenannte Betriebserlaubnisbogen sollte nach Möglichkeit aus einem einzigen Blatt bestehen, das im Format und hinsichtlich der Durchnumerierung der einzelnen Punkte für alle Richtlinien einheitlich ist und somit später ohne Schwierigkeiten an die elektronische Datenverarbeitung angepaßt werden kann.

2.3.1. Durch eine solche Maßnahme würden die gegenwärtig bestehenden Verwaltungsverfahren erheblich gestrafft, weil dieser Betriebserlaubnisbogen im Normalfall das einzige Dokument sein sollte, das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauscht wird.

2.3.2. Das ganze System hängt nach Auffassung der Fachgruppe davon ab, daß die Behörden, die in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständig sind, vertrauensvoll zusammenarbeiten im Sinne einer Durchführung eines echten Binnenmarktes.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Die Bestimmungen in bezug auf die Feststellung und Überprüfung der Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ sind zum großen Teil zufriedenstellend. Gleichwohl möchte die Fachgruppe folgende Bemerkungen vorbringen:

3.1.1. **Artikel 1**

Die Kommission schlägt vor, eine Definition der bereits häufig verwendeten Begriffe "technische Einheit" und "Bauteil" aufzunehmen.

Die Fachgruppe stellt hierzu aber fest, daß zwischen der Definition des Begriffs "technische Einheit" und dem Inhalt von Artikel 9a Absatz 2 anscheinend ein Widerspruch besteht, weil in der Definition vorgesehen ist, daß die technische Einheit nur in Verbindung mit einem oder mehreren Fahrzeugtypen genehmigt werden kann, während eine solche Verbindung nach dem neuen Artikel 9a Absatz 2 (wie auch im jetzigen Artikel 9a Absatz 2) nur eine Eventualität ist.

3.1.2. **Artikel 5 Absatz 2**

In Artikel 5 geht es um die gegenseitige Information über die Betriebserlaubnis und um die Möglichkeit, zusätzliche Informationen einzuholen. Die Fachgruppe räumt ein, daß die in diesem Absatz enthaltene Bestimmung, wonach weitere Informationen angefordert werden können, einer Notwendigkeit entspricht, hält es aber für ausgesprochen wichtig, sicherzustellen, daß dieses Recht nicht durch regelmäßige und vielleicht übertriebene Bitten um zusätzliche Auskünfte mißbraucht wird. Sollte nämlich diese Entwicklung eintreten, so würden die mit der Straffung der Verwaltungsverfahren bezweckten Vorteile wieder zunichte gemacht.

3.1.3. **Artikel 8 Absatz 2**

Aus diesem Absatz geht hervor, daß jede Prüfung der Fertigungsübereinstimmung innerhalb von 6 Monaten ab Antragsdatum erfolgen muß. Dabei wird allerdings weder erwähnt noch geregelt, mit welcher Frist der Hersteller vom Zeitpunkt der Ankündigung einer Prüfung der Fertigungsübereinstimmung durch die zuständigen Behörden bis zu ihrer Durchführung rechnen kann. Diese Frist könnte zwischen einigen Stunden und einigen Wochen betragen, und hier sollte wirklich eine Klarstellung erfolgen, damit sich alle Mitgliedstaaten in etwa gleich verhalten.

Die Fachgruppe empfiehlt außerdem, daß der Mitgliedstaat, der die Fertigungsübereinstimmung anzweifelt, nicht nur der üblichen Praxis entsprechend den Mitgliedstaat benachrichtigen sollte, der die Betriebserlaubnis ausgestellt hat, sondern **gleichzeitig auch den Hersteller**. Dadurch könnten die Hersteller sofort prüfen, ob ihre Fertigung dem genehmigten Typ entspricht, und so die Möglichkeit minimalisieren, daß Fahrzeuge hergestellt werden, die nicht diesem Typ entsprechen und die dann zurückgerufen und nachgebessert werden müssen.

Ferner schlägt die Fachgruppe vor, im französischen Text die Worte "au besoin" (erforderlichenfalls) durch die Formulierung "s'il l'estime nécessaire" (wenn er es für notwendig hält) zu ersetzen.

3.1.4. **Artikel 8 Absatz 4**

Die Formulierung dieses Absatzes gibt nach Auffassung der Fachgruppe nicht den Grundsatz wieder, daß die Kosten vom Verlierer getragen werden. Das bedeutet mit anderen Worten, daß ein Mitgliedstaat, der eine von einem anderen Mitgliedstaat festgestellte Übereinstimmung der Fertigung mit dem von diesem zweiten Mitgliedstaat genehmigten Typ bestreitet, die üblicherweise anfallenden Kosten für die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung tragen sollte, **wenn sich seine Zweifel als unberechtigt erweisen**. Analog dazu **kommt dann der Hersteller für die Kosten auf**, die die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung verursacht hat, wenn sich herausstellt, daß das Fahrzeug nicht dem genehmigten Typ entspricht. In diesem Fall trüge der Hersteller entsprechend der üblichen Praxis auch die Kosten für die Nachbesserung bereits hergestellter Fahrzeuge, sofern eine solche von den Behörden verlangt würde. Eine gemeinschaftsweite Einigung in dieser Frage böte nicht nur den Vorteil, daß dadurch

die Verantwortung gleichmäßig und vernünftig verteilt würde, sondern könnte auch die Mitgliedstaaten davon abhalten, die Bestimmungen dieser Richtlinie eventuell zu anderen Zwecken als den damit ausdrücklich angestrebten zu mißbrauchen.

4. Artikel 11 und 13

4.1. Obgleich die Fachgruppe die Beschleunigung des Verfahrens zur Anpassung der Richtlinien an den technischen Fortschritt grundsätzlich befürwortet, lehnt sie für den Automobilsektor die Einführung eines neuen Verfahrens ab, mit dem sich die Rolle des Beratenden Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt in einer rein beratenden Funktion erschöpfen würde. Ihrer Ansicht nach sollte die Abstimmung in einem Ausschuß, der seine Fähigkeit, Ergebnisse zu erzielen, unter Beweis gestellt und zur laufenden Vorbereitung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften in diesem Bereich erhebliches Fachwissen beigesteuert hat, nicht abgeschafft werden. Dies gilt ganz besonders zu einem Zeitpunkt, zu dem die Vollendung eines europäischen Betriebserlaubnissystems unmittelbar bevorsteht. Dessenungeachtet würde die Fachgruppe aber eine Straffung der Arbeitsverfahren des Ausschusses, insbesondere die Festlegung präziser und bindender Fristen, befürworten. Es sollte außerdem sichergestellt werden, daß die beteiligten Organisationen (Industrie, Arbeitgeber, Arbeitnehmervertretungen, Verbraucher) in allen Fragen, die Auswirkungen auf Sicherheit und Gesundheit haben, gehört werden.

Brüssel, den 3. Juni 1987

Der Vorsitzende	Der Generalsekretär
der Fachgruppe	des Wirtschafts- und
Industrie, Handel, Handwerk	Sozialausschusses
und Dienstleistungen	
Filotas KAZAZIS	Roger LOUET

EESC - Historical Archives

EUROPEAN COMMUNITIES

IND/306

ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

Brussels, 9 June 1987

OPINION
of the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services
on the
Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers
(COM (87) 26 final)

Rapporteur: Mr PERRIN-PELLETIER

EESC - Historical Archives

CES 399/87 fin/SS/VC/em

On 18 February 1987 the Council decided to consult the Economic and Social Committee under Article 100 of the Treaty establishing the European Economic Community, on the

Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

(COM(87) 26 final).

The Section for Industry, Commerce, Crafts and Services, which was responsible for preparing the Committee's work on the subject, adopted its Opinion on 3 June 1987, in the light of the Report by Mr PERRIN-PELLETIER.

At its ... Plenary Session (meeting of ...) the Economic and Social Committee adopted the following Opinion ... .

* * *

The Section approves the Draft Directive, provided that observations set out below are taken into consideration.

1. Introduction

1.1. During 1986, the Commission's DG III visited the competent type approving authorities of the Member States in order to conduct an appraisal of the type approval process as actually practised in reality. The outcome clearly showed that the type approval process was, in some cases, unduly bureaucratic and that information requirements varied, in some cases substantially, between Member States.

1.2. Accordingly the Commission's Services established an ad hoc Working Group to review, streamline and clarify the EEC type approval procedures, a process in which all Member States vehicle and component industries and the consumers are participating.

1.2.1. The first outcome from this consultative process is the present Commission proposal.

2. General Comments

2.1. The proposed amendment to Directive 70/156/EEC, i.e. the framework Directive for EEC type approval for motor vehicles which is an integral factor in attaining a single internal market for motor vehicles, falls within the framework of the "White Paper on Completing the Internal Market".

EESC Historical Archives

2.1.1 The achievement and effective implementation of full EEC type approval for motor vehicles should in the Section's opinion be seen in this context.

2.2. Thus the Section reiterates its demand that full European type-approval be achieved as quickly as possible and certainly no later than 1992. However, the Section in the interest of consumer safety and the protection of the environment and employment insists that the Community requirements concerning type-approval be applied with equal vigour to both indigenous and imported vehicles and does not lead to distortion of competition on the European market.

2.3. The Section is of the opinion that the document exchanged between Member States should provide sufficient information for type approval authorities to be able to verify that a particular vehicle, separate technical unit or component conforms to the type approved - but **no more and no less**. Wherever possible, this document, known as the Type-Approval Certificate, should be one single sheet of paper and presented in a format and with a numbering system common across all Directives so that it will be easily adaptable to electronic data processing in the future.

2.3.1. This would result in a substantial streamlining of the present administrative procedures because this Type-Approval Certificate in normal circumstances should be the only document exchanged between Member States.

2.3.2. The whole mechanism in the Section's opinion depends on the type-approving authorities of the individual Member States working together in a spirit of mutual trust with the aim of creating a genuine internal market.

3. Specific Comments

3.1. The provisions foreseen for establishing and verifying conformity of production are largely satisfactory. However, the Section would like to make the following comments:

3.1.1. **Article 1**

The Commission proposes that definitions of "separate technical unit" and "component" be inserted in the Directive; both concepts are in current use.

The Section notes however, that the definition of "separate technical unit" appears to clash with Article 9a(2). Article 1 states that the "separate technical unit" may be type-approved only in relation to one or more specified types of vehicles. The proposed new version of Article 9a(2) (like the current version) merely refers to this link as a possibility.

EESC - Historical Archives

3.1.2. **Article 5, paragraph 2**

Article 5 deals with the provision of type-approval information and provides recourse for additional information. Whilst the Section understands the need for the provision for further information in this Article, it is very necessary to ensure that this right is not abused in terms of regular and perhaps exaggerated requests for complementary information. If this practice were to develop the benefits being sought through streamlining the administrative procedures would begin to dissolve.

3.1.3. **Article 8, paragraph 2**

The proposal states in this Article that any requested CoP check must be conducted within 6 months from the date of request. It does not, however, make any mention or provision for the period of advance notification which a manufacturer may reasonably expect of intent by the type approval authorities to conduct a CoP check - this could vary between a few hours and a few weeks and really does need to be clarified in order that all Member States have common practices in this regard.

Furthermore, the Section recommends that the Member State which is challenging CoP should not only notify the Member State which granted type approval - i.e. the normal practice, but also **should simultaneously advise the manufacturer.** This would allow manufacturers to take immediate action to check CoP and minimize the possibility of producing vehicles not in conformity, which then have to be traced and rectified.

Furthermore, the Section proposes that the words "au besoin" in the French version be replaced by "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Article 8, paragraph 4**

The wording of this Article does not, in the Section's opinion, reflect the "loser pays" principle. In other words, if a Member State challenges conformity of production, which after having been checked by the Member State which granted type approval, is nevertheless found to conform to the type approved, then the **Member State which wrongly challenged CoP should pay** whatever reasonable costs were incurred to verify CoP. Similarly if the vehicle is found not to conform then **the manufacturer bears the cost of the CoP check** and, as is normal, the cost of rectifying vehicles already produced if this is demanded by the authorities. Not only would such an agreement on a Community basis represent an equitable and reasonable allocation of responsibility, it might also act as a deterrent vis-à-vis any

EESC Historical Archives

Member State which might contemplate misusing the provisions of this Directive for purposes other than those for which it is specifically intended.

4. Articles 11 and 13

4.1. Although the Section is in general in favour of a speeding-up of the procedure of adaptation of Directives to technical progress it cannot, as far as the automobile sector is concerned, agree with the introduction of a **new procedure which in the end would reduce the role of the Committee on Adaptation to Technical Progress to a purely consultative one.** The Section feels that **it is vital not to abolish** the voting procedure of a Committee which has proved itself capable of results and brought considerable expertise to the ongoing work of preparing Community legislation in this area, in particular at a moment when the completion of a European type-approval system is nearing its end. This notwithstanding, however, the Section would be in favour of a tightening of the ramifications of the Committee's working procedures, especially the setting of precise and binding deadlines. Steps should however be taken to ensure that the organizations concerned (those representing industry, employers, workers and consumers) are consulted on all issues having a bearing on health and safety.

Brussels, 3 June 1987

The Chairman
of the Section for
Industry, Commerce,
Crafts and Services

Filotas KAZAZIS

The Secretary-General
of the Economic and
Social Committee

Roger LOUET

EESC Historical Archives

IND/306

Bruxelles, 9 maggio 1987

Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi"

P A R E R E

in merito alla

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

(doc. COM (87) 26 def.)

Relatore: PERRIN-PELLETIER

EESC - Historical Archives

Il Consiglio, in data 18 febbraio 1987, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

(doc. COM (87) 26 def.)

La Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi", incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione PERRIN-PELLETIER in data 3 giugno 1987.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il ..., nel corso della ... sessione plenaria, con ... voti favorevoli, ... contrari e ... astensioni il seguente parere:

* * *

La Sezione approva la proposta di direttiva, a condizione che le osservazioni seguenti siano prese in considerazione.

1. **Introduzione**

1.1. Nel 1986 la DG III della Commissione si è recata presso le autorità degli Stati membri preposte all'omologazione per effettuare una valutazione della procedura di omologazione come viene effettivamente svolta in pratica. Il risultato ha mostrato chiaramente che tale procedura in alcuni casi era eccessivamente burocratica e che i requisiti relativi ai dati variavano talora in modo sostanziale da Stato membro a Stato membro.

1.2. Di conseguenza i servizi della Commissione hanno istituito un gruppo di lavoro ad hoc per rivedere, snellire e chiarire le procedure comunitarie di omologazione, e a tale azione partecipano tutti gli Stati membri, l'industria automobilistica, e il relativo indotto come pure i consumatori.

1.2.1. Il primo risultato di questa consultazione è l'attuale proposta della Commissione.

2. **Osservazioni generali**

2.1. La proposta modifica della Direttiva 70/156/CEE, cioè la Direttiva quadro sull'omologazione comunitaria dei veicoli a motore, che costituisce un fattore determinante per realizzare il mercato interno unico per i veicoli a motore, rientra nel quadro del "Libro bianco sul completamento del mercato interno".

ESC Historical Archives

2.1.1. La messa a punto e l'efficace applicazione della completa omologazione CEE per i veicoli a motore dovrebbe, secondo la Sezione, essere inquadrata in questo contesto.

2.2. Di conseguenza la Sezione ribadisce la sua richiesta che si realizzi quanto prima, e in ogni caso entro il 1992, la completa omologazione europea. Tuttavia, ai fini della sicurezza dei consumatori e della salvaguardia dell'ambiente e dell'occupazione, essa insiste affinché i requisiti comunitari per l'omologazione siano applicati con uguale rigore sia ai veicoli nazionali che a quelli importati e non provochino distorsioni di concorrenza sul mercato europeo.

2.3. La Sezione ritiene che il documento scambiato fra Stati membri dovrebbe fornire dati sufficienti per consentire alle autorità competenti di verificare che un determinato veicolo, unità tecnica separata, o componente, sia conforme al tipo approvato - e ciò **né più né meno**. Se possibile, tale documento, denominato certificato di omologazione, dovrebbe essere un unico foglio di carta e dovrebbe essere presentato in un formato e con un sistema di numerazione comuni per tutte le direttive, in modo da essere facilmente adattabile in futuro all'elaborazione elettronica dei dati.

2.3.1. Cio' porterebbe a un sostanziale snellimento delle procedure amministrative attuali, perché questo certificato di omologazione, in circostanze normali, dovrebbe essere l'unico documento scambiato fra Stati membri.

2.3.2. L'intero meccanismo, a parere della Sezione, dipende da come le autorità competenti dei vari Stati membri coopereranno fiduciosamente per la realizzazione di un vero mercato interno.

3. **Osservazioni particolari**

3.1. Le disposizioni previste per stabilire e verificare la conformità della produzione sono ampiamente soddisfacenti. Tuttavia, la Sezione desidera formulare le osservazioni seguenti:

3.1.1. **Articolo 1**

La Commissione propone di aggiungere le definizioni di "entità tecnica" e di "componente", nozioni già di uso corrente.

La Sezione rileva tuttavia che la definizione di entità tecnica sembra in contraddizione con l'articolo 9 bis 2: la definizione prevede che l'entità tecnica possa essere omologata solo in connessione con uno o più tipi di veicoli, mentre l'art. 9 bis 2 nuovo (come del resto il 9 bis 2 attuale) parlano di tale connessione solo come di un'eventualità.

ESC - Historical Archives

3.1.2. **Articolo 5, paragrafo 2**

L'articolo 5 tratta della trasmissione delle informazioni relative all'omologazione e prevede la possibilità di richiedere ulteriori informazioni. Anche se la Sezione si rende conto della necessità di prevedere ulteriori informazioni in questo articolo, è assolutamente indispensabile far sì che tale diritto non dia adito ad abusi, ad esempio richieste regolari e forse esagerate di informazioni supplementari. Se tale pratica dovesse svilupparsi, i benefici che si cercano con lo snellimento delle procedure amministrative inizierebbero a ridursi.

3.1.3. **Articolo 8, paragrafo 2**

In tale articolo la proposta stabilisce che ogni controllo di conformità al tipo omologato deve essere effettuato entro 6 mesi dalla data della richiesta. Tuttavia, non menziona né prevede un periodo di notifica preliminare su cui un produttore possa ragionevolmente contare per quanto riguarda l'intenzione da parte delle autorità competenti di effettuare una verifica di conformità al tipo omologato - tale periodo potrebbe variare da qualche ora a qualche settimana e in realtà è necessario che sia specificato, in modo che tutti gli Stati membri applichino una prassi comune in proposito.

La Sezione raccomanda inoltre che lo Stato membro che contesta la conformità al tipo omologato, non solo dovrebbe avvertire lo Stato membro che ha concesso l'omologazione - pratica normale - ma dovrebbe anche **contemporaneamente informarne il produttore**. Cio' consentirebbe a quest'ultimo di provvedere a controllare la conformità al tipo e ridurre al minimo le possibilità di produrre veicoli non conformi, che dovrebbero successivamente essere individuati e modificati.

La Sezione suggerisce inoltre di sostituire nel testo francese l'espressione "au besoin" con "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Articolo 8, paragrafo 4**

La formulazione di questo articolo, a parere della Sezione, non corrisponde al principio "chi perde paga". In altre parole, se la conformità di produzione contestata da uno Stato membro viene riconosciuta conforme, dopo essere stata controllata dallo Stato membro che ha concesso l'omologazione, allora **lo Stato membro che ha contestato a torto la conformità dovrebbe pagare** le normali spese di verifica. Analogamente, se il veicolo non è trovato conforme, allora **è il produttore ad accollarsi le spese** sia della verifica, sia, come è normale, della modifica dei veicoli già prodotti, se cio' viene richiesto dalle autorità. Non solo un tale accordo su base comunitaria rappresenterebbe una distribuzione equa e ragionevole di responsabilità, ma potrebbe pure fungere da deterrente verso uno Stato membro che potrebbe

EESC-Liaison Archives

voler abusare delle disposizioni di questa direttiva per obiettivi diversi da quelli previsti.

4. Articoli 11 e 13

4.1. Sebbene la Sezione, in linea di massima, sia favorevole ad accelerare la procedura di adattamento della Direttiva al progresso tecnico, essa non è d'accordo, per quanto riguarda il settore automobilistico, con la introduzione di una nuova procedura che finirebbe per ridurre il ruolo del Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico a un ruolo puramente consultivo. Secondo la Sezione, non bisogna sopprimere la procedura di voto di un comitato che si è mostrato capace di ottenere risultati e che ha contribuito con notevoli capacità professionali ai lavori di preparazione della legislazione comunitaria in quest'area, in particolare in un momento in cui il completamento del sistema di omologazione europeo si avvicina alla fine. Ciononostante, tuttavia, la Sezione sarebbe a favore di una rigorosa applicazione delle procedure di lavoro del comitato, specialmente con la fissazione di scadenze vincolanti e precise. Si dovrebbe però garantire che le organizzazioni interessate (industria, datori di lavoro, rappresentanti dei lavoratori, consumatori) vengano consultate su tutte le questioni che hanno effetti sulla sicurezza e la salute.

Bruxelles, 3 giugno 1987

Il Presidente della Sezione "Industria, commercio, artigianato e srvizi"

Filotas KAZAZIS

Il Segretario Generale del Comitato economico e sociale

Roger LOUET

ESC - Historical Archives

IND/306

Brussel, 9 juni 1987

ADVIES
van de Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten
over het
"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"
(COM (87) 26 def.)

Rapporteur: de heer PERRIN-PELLETIER

EESC - Historical Archives

De Raad heeft op 18 februari 1987 besloten, overeenkomstig de bepalingen van art. 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen met betrekking tot het

"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"

(COM (87) 26 def.).

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 juni 1987 goedgekeurd. Rapporteur was de heer PERRIN-PELLETIER.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn ...e Zitting (vergadering van ...) het volgende advies uitgebracht, dat met ... stemmen is goedgekeurd:

* * *

De Afdeling stemt met dit richtlijnvoorstel in, mits de volgende opmerkingen in aanmerking worden genomen:

1. **Inleiding**

1.1 Gedurende 1986 heeft D.-G. III van de Commissie bezoeken gebracht aan de instanties die in de lid-staten met de typegoedkeuring zijn belast, ten einde de procedures van typegoedkeuring, zoals deze in de praktijk verlopen, te evalueren. Uit deze evaluatie bleek duidelijk dat de procedure van typegoedkeuring in sommige gevallen een té bureaucratisch karakter vertoonde en dat de voorschriften betreffende de te verstrekken gegevens in sommige gevallen per lid-staat aanmerkelijk uiteenliepen.

1.2 Bijgevolg hebben de diensten van de Commissie een ad hoc-werkgroep in het leven geroepen die is belast met de stroomlijning en verduidelijking van de procedures voor de EEG-typegoedkeuring. Hierbij zijn alle lid-staten, de automobiel- en onderdelenproducerende industrie alsmede de consumentenorganisaties betrokken.

1.2.1 Dit voorstel van de Commissie is het eerste concrete resultaat van deze raadplegingsprocedure.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1 De voorgestelde wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, welke richtlijn als kaderrichtlijn voor de EEG-typegoedkeuring van motorvoertuigen een essentiële factor bij de verwezenlijking van een binnenmarkt voor motorvoertuigen vormt, past in het kader van het "Witboek inzake de voltooiing van de interne markt".

EESC Historical Archives

2.1.1 Naar het oordeel van de Afdeling dienen de invoering en daadwerkelijke toepassing van een volledige EEG-typegoedkeuring voor motorvoertuigen in dit verband te worden gezien.

2.2 Bijgevolg herhaalt de Afdeling haar standpunt, dat een volledige EEG-typegoedkeuring zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk eind 1992 een feit dient te zijn. Ter wille van de veiligheid van de consument en ten einde milieu en werkgelegenheid te beschermen, dringt de Afdeling er met klem op om de EG-voorschriften betreffende de typegoedkeuring even strikt op in eigen land geproduceerde als op ingevoerde voertuigen toe te passen en ervoor te zorgen dat deze voorschriften op de markt van de Gemeenschap geen concurrentiedistorsie teweegbrengen.

2.3 Volgens de Afdeling dient het inlichtingenformulier dat tussen de lid-staten moet circuleren, voor de met de typegoedkeuring belaste instanties zoveel informatie te bevatten, dat zij uitsluitend aan de hand daarvan kunnen nagaan of een bepaald voertuig, een afzonderlijke technische eenheid of onderdeel in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type. Voor zover mogelijk dient dit document, dat in de wandeling "goedkeuringsformulier" wordt genoemd, uit één vel papier te bestaan en een voor alle richtlijnen gemeenschappelijk formaat en dito nummering te bezitten, zodat dit formulier later zonder problemen kan worden aangepast in verband met elektronische informatieverwerking.

2.3.1 Dit zou leiden tot een aanmerkelijke stroomlijning van de bestaande bestuursrechtelijke procedures, aangezien dit certificaat van typegoedkeuring normaliter het enige document dient te zijn dat tussen lid-staten circuleert.

2.3.2 Of dit systeem zal functioneren, hangt volgens de Afdeling af van de vraag of de instanties die in de afzonderlijke lid-staten met de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan zijn belast, vol vertrouwen in de geest van een te verwezenlijken echte binnenmarkt samenwerken.

3. **Bijzondere opmerkingen**

3.1 De voorgestelde bepalingen om vast te stellen c.q. na te gaan of een produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, zijn voor het merendeel bevredigend. Wel wil de Afdeling nog de volgende opmerkingen maken:

3.1.1 **Art. 1**

De Commissie stelt voor om in dit artikel ook de definities van de reeds frequent gebruikte begrippen "afzonderlijke technische eenheid" en "onderdeel" te vermelden.

De Afdeling constateert evenwel dat de definitie van een "afzonderlijke technische eenheid" strijdig lijkt met datgene wat in art. 9 bis, lid 2, is bepaald: krachtens de definitie kan de "afzonderlijke technische eenheid" namelijk maar alleen worden goedgekeurd in samenhang met één of meer aangegeven voertuigtypen, terwijl in de nieuwe formulering van art. 9, lid 2, (evenals trouwens in het bestaande art. 9, lid 2) van deze samenhang uitsluitend als mogelijkheid wordt gesproken.

3.1.2 **Art. 5, lid 2**

Artikel 5 heeft betrekking op het verstrekken van informatie over de typegoedkeuring en bevat voorts bepalingen inzake te verstrekken nadere gegevens. De Afdeling ziet weliswaar in dat de in dit lid vervatte bepaling, dat om nadere gegevens kan worden verzocht, noodzakelijk is, doch er moet beslist voor worden gezorgd dat van dit recht geen misbruik wordt gemaakt door herhaaldelijke en wellicht overdreven verzoeken om nadere gegevens. Mocht het namelijk daartoe komen, dan zou dit betekenen dat de met de stroomlijning van de bestuursrechtelijke procedures beoogde voordelen, weer teniet gaan.

3.1.3 **Art. 8, lid 2**

In dit artikel van het richtlijnvoorstel is bepaald dat indien er een verzoek wordt ingediend om te controleren of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, een dergelijke controle binnen 6 maanden na dit verzoek dient te worden uitgevoerd. In dit artikel wordt echter met geen woord gerept van, noch is hierin iets bepaald over de termijn waarbinnen een automobielproducent, nadat hem tevoren is medegedeeld dat een controle zal plaatsvinden, ook redelijkerwijs kan verwachten dat de met de typegoedkeuring belaste instanties tot een dergelijke controle zullen overgaan; deze termijn zou kunnen liggen tussen een paar uur en een paar weken en dient beslist te worden gepreciseerd, zodat een dergelijke kwestie in alle lid-staten op dezelfde wijze wordt afgehandeld.

Voorts is het volgens de Afdeling aan te bevelen dat de lid-staat die verzocht heeft om na te gaan of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, niet alleen de lid-staat die de typegoedkeuring heeft verleend, in kennis stelt - wat de normale gang van zaken is -, maar tegelijkertijd ook de automobielproducent van een dergelijk verzoek op de hoogte stelt. Hierdoor zouden de producenten namelijk onmiddellijk maatregelen kunnen nemen om na te gaan of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is en zou de mogelijkheid dat voertuigen worden geproduceerd die niet met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn en die dan zouden moeten worden teruggeroepen om te worden aangepast, zo veel mogelijk worden beperkt.

Voorts doet de Afdeling de suggestie, in de Franse versie van het richtlijnvoorstel i.p.v. de woorden "au besoin" de woorden "s'il l'estime nécessaire" te gebruiken.

3.1.4 **Art. 8, lid 4**

Volgens de Afdeling komt in de formulering van dit artikel niet het beginsel "wie ongelijk heeft, moet betalen" tot uiting. Anders gezegd, mocht een lid-staat betwijfelen of een produktie in overeenstemming is met het goedgekeurde type, en mocht na controle door de lid-staat die de typegoedkeuring heeft verleend, niettemin blijken dat de bewuste produktie wèl met het goedgekeurde type in overeenstemming is, dan dient **de lid-staat die de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type ten onrechte heeft betwist**, alle redelijke kosten die zijn ontstaan doordat de overeenstemming van de produktie moest worden nagegaan, voor zijn rekening te nemen. Evenzo dient de automobielproducent, wanneer blijkt dat het voertuig niet in overeenstemming is met het goedgekeurde type, de kosten van het verifiëren van de overeenstemming van de produktie te dragen en, zoals gebruikelijk is, de kosten van aanpassing van reeds geproduceerde voertuigen, indien een dergelijke aanpassing door

de overheid wordt verlangd. Een dergelijke overeenkomst die voor de gehele Gemeenschap zou gelden, zou niet alleen een billijke en redelijke verdeling van de verantwoordelijkheid inhouden, maar zou ook de lid-staten ervan kunnen weerhouden, een oneigenlijk gebruik van de bepalingen van deze richtlijn te maken.

4. **Artt. 11 en 13**

4.1 De Afdeling is in het algemeen voorstander van een bespoediging van de procedure voor de aanpassing van de richtlijnen aan de vooruitgang van de techniek. Wat de automobielsector betreft, kan zij er evenwel niet mee akkoord gaan dat **een nieuwe procedure wordt ingevoerd die erop zou neerkomen dat het Comité voor de aanpassing aan de vooruitgang van de techniek alleen nog maar een louter adviserende taak overhoudt**. De Afdeling is van oordeel dat **niet mag worden overgegaan tot afschaffing** van de procedure van stemming van een comité, dat heeft aangetoond dat het resultaten kan **boeken** en waarvan de inschakeling een aanzienlijke inbreng aan deskundigheid bij de lopende werkzaamheden ter voorbereiding van de wettelijke voorschriften van de Gemeenschap op dit gebied heeft betekend, vooral op een tijdstip waarop de voltooiing van een systeem van EEG-typegoedkeuring nagenoeg in zicht is. Desalniettemin zou de Afdeling er evenwel voorstander van zijn dat de wijze van werken van dit comité strakker wordt geregeld, in het bijzonder wat het stellen van nauwkeurige en bindende termijnen betreft. Voorts dient ervoor te worden gezorgd dat de betrokken organisaties (industrie, werkgevers, werknemers en consumenten) over alle vraagstukken die van invloed zijn op veiligheid en gezondheid, worden geraadpleegd.

Brussel, 3 juni 1987

De voorzitter
van de Afdeling voor
industrie, handel,
ambacht en diensten

F. KAZAZIS

De secretaris-generaal
van het
Economisch en Sociaal Comité

R. LOUET

EESC - Historical Archives

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

IND/306

Bruxelles, den 9. juni 1987

Sektionen for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser

UDTALELSE
om
"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"
(KOM(87) 26 endelig udg.)

Ordfører: François PERRIN-PELLETIER

CES 399/87 fin FN/JC/lh

CESC - Historical Archives

Rådet for de Europæiske Fællesskaber besluttede den 18. februar 1987 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om

"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

(KOM(87) 26 endelig udg.).

Det forberedende arbejde henvistes til Udvalgets sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede François PERRIN-PELLETIER til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 3. juni 1987.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin ... plenarforsamling den ... følgende udtalelse:

* * *

Sektionen godkender forslaget til direktiv under forbehold af, at følgende bemærkninger tages i betragtning.

1. **Indledning**

1.1. I 1986 besøgte GD III i Kommissionen medlemsstaternes kompetente typegodkendelsesmyndigheder med det formål at foretage en vurdering af typegodkendelsesproceduren, som den på nuværende tidspunkt praktiseres. Det fremgik klart, at proceduren i nogle tilfælde var unødvendig bureaukratisk, ligesom det i visse tilfælde var meget forskelligt, hvilke oplysninger medlemsstaterne forlangte.

1.2. Kommissionens tjenestegrene nedsatte derfor en ad hoc-arbejdsgruppe, som skulle ajourføre og forenkle EØF-standardtypegodkendelsesprocedurer. Samtlige medlemsstater, automobilindustrien og komponentproducenterne samt forbrugerorganisationerne deltager i dette arbejde.

1.2.1. Det foreliggende forslag fra Kommissionen er det første resultat af denne høringsprocedure.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1. Den foreslåede ændring af direktiv 70/156/EØF, dvs. rammedirektivet for EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer, som udgør en integrerende faktor i etableringen af ét internt marked for motorkøretøjer, falder inden for rammerne af "Hvidbogen om gennemførelse af det interne marked".

EESC Historical Archives

2.1.1. Indførelsen og den konkrete gennemførelse af fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer skal efter sektionens opfattelse ses i lyset af dette.

2.2. Sektionen anmoder derfor atter om, at der så hurtigt som muligt, og senest i 1992, gennemføres fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse. Af hensyn til forbrugernes sikkerhed, miljøet og beskæftigelsen fastholder sektionen imidlertid, at EF's typegodkendelseskrav skal håndhæves med samme konsekvens over for såvel EF-fremstillede som importerede køretøjer, og at de ikke må føre til konkurrenceforvridning på EF-markedet.

2.3. Sektionen mener, at det dokument, som cirkulerer mellem medlemsstaterne bør give typegodkendelsesmyndighederne tilstrækkelig information til at kunne kontrollere, at et specifikt køretøj eller separate tekniske enheder eller komponenter opfylder kravene til den godkendte type - **hverken mere eller mindre**. Det pågældende dokument, eller standardtypegodkendelsesskemaet, som det benævnes, bør såvidt muligt bestå af et enkelt ark papir og have et format og nummereringssystem, der er fælles for alle direktiver, så det senere let vil kunne bruges ved elektronisk databehandling.

2.3.1. Man vil derigennem opnå en væsentlig forenkling af de eksisterende administrative procedurer, da dette standardtypegodkendelsesskema under normale omstændigheder vil være det eneste dokument, som cirkulerer mellem medlemsstaterne.

2.3.2. Hele ordningen vil efter sektionens opfattelse forudsætte, at de myndigheder, som i de enkelte medlemslande udsteder godkendelser, kan arbejde sammen i gensidig tillid henimod gennemførelsen af et virkeligt indre marked.

3. **Særlige bemærkninger**

3.1. De foranstaltninger, der foreslås med henblik på at gennemføre og kontrollere produktionsoverensstemmelse er stort set tilfredsstillende. Sektionen har dog følgende bemærkninger at fremføre:

3.1.1. **Artikel 1**

Kommissionen foreslår, at man medtager definitionerne på en "teknisk enhed" og en "komponent"; disse begreber er allerede almindeligt benyttet.

Sektionen konstaterer dog, at definitionen på en "teknisk enhed" forekommer at være i modstrid med artikel 9 a, stk. 2: ifølge definitionen kan den tekniske enhed kun typegodkendes i forbindelse med en eller flere specifikke typer køretøjer, hvorimod denne forbindelse i den ny artikel 9 a, stk. 2 (og for øvrigt også i den nuværende artikel 9 a, stk. 2) kun omtales som en mulighed.

3.1.2. **Artikel 5, stk. 2**

Artikel 5 vedrører standardtypegodkendelsesoplysninger og åbner mulighed for at indhente yderligere oplysninger. Sektionen kan godt se behovet for en bestemmelse vedrørende nærmere oplysninger i denne artikel; det er imidlertid overordentligt nødvendigt at sikre, at denne ret ikke misbruges, således at der systematisk eller måske i overdrevent omfang anmodes om supplerende oplysninger. Hvis en sådan praksis skulle opstå, ville de fordele, som tilstræbes med forenklingen af de administrative procedurer, langsomt forsvinde.

3.1.3. **Artikel 8, stk. 2**

Det hedder i denne artikel, at enhver produktionsoverensstemmelseskontrol skal finde sted inden seks måneder efter anmodningsdatoen. Der er imidlertid intet nævnt eller fastsat med hensyn til det forhåndsvarsel, som en producent med rimelighed måtte forvente fra de godkendende myndigheder, som agter at foretage en overensstemmelseskontrol. Der kan være tale om et tidsrum fra nogle få timer og op til nogle uger, og der er på dette punkt virkelig behov for en præcisering, så praksis på dette område kan blive den samme i alle medlemsstater.

Sektionen anbefaler endvidere, at den medlemsstat, som drager produktionsoverensstemmelsen i tvivl, ikke blot skal underrette den medlemsstat, som har meddelt standardtypegodkendelsen - dvs. den normale fremgangsmåde - men også **samtidig producenten**. Producenterne ville derigennem få mulighed for øjeblikkeligt at undersøge produktionsoverensstemmelsen og i størst muligt omfang begrænse risikoen for at fremstille køretøjer, som ikke opfylder standardtypegodkendelseskravene, og som derfor senere må indkaldes til korrigering.

Sektionen foreslår også, at man i den franske udgave erstatter ordene "au besoin" med "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Artikel 8, stk. 4**

Sektionen finder ikke, at formuleringen af denne artikel tilgodeser princippet "taber betaler". Hvis med andre ord en medlemsstat stiller spørgsmålstegn ved produktionsoverensstemmelsen, men en kontrol foretaget af den medlemsstat, som har meddelt standardtypegodkendelsen, alligevel viser, at overensstemmelsen er til stede, så bør **førstnævnte medlemsstat betale de omkostninger i forbindelse med produktoverensstemmelseskontrollen**, som må anses for rimelige. Tilsvarende **skal producenten**, hvis det viser sig, at køretøjet ikke svarer til typegodkendelsen, **afholde udgifterne til produktoverensstemmelseskontrollen**, og, som det er praksis, udgifterne i forbindelse med korrigering af allerede producerede køretøjer, hvis myndighederne kræver en sådan. En sådan aftale på

EF-plan ville ikke alene sikre en ligelig og rimelig fordeling af ansvaret, men den ville også virke afskrækkende over for medlemsstater, som kunne overveje at misbruge bestemmelserne i dette direktiv til andre formål end de netop påtænkte.

4. **Artikel 11 og 13**

4.1. Selv om sektionen generelt går ind for en hurtigere tilpasning af direktiverne til den tekniske udvikling, kan den dog ikke godkende, **at man inden for automobilsektoren indfører en ny procedure, som vil resultere i, at udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling reduceres til et rent rådgivende organ.** Sektionen mener, at **man bør fastholde** afstemningsproceduren i et udvalg, som har vist at kunne opnå resultater, og som har ydet betydelig ekspertbistand i forbindelse med det igangværende arbejde med forberedelsen af EF-lovgivningen på dette område, og dét specielt på et tidspunkt, hvor færdiggørelsen af en EF-standardtypegodkendelsesordning er forestående. Sektionen vil på den anden side gerne gå med til en stramning af udvalgets arbejdsprocedurer, specielt med hensyn til indførelsen af præcise og bindende tidsfrister. Desuden må det sikres, at de berørte organisationer (industrien, arbejdsgiverne, arbejdstagerrepræsentanterne og forbrugerne) bliver hørt i alle spørgsmål, som har indflydelse på sikkerhed og sundhed.

Bruxelles, den 3. juni 1987.

Filotas KAZAZIS
Formand for
sektionen for industri,
handel, håndværk og tjenesteydelser

Roger LOUET
Generalsekretær for
Det Økonomiske og Sociale
Udvalg

EESC - Historical Archives

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

BIOM/306

Βρυξέλλες, 9 Ιουνίου 1987.

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"

(έγγρ. COM (87) 26 τελικό)

Εισηγητής: ο κ. PERRIN-PELLETIER

EESC - Historical Archives

CES 399/87 FIN Γ/ΚΠ/ατ

Rue Ravenstein 2, B - 1000 BRUXELLES Τηλ. 519 90 11 Télécopieur 513 48 93 Telex 25 983 CESEUR

Στις 18 Φεβρουαρίου 1987, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, με βάση το άρθρο 235 της Συνθήκης για την ίδρυση της ΕΟΚ, να γνωμοδοτήσει για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"
(έγγρ. COM (87) 26 τελικό).

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 3 Ιουνίου 1987 με βάση την εισήγηση του κ. PERRIN-PELLETIER.

Στη ... σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της ...) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση:

Το τμήμα εγκρίνει την πρόταση οδηγίας με την επιφύλαξη των ακόλουθων παρατηρήσεων:

1. **Εισαγωγή**

1.1. Κατά τη διάρκεια του 1986, η ΓΔ III της Επιτροπής ήλθε σε επαφή με τις αρμόδιες υπηρεσίες έγκρισης οχημάτων με κινητήρα των κρατών μελών, με σκοπό την αξιολόγηση της διαδικασίας έγκρισης όπως εφαρμόζεται έως τώρα στην πράξη. Από τις επαφές αυτές προέκυψε σαφώς ότι η διαδικασία έγκρισης εφαρμόζονταν, σε ορισμένες περιπτώσεις με αδικαιολόγητα γραφειοκρατικό τρόπο και ότι οι προϋποθέσεις όσον αφορά τις πληροφορίες διαφέρουν, σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα ουσιαστικά, από κράτος σε κράτος.

1.2. Κατά συνέπεια οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνέστησαν μια ομάδα εργασίας AD HOC, με σκοπό να εξετάσει, να απλουστεύσει και να διασαφηνίσει τις κοινοτικές διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΟΚ, μια διαδικασία στην οποία συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη, εκπρόσωποι της βιομηχανίας κατασκευής οχημάτων και εξαρτημάτων και οι καταναλωτές.

1.2.1. Η παρούσα πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα πρώτο αποτέλεσμα της διαβουλευτικής αυτής διαδικασίας.

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Η προτεινόμενη τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, δηλαδή της οδηγίας πλαίσιο για τις εγκρίσεις τύπου ΕΟΚ των οχημάτων με κινητήρα, η οποία αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την επίτευξη της ενιαίας εσωτερικής αγοράς για οχήματα με κινητήρα, εντάσσεται στο σύστημα του "Λευκού Βιβλίου σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς".

Historical Archives

2.1.1. Το τμήμα κρίνει ότι η επίτευξη και η αποτελεσματική εφαρμογή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα, θα πρέπει να εξετασθούν κάτω από το πρίσμα αυτό.

2.2. Συνεπώς το τμήμα επαναλαμβάνει το αίτημά του να επιτευχθεί η έγκριση τύπου ΕΟΚ των οχημάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα, όσο το δυνατό συντομότερα και οπωσδήποτε πριν το 1992. Ωστόσο, το τμήμα επιμένει ότι για την ασφάλεια των καταναλωτών και την προστασία του περιβάλλοντος, τα κοινοτικά κριτήρια όσον αφορά την έγκριση θα πρέπει να τηρούνται εξίσου αυστηρά τόσο όσον αφορά τα οχήματα εγχώριας παραγωγής όσο και τα εισαγόμενα οχήματα.

2.3. Το τμήμα εκφράζει τη γνώμη ότι το έγγραφο που θα αποστέλλεται από ένα κράτος μέλος σε ένα άλλο, θα πρέπει να παρέχει επαρκείς πληροφορίες στις αρχές έγκρισης για να είναι σε θέση να εξακριβώσουν αν ένα συγκρεκριμένο όχημα, μια ανεξάρτητη τεχνική μονάδα ή ένα εξάρτημα, ανταποκρίνεται ακριβώς στο εγκεκριμένο πρότυπο. Στο μέτρο του δυνατού το έγγραφο αυτό, γνωστό ως πιστοποιητικό έγκρισης, θα πρέπει να αποτελείται από ένα μόνο φύλλο, να έχει ενιαίο μέγεθος και με σύστημα αρίθμησης κοινό για όλες τις οδηγίες, ώστε να μπορεί στο μέλλον να προσαρμοσθεί εύκολα σε σύστημα ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων.

2.3.1. Αυτό θα συντελούσε στην ουσιαστική απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται σήμερα, επειδή το πιστοποιητικό έγκρισης θα αποτελεί κάτω από κανονικές συνθήκες, το μόνο έγγραφο το οποίο θα ανταλλάσσεται μεταξύ κρατών μελών.

2.3.2. Σύμφωνα με τη γνώμη του τμήματος η λειτουργία του όλου συστήματος εξαρτάται από τη συνεργασία σε κλίμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης που θα καθιερωθεί μεταξύ των αρχών, που είναι αρμόδιες για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας σε κάθε κράτος μέλος, με σκοπό την υλοποίηση μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Τα μέτρα που προβλέπονται για την εφαρμογή και έλεγχο της πιστότητας της παραγωγής είναι σε μεγάλο βαθμό ικανοποιητικά. Το τμήμα επιθυμεί ωστόσο να διατυπώσει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

3.1.1. **΄Αρθρο 1**

Η Επιτροπή προτείνει να προστεθούν οι έννοιες "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα" και "εξάρτημα", που ήδη χρησιμοποιούνται συχνά.

Το τμήμα διαπιστώνει όμως ότι η έννοια "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα" φαίνεται να έρχεται σε αντίφαση προς το άρθρο 9α, παράγρ. 2. Σύμφωνα με τον σχετικό ορισμό η ανεξάρτητη τεχνική μονάδα μπορεί να εγκριθεί μόνο σε σύνδεσμο με έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, ενώ το νέο άρθρο 9α, παράγρ. 2 (όπως εξάλλου και το σημερινό άρθρο 9α, παράγρ. 2) δεν αναφέρει τον σύνδεσμο αυτό παρά μόνο σαν ένα ενδεχόμενο.

3.1.2. **Άρθρο 5, παράγρ. 2**

Το άρθρο 5 αφορά την ανακοίνωση πληροφοριών σχετικά με την έγκριση και διευκολύνει την πρόσβαση σε συμπληρωματικές πληροφορίες. Αν και το τμήμα αναγνωρίζει την ανάγκη που μνημονεύεται στο άρθρο περί παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών, είναι απαραίτητο να διασφαλισθεί ότι το δικαίωμα αυτό δεν πρέπει να παρεκτραπεί σε καταχρήσεις όπως η υποβολή αιτήσεων με τρόπο συστηματικό και ακόμη περισσότερο υπερβολικό για την παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών. Αν η πρακτική αυτή επεκταθεί τα πλεονεκτήματα που προεξοφλούνται από τον ορθολογισμό των διοικητικών διαδικασιών μπορεί να εκμηδενισθούν.

3.1.3. **Άρθρο 8, παράγρ. 2**

Η πρόταση της Επιτροπής θεσπίζει στο άρθρο αυτό ότι κάθε έλεγχος πιστότητας που ζητείται, θα πρέπει να διεξάγεται εντός προθεσμίας έξη μηνών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης. Αντίθετα, στο άρθρο αυτό δεν γίνεται καμία μνεία ή πρόβλεψη όσον αφορά την περίοδο προκαταβολικής ανακοίνωσης την οποία ένας κατασκευαστής μπορεί λογικά να αναμένει ή να ζητήσει από τις αρχές έγκρισης οι οποίες είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή του ελέγχου· η περίοδος αυτή μπορεί να κυμαίνεται μεταξύ μερικών ωρών και μερικών εβδομάδων και χρειάζεται επομένως να προσδιοριστεί επακριβώς, ώστε όλα τα κράτη μέλη να ακολουθούν την ίδια τακτική σχετικά με το θέμα.

Επιπλέον, το τμήμα συνιστά, όπως το κράτος μέλος το οποίο αμφισβητεί την πιστότητα της παραγωγής ειδοποιεί όχι μόνο στο κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση, όπως συμβαίνει συνήθως, αλλά **να ενημερώνει συγχρόνως και τον κατασκευαστή**. Έτσι οι κατασκευαστές θα είναι σε θέση να λάβουν αμέσως μέτρα για να ελέγξουν την πιστότητα της παραγωγής και να μειώσουν στο ελάχιστο την πιθανότητα να κατασκευαστούν οχήματα που δεν ανταποκρίνονται στο εγκεκριμένο πρωτότυπο, οχήματα που θα πρέπει κατόπιν να επιδιορθωθούν.

Επιπλέον το τμήμα προτείνει να αντικατασταθούν στο γαλλικό κείμενο της πρότασης οι λέξεις "AU BESOIN" με τις λέξεις "S'IL ESTIME NECESSAIRE".

3.1.4. **Άρθρο 8, σημείο 4**

Η διατύπωση του άρθρου αυτού δεν αντικατοπτρίζει, κατά τη γνώμη του τμήματος, την αρχή "όποιος χάνει πληρώνει". Δηλαδή σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος αμφισβητεί την πιστότητα μιας παραγωγής, η οποία ύστερα από έλεγχο που διεξήγαγε το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση, αποδεικνύεται σύμφωνη με το εγκεκριμένο πρωτότυπο, **το κράτος μέλος το οποίο αδίκως αμφισβήτησε την πιστότητα** θα πρέπει να υποχρεούται να αναλάβει οποιοδήποτε λογικό κόστος προέκυψε κατά την επαλήθευση της πιστότητας. Παρομοίως, αν αποδειχθεί ότι το όχημα δεν ανταποκρίνεται στο πρωτότυπο, **το κόστος της επαλήθευσης και λογικά και το κόστος επιδιόρθωσης των οχημάτων** που ήδη έχουν κατασκευαστεί, αν αυτό απαιτηθεί από τις αρχές, επιβαρύνει τον κατασκευαστή. Η επίτευξη μιας παρόμοιας συμφωνίας σε κοινοτικό επίπεδο, όχι μόνο αποτελεί ένα κατάλληλο και λογικό καταμερισμό των ευθυνών, αλλά αποτρέπει και κάθε καταχρηστική εφαρμογή των

διατάξεων της οδηγίας αυτής από ένα κράτος μέλος το οποίο αποβλέπει σε σκοπούς διαφορετικούς από αυτούς που επιδιώκονται πραγματικά από την οδηγία.

4. **Άρθρα 11 και 13**

4.1. Το τμήμα αν και τάσσεται γενικά υπέρ της επιτάχυνσης της διαδικασίας προσαρμογής των οδηγιών στην τεχνική πρόοδο εντούτοις, σε ό,τι αφορά τον τομέα της βιομηχανίας αυτοκινήτων, δεν μπορεί να συμφωνήσει με την καθιέρωση μιας νέας διαδικασίας που θα είχε σαν αποτέλεσμα να υποβαθμιστεί ο ρόλος της Επιτροπής, για την προσαρμογή της τεχνικής προόδου, και να καταστεί καθαρά συμβουλευτικός. Το τμήμα κρίνει ότι δεν πρέπει να καταργηθεί η διαδικασία ψηφοφορίας που απέδειξε ότι είναι ικανή να φέρει αποτελέσματα και που συνέβαλε στην απόκτηση σημαντικής πείρας κατά την πορεία των εργασιών για την προετοιμασία της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα αυτό, ιδιαίτερα στην τελική φάση της ολοκλήρωσης ενός ευρωπαϊκού συστήματος έγκρισης τύπου. Παρά το γεγονός αυτό όμως, το τμήμα τάσσεται υπέρ της λογικότερης οργάνωσης των εργασιών της Επιτροπής, ιδιαίτερα όσον αφορά τη θέση ακριβών και δεσμευτικών προθεσμιών. Εξάλλου θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι η γνώμη των οργανώσεων που συμμετέχουν (βιομηχανία, εργοδότες, εκπρόσωποι των εργαζομένων, καταναλωτές), θα ζητείται για όλα τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την υγεία.

Βρυξέλλες, 3 Ιουνίου 1987.

Ο πρόεδρος	Ο Γενικός Γραμματέας
του τμήματος	της Οικονομικής και Κοινωνικής
βιομηχανίας, εμπορίου,	Επιτροπής
βιοτεχνίας και υπηρεσιών	
ΦΙΛΩΤΑΣ ΚΑΖΑΖΗΣ	ROGER LOUET

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEAS

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

IND/306

Bruselas, 9 de junio de 1987

PROYECTO DE DICTAMEN
de la Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios
sobre la
"Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"
(COM(87) 26 final)

Ponente : Sr. PERRIN-PELLETIER

Transmitido : 10 de junio de 1987

Miembros de la Sección de Industria,
Comercio, Artesanía y Servicios

N.B. : Este documento será discutido en la reunión que tendrá lugar el 3 de junio de 1987

ESC - Historical Archives

El 18 de febrero de 1987 el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social, de conformidad con el artículo 100 del Tratado por el que se creaba la Comunidad Económica Europea, sobre la

"Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"
(COM(87) 26 final)

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, a la que se asignó la preparación de los trabajos del Comité en la materia, adoptó su dictamen el ..., bajo la ponencia del Sr. PERRIN-PELLETIER.

En el curso de su ... Sesión Plenaria (reunión del ...), el Comité Económico y Social adoptó el siguiente dictamen :

* * *

La Sección aprueba la propuesta de directiva, con las siguientes reservas :

1. Introducción

1.1. Durante 1986, la DG III de la Comisión visitó a las autoridades encargadas de la homologación en los diferentes Estados miembros, a fin de efectuar una evaluación de la forma en que realmente se practica en la actualidad el proceso de

EESC Historical Archives

homologación. El resultado manifestó con claridad que el proceso de homologación era, en algunos casos, excesivamente burocrático, variando los requisitos respecto a la información, en algunos casos sustancialmente, entre los Estados miembros.

1.2. En consecuencia, los servicios de la Comisión establecieron un grupo de trabajo ad hoc a fin de revisar, simplificar y clarificar los procedimientos de homologación CEE, proceso en el que todos los Estados miembros, así como las industrias de vehículos y componentes y los consumidores están participando.

1.2.1. La primera consecuencia de este proceso consultivo es la presente propuesta de la Comisión.

2. Comentarios generales

2.1. La propuesta modificación de la Directiva 70/156/CEE, esto es : la Directiva marco para la homologación CEE de vehículos de motor, que constituye un factor íntegro para la consecución de un único mercado interno para vehículos de motor, se enmarca en el "Libro Blanco sobre la Realización del Mercado Interno".

2.1.1. En opinión de la Sección, el logro y la efectiva realización de la homologación CEE para vehículos de motor debería ser considerado en este contexto.

CESE - Historical Archives

2.2. De esta manera, la Sección reitera su solicitud en el sentido de que se lleve a cabo la completa homologación europea con la mayor rapidez posible y, en cualquier caso, antes de 1992. Sin embargo, la Sección, en aras de la seguridad del consumidor y la protección del medio ambiente y del empleo, insiste en que los requisitos comunitarios relativos a la homologación deberán ser aplicados con la misma energía tanto para los vehículos nacionales como los importados, a fin de evitar la distorsión de la competencia en el mercado europeo.

2.3. En opinión de la Sección, el documento intercambiado entre los Estados miembros debería suministrar información suficiente para que las autoridades encargadas de la homologación puedan verificar la conformidad con el tipo homologado por parte de un vehículo particular, un elemento técnico independiente o un componente - pero ni más ni menos. En la medida de lo posible, este documento conocido como certificado de homologación debería consistir en un único folio, presentándose en un formato y con un sistema de numeración común en todas las directivas, a fin de facilitar su adaptación al proceso electrónico de datos en el futuro.

2.3.1. Ello se traduciría en una sustancial simplificación de los actuales procedimientos administrativos, porque este certificado de homologación, en circunstancias normales, debería ser el único documento intercambiado entre los Estados miembros.

2.3.2. En opinión de la Sección, el conjunto de este mecanismo depende de la cooperación confiada de las autoridades nacionales competentes, con miras a la realización de un verdadero mercado interior.

FESC Traducción

3. Observaciones particulares

3.1. Las condiciones previstas para la aplicación y control de la conformidad de la producción son ampliamente satisfactorias. Sin embargo, la Sección desearía emitir los siguientes comentarios :

3.1.1. Artículo 1

La Comisión propone la inclusión de las definiciones de "elemento técnico independiente" y de "componente", nociones que ya son utilizadas corrientemente.

Sin embargo, la Sección observa que la definición de elemento técnico independiente parece estar en contradicción con el artículo 9 bis 2 : la definición prevé que el elemento técnico sólo puede ser homologado en relación con uno o varios tipos de vehículos, mientras que el nuevo artículo 9 bis 2 (como asimismo el actual artículo 9 bis 2) sólo habla de esta relación como una eventualidad.

3.1.2. Artículo 5, apartado 2

El artículo 5 aborda el suministro de información relativa a la homologación, al tiempo que permite el acceso a información adicional. Si bien la Sección reconoce la necesidad de suministrar más información en este artículo, es necesario asegurar que este derecho no dé lugar a abusos en términos de solicitudes regulares y quizá exageradas de informaciones complementarias. Si se adopta esta práctica, los beneficios perseguidos por medio de la simplificación de los procedimientos administrativos empezarían a evaporarse.

FESC Historical Archives

3.1.3. Artículo 8, apartado 2

La propuesta establece en este artículo que cualquier solicitud de control respecto a la conformidad de la producción deberá ser llevada a cabo en un plazo de 6 meses a partir de la fecha de solicitud. Sin embargo, no menciona ni prevé el plazo de notificación previa que todo fabricante está en derecho de esperar de las autoridades responsables de la homologación encargadas del control de conformidad de producción. Este plazo podría variar entre algunas horas y algunas semanas, siendo realmente necesaria la clarificación de los términos a fin de armonizar las prácticas en vigor en todos los Estados miembros a este respecto.

Por otra parte, la Sección recomienda que el Estado miembro que discuta el control de conformidad no sólo debería notificar al Estado miembro que concedió la homologación - lo cual sería la práctica normal -, sino que debería asimismo advertir simultáneamente al fabricante. Ello permitiría que los fabricantes pudieran proceder a una acción inmediata para verificar la conformidad de producción y reducir la posibilidad de fabricar vehículos no conformes, que en consecuencia deberán ser localizados y modificados.

Por otra parte, la Sección sugiere sustituir en el texto francés las palabras "en caso necesario" por "si se estima necesario".

3.1.4. Artículo 8, apartado 4

La redacción de este artículo, en opinión de la Sección, no refleja el principio de que el "perdedor paga". En otras palabras, si un Estado miembro discute la conformidad de producción, que tras haber sido verificada por el Estado miembro que concedió la homologación, es no obstante conforme al tipo homologado, el Estado miembro que erróneamente puso en cuestión

ESC Historical Archives

la conformidad de producción debería pagar los costes incurridos en la verificación de la conformidad de producción. Asimismo, si se observa que el vehículo no es conforme, el fabricante asumirá los costes vinculados a la verificación del control de conformidad y, como normalmente viene siendo el caso, los gastos de modificación de los vehículos ya producidos, si ello fuera exigido por las autoridades. Tal acuerdo a nivel comunitario aseguraría no sólo un reparto equitativo y razonable de las responsabilidades, sino que asimismo tendría un efecto disuasivo sobre todo Estado miembro que pudiera considerar el hacer uso de las disposiciones de esta directiva con fines distintos a aquéllos a los que está expresamente destinada.

4. Artículos 11 y 13

4.1. Si bien la Sección se muestra favorable en términos generales a la aceleración del procedimiento de adaptación de las directivas al progreso técnico. Sin embargo, en lo que respecta al sector automovilístico, la Sección no puede aprobar la introducción de un nuevo procedimiento que se traduciría en la reducción de la función del comité para la adaptación del progreso técnico a un papel puramente consultivo. La Sección estima que no procede la supresión del procedimiento de votación

FESC - Historical Archives

de un comité que se ha manifestado capaz de obtener resultados y ampliamente competente en el marco de los trabajos en curso relativos a la preparación de la legislación comunitaria en este campo, especialmente en el momento en que la aplicación de un sistema europeo de homologación llega a su fin. Sin embargo, la Sección acogería favorablemente una aplicación más rigurosa de los procedimientos de trabajo del Comité, principalmente en lo que respecta a la fijación de plazos precisos y con carácter obligatorio. Por otra parte, convendría asegurarse de que las organizaciones participantes (industria, empresarios, representantes de los asalariados y consumidores) sean consultadas respecto a todas las cuestiones relativas a la seguridad y a la salud.

Bruselas, 3 de junio de 1987

El Presidente
de la Sección de Industria,
Comercio, Artesanía y Servicios

F. KAZAZIS

El Secretario General
del Comité Económico
y Social

R. LOUET

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEIAS

IND/306

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

Bruxelas, 9 de Junho de 1987

PARECER

da Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços
sobre a
"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques
(doc. COM(87) 26 final)

Relator: Sr. PERRIN-PELLETIER

FESC - Historical Archives

CES 399/87 fin TD/of

Em 18 de Fevereiro de 1987, o Conselho decidiu consultar o Comité Económico e Social, nos termos do artigo 100.° do Tratado que institui a Comunidade Europeia sobre a

Proposta de directiva que altera a Directiva 70/156/CEE sobre a aproximação das legislações dos Estados-membros relativas à recepção dos veículos a motor e seus reboques

(doc. COM(87) 26 final)

A Secção da Indústria, do Comércio e dos Serviços, encarregada da preparação do trabalho do Comité sobre o assunto adoptou o seu parecer em 3 de Junho de 1987, à luz do relatório do Sr. PERRIN-PELLETIER.

Na sua ... Sessão Plenária (reunião de ...) o Comité Económico e Social adoptou o parecer seguinte ....

*

* *

A Secção aprova a proposta de directiva, sob reserva das observações seguintes serem tomadas em consideração:

1. **Introdução**

1.1. No decurso do ano de 1986, a DG III da Comissão encontrou-se com as autoridades nacionais competentes, em matéria de recepção dos veículos a motor, a fim de avaliar o procedimento de recepção tal como é actualmente posto em prática. O resultado destes encontros demonstrou, com evidência, que o procedimento de recepção conduz, em alguns casos, a um excesso de formalidades administrativas e que as exigências em matéria de informação variam, por vezes consideravelmente, segundo os Estados-membros.

1.2. Consequentemente, os serviços da Comissão constituiram um grupo de trabalho ad hoc encarregado de rever, racionalizar e esclarecer os procedimentos de recepção CEE com a participação de todos os Estados-membros, da indústria automóvel e afins, assim como dos consumidores.

1.2.1. A presente proposta da Comissão constituiu o primeiro resultado desta consulta.

2. **Observações gerais**

2.1. A proposta de alteração da Directiva 70/156/CEE, isto é, da directiva-quadro relativa à recepção CEE dos veículos a motor, que constitui um elemento essencial para a realização de um mercado interno único para os veículos a motor, inscreve-se no âmbito do "Livro Branco Sobre a Realização do Mercado Interno".

ESC Historical Archives

2.1.1. De acordo com o parecer da Secção, a realização e a implementação eficaz de uma recepção CEE completa dos veículos a motor deverão ser considerados neste contexto.

2.2. Assim, a Secção reitera o seu pedido para que a recepção completa CEE se consiga o mais depressa possível; no máximo até 1992. Contudo, a Secção, no interesse da defesa do consumidor e da protecção do ambiente, insiste para que os requisitos comunitários, em matéria de recepção, sejam aplicados com exigência semelhante, tanto aos veículos nacionais como aos importados. Deseja-se igualmente que a recepção não dê lugar a distorções da concorrência do mercado europeu.

2.3. Todavia, a Secção aconselha a procura de uma solução, o mais rapidamente possível, a fim de evitar que o esquema da recepção CEE dos veículos a motor seja utilizado para benefício dos veículos construídos fora da CE, facilitando assim a sua entrada na Comunidade.

2.4. A Secção entende que o documento que circula entre os Estados-membros deverá conter informações suficientes para que as autoridades competentes, em matéria de recepção, possam ter a garantia que um determinado veículo, as unidades ou as componentes técnicas particulares se encontram em conformidade com o modelo e a marca recepcionados, quer dizer, **nem mais nem menos**. Na medida do possível, este documento - conhecido sob o termo certificado de recepção - deveria ter um formato e uma numeração comuns a todas as directivas para que, futuramente, possa vir a ser adaptado, sem problemas, ao tratamento electrónico da informação.

2.4.1. Isto conduzirá a uma racionalização considerável dos procedimentos administrativos actuais, uma vez que este certificado de recepção será normalmente o único documento trocado entre os Estados-membros.

2.4.2. De acordo com o parecer da Secção, o conjunto deste mecanismo depende da colaboração confiante das autoridades nacionais competentes com vista à realização de um verdadeiro mercado interno.

3. **Observações particulares**

3.1. As disposições previstas para a aplicação e o controlo da conformidade da produção são altamente satisfatórias. A Secção gostaria, no entanto, de fazer as observações seguintes:

3.1.1. **Artigo 1.°**

A Comissão propõe que se acrescente as expressões de uma "unidade técnica" e de um "componente" - noções essas já utilizadas correntemente.

A Secção constata, todavia, que a definição de unidade técnica parece estar em contradição com o n.° 2, alínea a), do artigo 9.°: a definição prevê que a unidade técnica não poderá ser recepcionada, a não ser em ligação com um ou vários modelos e marcas de veículos, ao passo que o n.° 2, alínea a), do novo artigo 9.° (como, de resto, o n.° 2, alínea a), do actual artigo 9.° não fala desta ligação, a não ser como uma eventualidade.

3.1.2. **N.º 2 do artigo 5.º**

O artigo 5.º incide sobre a comunicação de informações relativas à recepção e permite o acesso a informações complementares. Embora a Secção reconheça a necessidade referida neste artigo quanto a providenciar outras informações, torna-se deveras importante fazê-lo de modo a que este direito não dê lugar a abusos, tais como os pedidos regulares, exagerados mesmo, de informações complementares. No caso de esta prática se alargar, as vantagens obtidas através da racionalização dos procedimentos administrativos, poderão vir a atenuar-se.

3.1.3. **N.º 2 do artigo 8.º**

Este artigo da proposta determina que qualquer controlo de conformidade de produção exigido, tenha lugar nos seis meses subsequentes, de acordo com a data do pedido. No entanto, este artigo não menciona nem prevê o prazo de notificação prévia que todos os construtores têm o direito de esperar das autoridades responsáveis sobre a recepção que procede ao controlo da conformidade da produção. Este prazo poderá ir de algumas horas até algumas semanas e é necessário que os termos sejam suficientemente claros para que, a este respeito, se aproximem as práticas em vigor em todos os Estados-membros.

A Secção recomenda, além disso, que o Estado-membro que puser em causa o controlo de conformidade de produção não deve contentar-se em informar o Estado-membro que procedeu à recepção - o que seria a prática normal - mas deve também **pôr o construtor ao corrente**.

Isto irá permitir aos construtores tomarem medidas imediatas, no âmbito do controlo de conformidade de produção, e limitarem os riscos de produção de veículos que não estejam em conformidade, devendo estes, nesse caso, ser localizados e consequentemente rectificados.

De resto, a Secção sugere que se substitua, no texto francês, a expressão "caso necessário" por "se a Secção julgar necessário".

3.1.4. **N.º 4, artigo 8.º**

A Secção é de opinião que a formulação deste artigo não reflecte o princípio de "quem perde, paga". Noutras palavras, se a conformidade da produção posta em causa por um Estado-membro se revelar, no entanto, conforme o modelo e a marca recepcionados, depois de ter sido controlado pelo Estado-membro **que procedeu à recepção, o Estado-membro, que sem motivos pôs em causa o controlo de conformidade, deverá pagar** os custos provocados (dentro do que se considerar razoável) pela verificação do controlo de conformidade. Do mesmo modo, se o veículo não estiver conforme, **o construtor deverá assumir os custos ligados à verificação do controlo de conformidade**, assim como (o que normalmente acontece) as despesas de rectificação dos veículos já produzidos se isso for exigido pelas autoridades. Um acordo deste tipo, a nível comunitário, não garantiria apenas uma distribuição equitativa e razoável das responsabilidades, mas teria também um efeito dissuasor em todos os Estados-membros que pretendessem

abusar das disposições desta directiva para outros fins que não aqueles a que a directiva se destina expressamente.

4. **Artigos 11.° e 13.°**

4.1. A Secção é de uma forma geral favorável a uma aceleração do procedimento de adaptação das directivas ao progresso técnico. No entanto, no que se refere ao sector do automóvel, a Secção não pode aprovar a introdução de um novo processo que levaria à diminuição do papel do Comité para a adaptação do progresso técnico a uma função meramente consultiva. A Secção considera que **não se deve suprimir** o processo de votação de um comité que se mostrou apto a **obter** resultados e que se revelou muito competente no âmbito dos trabalhos em curso para a preparação da legislação comunitária neste domínio, nomeadamente no momento em que está para se chegar à conclusão de um sistema europeu de recepção. No entanto, a Secção seria favorável a uma aplicação mais adequada dos procedimentos de trabalho do Comité, sobretudo no que se refere ao estabelecimento de prazos precisos e com carácter obrigatório. Conviria, além do mais, ter a certeza que as organizações participantes (indústria, patronato, representantes dos assalariados e consumidores) são consultadas, de facto, acerca de todas as questões que se interligam com a segurança e a saúde.

Bruxelas, 3 de Junho de 1987

o Presidente	o Secretário Geral
da Secção	do Comité Económico
da Indústria, do Comércio	e Social
do Artesanato e dos Serviços	
Filotas KAZAZIS	Roger LOUET

EESC - Historical Archives

TRANSMISSION AU CONSEIL DE L'AVIS DE LA SECTION

15

EESC - Historical Archives

2909

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Bruxelles, le 15 VI 1987

Objet : Avis du C.E.S. sur deux propositions de directive du Conseil relatives à la réception des véhicules à moteur (docs COM(87) 26 final et COM(87) 109 final)

Monsieur le Secrétaire général,

En réponse à votre lettre en date du 5 juin 1987 par laquelle vous demandez l'avis du Comité sur une série de propositions pour le 20 juin 1987 au plus tard, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait que la lettre de consultation initiale concernant la proposition "Véhicules à moteur - hors route" (doc. COM(87) 109 final) porte la date du 27 mai 1987.

Le Comité économique et social ne sera malheureusement pas en mesure d'adopter ses avis sur les deux sujets susmentionnés avant le 1er juillet 1987.

Toutefois, étant donné l'urgence que revêtent ces deux propositions, qui sont d'une importance majeure pour la réalisation du marché intérieur dans le secteur automobile, je vous transmets ci-joint l'avis sur le document COM(87) 26 final que la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services du Comité économique et social a adopté à l'unanimité le 3 juin dernier. Cet avis ne devrait pas subir de modification dans sa version définitive.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

Roger LOUET

PJ : doc. CES 399/87 fin

Monsieur le Secrétaire général
du Conseil des Communautés
européennes
170, rue de la Loi
B - 1040 BRUXELLES

Copie au Secrétariat Général de la Commission des Communautés européennes

ESC - Historical Archives

EESC - Historical Archives

: "RECEPTION VEHICULES
: A MOTEUR"
:(247ème session plénière)

/IND/3067/

Dir. B

Bruxelles, le 12 juin 1987

Note d'information

Avis du Comité économique et social sur la "Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

AVIS : doc. CES 399/87 fin

1. Saisine du Comité par le Conseil : le 18 février 1987

   Compétence : Section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services

2. Organisation des travaux de la section

	Président	: M. KAZAZIS
Groupe d'étude "Réception véhicules à moteur"	Président	: M. FLUM
	Rapporteur	: M. PERRIN-PELLETIER
	Membres	: MM. BAGLIANO BLESER (art. 50 de M. GLESENER) MARVIER

AVIS ADOPTE à l'unanimité le 3 juin 1987.

EESC - Historical Archives

Experts

M. Richard AKROYD (pour le rapporteur)
Comité des constructeurs d'automobiles
du Marché commun
Square de Meeûs 5
1040 BRUXELLES

M. DEJEMEPPE (pour le groupe II)
CRIOC
Rue de la Cité 19
1050 BRUXELLES

3. Contenu essentiel de la proposition de la Commission

La directive 70/156/CEE porte sur l'établissement d'une procédure communautaire de réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques et fixe en détail les étapes du processus qui doit aboutir à la réception CEE complète. Comme le prévoit la directive, la réception CEE des véhicules à moteur deviendra applicable lorsque toutes les directives particulières reprises à l'annexe II de la directive auront été adoptées. Au cours des seize années qui ont suivi l'adoption de la directive 70/156/CEE, quarante et une de ces directives particulières ont été arrêtées et trois seulement restent en suspens: elles concernent les pneus, les vitres de sécurité et les poids et mesures et attendent leur adoption par le Conseil depuis 1977.

L'expérience acquise par les Etats membres et l'industrie a cependant montré qu'en attendant l'introduction d'une réception CEE complète, il est nécessaire de modifier la directive 70/156/CEE afin d'améliorer les procédures administratives à appliquer pour la réception d'entités et de composants techniques particuliers, et c'est à cela que vise la proposition dont il s'agit ici. Concrètement, il est proposé:

- de définir les concepts d'entité technique et de composant;

- de permettre aux Etats membres de s'assurer qu'un constructeur est en mesure de garantir la conformité de sa production au type réceptionné;

- de réduire la masse de documentation échangée entre Etats membres;

- de clarifier les procédures administratives applicables dans les relations entre Etats membres lorsqu'un Etat membre constate qu'un certain nombre de véhicules ne sont pas conformes;

CES Archives

- de supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

- de corriger des erreurs mineures dans le texte original de la directive.

En outre, la Commission propose d'introduire la procédure du Comité consultatif dans la directive 70/156/CEE.

4. Contenu essentiel de l'avis de la section

La section approuve la proposition mais réitère sa demande visant à ce que la réception CEE complète soit mise en oeuvre dans les plus brefs délais et ce, d'ici 1992 au plus tard.

Elle estime que le document circulant entre les Etats membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités compétentes en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donné, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, ni plus, ni moins, et que ce document - connu sous le terme certificat de réception - devrait avoir un format et une numérotation commune à toutes les directives de sorte qu'il puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, la section ne peut pas approuver l'introduction d'une nouvelle procédure qui aboutirait à réduire le rôle du Comité pour l'adaptation du progrès technique à un rôle purement consultatif et estime qu'il ne faut pas supprimer la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à obtenir des résultats et extrêment compétent dans le cadre des travaux en cours.

EESC - Historical Archives

"BETRIEBSERLAUBNIS FÜR KRAFTFAHRZEUGE"
(247. Plenartagung)

/IND/306/

Dir. B

Brüssel, den 12. Juni 1987

Informationsvermerk

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem "Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"

STELLUNGNAHME: Dok. CES 399/87 fin

---

1. Befassung durch den Rat: am 18. Februar 1987

   Beschluß des Präsidiums: am 24. Februar 1987

   Zuständig: Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen

2. Regelung der Arbeiten der Fachgruppe

   Vorsitzender: Herr KAZAZIS

   Studiengruppe "Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge"
   Vorsitzender: Herr FLUM
   Berichterstatter: Herr PERRIN-PELLETIER
   Mitglieder: die Herren BAGLIANO
   BLESER (für Herrn GLESENER, Art. 50 GO)
   MARVIER

STELLUNGNAHME EINSTIMMIG ANGENOMMEN am 3. Juni 1987

EESC - Historical Archives

Sachverständige

Herr Richard AKROYD (für den Berichterstatter)
Ausschuß der Automobilhersteller der EG
Square de Meeûs 5
1040 - BRÜSSEL

Herr DEJEMEPPE (für Gruppe II)
CRIOC (Forschungs- und Informationszentrum
der Verbraucherverbände)
Rue de la Cité 19
1050 - BRÜSSEL

3. Wesentlicher Inhalt des Kommissionsvorschlags

In der Richtlinie 70/156/EWG ist ein gemeinschaftsweites Betriebserlaubnisverfahren für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger niedergelegt und das Verfahren im einzelnen beschrieben, das anzuwenden ist, damit eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis erlangt werden kann. Gemäß dieser Richtlinie soll die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge anwendbar werden, wenn alle in Anhang II der Richtlinie aufgelisteten Einzelrichtlinien erlassen worden sind. In den sechzehn Jahren seit der Verabschiedung der Richtlinie 70/156/EWG wurden 41 dieser Einzelrichtlinien erlassen, und nur noch drei stehen offen. Sie betreffen Reifen, Sicherheitsscheiben sowie Maße und Gewichte und liegen dem Rat seit 1977 vor.

Die Erfahrungen der Mitgliedstaaten und der Industrie haben jedoch gezeigt, daß die Richtlinie 70/156/EWG in Erwartung der Einführung der vollständigen EWG-Betriebserlaubnis zur Verbesserung der Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Erteilung der Betriebserlaubnis für einzelne technische Einheiten und Bauteile geändert werden muß. Dieser Vorschlag zielt darauf ab. Konkret beziehen sich die Änderungen auf nachstehende Punkte:

- Begriffsbestimmungen für die einzelnen technischen Einheiten und Bauteile;

- es soll den Mitgliedstaaten gestattet werden, sich selbst davon zu überzeugen, daß ein Hersteller in der Lage ist, die Übereinstimmung seiner Produktion mit dem genehmigten Typ zu gewährleisten;

- die Menge der zwischen den Mitgliedstaaten hin- und hergesandten Dokumente soll verringert werden;

- die verwaltungstechnischen Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten sollen für die Fälle geklärt werden, wo ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, eine Reihe von Fahrzeugen entspreche nicht dem genehmigten Typ;

ESC Historical Archives

- die Auflage soll gestrichen werden, wonach für technische Einheiten, die nach den einschlägigen Einzelrichtlinien mit einer EWG-Betriebserlaubnisnummer versehen sein müssen, auch eine Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt werden muß;

- es sollen geringfügige Fehler in der Originalfassung der Richtlinie korrigiert werden.

Darüber hinaus schlägt die Kommission die Aufnahme des Verfahrens des Beratenden Ausschusses in die Richtlinie 70/156/EWG vor.

4. Wesentlicher Inhalt der Stellungnahme der Fachgruppe

Die Fachgruppe befürwortet den Vorschlag, wiederholt jedoch ihre Forderung, so bald wie möglich, auf jeden Fall aber bis 1992, eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis einzuführen.

Ihrer Ansicht nach sollte das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauschte Dokument so viele Informationen enthalten, daß die für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständigen Behörden überprüfen können, ob ein bestimmtes Fahrzeug, eine bestimmte technische Einheit oder ein bestimmtes Bauteil dem genehmigten Typ entsprechen - jedoch nicht mehr und nicht weniger. Dieses Dokument, der sogenannte Betriebserlaubnisbogen, sollte aus einem einzigen Blatt bestehen, das im Format und hinsichtlich der Durchnumerierung der einzelnen Punkte für alle Richtlinien einheitlich ist und somit später ohne Schwierigkeiten an die elektronische Datenverarbeitung angepaßt werden kann.

Die Fachgruppe lehnt für den Automobilsektor die Einführung eines neuen Verfahrens ab, mit dem sich die Rolle des Beratenden Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt in einer rein beratenden Funktion erschöpfen würde. Ihrer Ansicht nach sollte die Abstimmung in einem Ausschuß, der seine Fähigkeit, Ergebnisse zu erzielen, unter Beweis gestellt und zu den laufenden Arbeiten in diesem Bereich erhebliches Fachwissen beigesteuert hat, nicht abgeschafft werden.

EESC - Archives

MOTOR VEHICLE
TYPE-APPROVAL

(247th Plenary Session)

/IND/306/

Dir. B

Brussels, 12 June 1987

Information Memo

Opinion of the Economic and Social Committee on the Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

OPINION : CES 399/87 fin

---

1. Opinion requested by the Council on : 18 February 1987

   Referral : On 24 February 1987 the ESC Bureau referred the matter to the Section for Industry, Commerce, Crafts and Services

2 Organization of Section work : Chairman : Mr KAZAZIS

Study Group on Motor Vehicle type-approval	Chairman	: Mr FLUM
	Rapporteur	: Mr PERIN-PELLETIER
	Members	: Mr BAGLIANO Mr BLESER (Article 50 - Mr GLESENER) Mr MARVIER

OPINION ADOPTED by a unanimous vote on 3 June 1987

EESC - Historical Archives

Experts

Mr Richard AKROYD (Rapporteur's expert)
Committee of Common Market
Automobile Constructors
Square de Meeus 5
1040 Brussels

Mr DEJEMEPPE (Group II expert)
CRIOC
rue de la Cité 19
1050 Brussels

3. Gist of the Commission Proposal

Directive 70/156/EEC concerns the laying down of a Community wide type-approval procedure for motor vehicles and their trailers and details the procedure to be followed in order that complete EEC type-approval may be obtained. As laid down by that Directive, EEC type-approval for motor vehicles and their trailers will become applicable when all the separate Directives, which cover the various technical characteristics of motor vehicles (listed in Annex II) to the Directive, have been adopted. In the sixteen years since the adoption of Directive 70/156/EEC, forty-one of these separate Directives have been adopted and only three Directives now remain outstanding. These three Directives concern tyres, safety glass, and weights and measures and have been before the Council since 1977.

The experience of Member States and industry concerning the operation of the EEC type-approval procedure has shown that pending the introduction of full EEC type-approval, Directive 70/156/EEC should be amended to improve the administrative procedures involving in granting type-approval to separate technical units and components. This is the purpose of the proposed Directive, which contains the following practical proposals :

- to define the terms "technical units" and "components";

- to permit Member States to satisfy themselves that a manufacturer is capable of ensuring conformity of production to the approved type;

- to reduce the amount of paper in circulation between Member States;

- to clarify the administrative procedures between Member States where a Member State finds that a number of vehicles do not conform;

ESC Historical Archives

- to delete the obligation that separate technical units which are required by the relevant separate Directives to have the type-approval number affixed to the unit also be accompanied by a certificate of conformity;

- to correct minor errors in the original wording of the Directive.

The Commission is also proposing that the Consultative Committee procedure be introduced into Directive 70/156/EEC.

4. Gist of the Section's Opinion

The Section approves the draft Directive but reiterates its demand that full European type-approval be achieved as quickly as possible and no later than 1992.

The Section is of the opinion that the document exchanged between Member States should provide sufficient information for type-approval authorities to be able to verify that a particular vehicle, separate technical unit or component conforms to the type approved - but no more and no less. Further, this document, known as the Type-Approval Certificate, should be presented in a format and with a numbering system common across all Directives so that it will be easily adaptable to electronic data processing in the future.

The Section cannot, however, as far as the automobile sector is concerned, agree with the introduction of a new procedure which in the end would reduce the role of the Committee on Adaptation to Technical Progress to a purely consultative one. The Section feels that it is vital not to abolish the voting procedure of a Committee which has proved itself capable of results and brought considerable expertise to the ongoing work.

EESC - Historical Archives

| "OMOLOGAZIONE DEI
| VEICOLI A MOTORE"
|(247a sessione plenaria)
|_____

/IND/306/

Dir. B

Bruxelles, 12 giugno 1987
2, rue Ravenstein

Nota d'informazione

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla "Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

PARERE : doc. CES 399/87 fin

---

1. Consultazione da parte del Consiglio: 18 febbraio 1987

   Organo competente: Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi" conformemente alla decisione dell'Ufficio di presidenza del 24 febbraio 1987

2. Organizzazione dei lavori della Sezione:

		Presidente:	KAZAZIS
Gruppo di studio "Omologazione dei veicoli a motore"	:	Presidente:	FLUM
	:	Relatore :	PERRIN-PELLETIER
	:	Membri :	BAGLIANO
			BLESER (art. 50 di GLESENER)
			MARVIER

PARERE ADOTTATO all'unanimità il 3 giugno 1987.

EESC - Historical Archives

Esperti

Richard AKROYD (per il Relatore)
Comitato dei costruttori
di automobili del Mercato comune
Square de Meeûs 5
1040 BRUXELLES

DEJEMEPPE (per il II Gruppo)
CRIOC
Rue de la Cité 19
1050 BRUXELLES

3. Sintesi della proposta della Commissione

La direttiva 70/156/CEE si propone di stabilire una procedura per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi unificata a livello comunitario, e specifica la procedura da seguire per ottenere una completa omologazione CEE. La direttiva stabilisce che l'omologazione CEE per i veicoli a motore e per i loro rimorchi potrà entrare in uso quando saranno state adottate tutte le diverse direttive elencate nell'allegato II alla direttiva. Nei sedici anni trascorsi dall'adozione della direttiva 70/156/CEE sono state adottate quarantuno di queste direttive tecniche particolari; ne restano pendenti soltanto tre che riguardano i pneumatici, i vetri di sicurezza e le unità di misura da utilizzare. Queste tre direttive sono all'esame del Consiglio dal 1977.

L'espezienza fatta dagli Stati membri e dall'industria ha dimostrato che nell'attesa d'introdurre l'omologazione CEE completa occorre modificare la direttiva 70/156/CEE così da migliorare le procedure amministrative per l'omologazione delle entità tecniche e dei componenti, e l'attuale proposta ha questa finalità. Concretamente si propone quanto segue:

- definire le nozioni di entità tecnica e dei componenti,

- consentire agli Stati membri di assicurarsi che un produttore sia in grado di garantire la conformità della sua produzione al modello omologato,

- ridurre la massa di carta in circolazione tra gli Stati membri,

- chiarire quali procedure amministrative debbono seguire gli Stati membri qualora uno Stato membro riscontri che un determinato numero di veicoli non risulta conforme al modello,

ESC Historical Archives

- abolire l'obbligo di corredare di un certificato di conformità anche le entità tecniche che devono recare impresso il numero d'omologazione in virtù di una direttiva tecnica particolare,

- correggere errori di secondaria importanza nella formulazione originale della direttiva.

La Commissione propone inoltre di introdurre la procedura del comitato consultivo nella direttiva 70/156/CEE.

4. Sintesi del parere della Commissione

La Sezione, pur approvando la proposta, ribadisce la sua richiesta che si realizzi quanto prima, e in ogni caso entro il 1992, la completa omologazione europea.

Essa ritiene che il documento scambiato fra Stati membri dovrebbe fornire dati sufficienti per consentire alle autorità competenti in materia di omologazione di verificare che un determinato veicolo, unità tecnica separata, o componente, sia conforme al tipo approvato - e ciò né più né meno. Tale documento, denominato certificato di omologazione, dovrebbe essere un unico foglio di carta e dovrebbe essere presentato in un formato e con un sistema di numerazione comuni per tutte le direttive, in modo da essere facilmente adattabile in futuro all'elaborazione elettronica dei dati.

Tuttavia, per quanto riguarda il settore automobilistico, la Sezione non è d'accordo con l'introduzione di una nuova procedura che finirebbe per ridurre il ruolo del Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico a un ruolo puramente consultivo. Secondo la Sezione, non bisogna sopprimere la procedura di voto di un comitato che si è mostrato capace di ottenere risultati, ed estremamente competente nel quadro dei lavori in corso.

EESC - Historical Archives

"ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ"

(247η σύνοδος ολομέλειας)

/ΒΙΟΜ/306/

Διεύθ. Β

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 1987

Ενημερωτικό σημείωμα

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την "Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ : έγγρ. CES 399/87 τελ.

---

1. Αίτηση γνωμοδότησης του Συμβουλίου : της 18ης Φεβρουαρίου 1987

   Απόφαση του Προεδρείου : της 24ης Φεβρουαρίου 1987

   Αρμοδιότητα : του τμήματος βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών

2. Οργάνωση των εργασιών του τμήματος : Πρόεδρος ο κ. KAZAZHΣ

   Ομάδα μελέτης "Έγκριση οχημάτων με κινητήρα"

   Πρόεδρος : ο κ. FLUM

   Εισηγητής : ο κ. PERRIN-PELLETIER

   Μέλη : οι κ.κ. BAGLIANO
   BLESER (άρθ. 50- κ. GLESENER)
   MARVIER

Η ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ομόφωνα στις 3 Ιουνίου 1987.

EESC - Historical Archives

Εμπειρογνώμονες

Ο κ. Richard AKROYD (για τον εισηγητή)
Comité des constructeurs d'automobiles
du Marché Commun
Square de Meeûs 5
1040 BRUXELLES

ο κ. DEJEMEPPE (για την Ομάδα II)
CRIOC
Rue de la Cité 19
1050 BRUXELLES

3. Κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ αναφέρεται στην καθιέρωση σε όλη την Κοινότητα μιας διαδικασίας έγκρισης τύπου για οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους και εκθέτει λεπτομερώς τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την απόκτηση πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία, η έγκριση τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους θα αρχίσει να εφαρμόζεται όταν θα εγκριθούν όλες οι ειδικές οδηγίες, που καλύπτουν τα διάφορα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων με κινητήρα. Στα δεκαέξι χρόνια που πέρασαν από την έγκριση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εγκρίθηκαν 41 από τις ειδικές οδηγίες που προαναφέρθηκαν ενώ παραμένουν ακόμη εκκρεμείς μόνο τρεις οδηγίες που αναφέρονται σε ελαστικά, κρύσταλλα ασφαλείας και βάρη και διαστάσεις, και οι οποίες βρίσκονται προς έγκριση στο Συμβούλιο ήδη από το 1977.

Η εμπειρία των κρατών μελών και της βιομηχανίας σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΟΚ έδειξε ότι, όσο εκκρεμεί η εισαγωγή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ, επιβάλλεται να τροποποιηθεί η οδηγία 70/156/ΕΟΚ, ώστε να βελτιωθούν οι διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται για τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες και εξαρτήματα, η δε παρούσα πρόταση αποβλέπει στην εν λόγω βελτίωση. Συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής :

- να ορισθούν οι έννοιες των ανεξάρτητων τεχνικών μονάδων και εξαρτημάτων·

- να μπορούν τα κράτη μέλη μόνα τους να ελέγχουν ότι ένας κατασκευαστής είναι σε θέση να εξασφαλίζει την πιστότητα της παραγωγής με το εγκεκριμένο πρότυπο·

- να μειωθούν τα έγγραφα που κυκλοφορούν μεταξύ των κρατών μελών·

- να διασαφηνισθούν οι διοικητικές διαδικασίες μεταξύ των κρατών μελών, στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ορισμένα οχήματα στην πραγματικότητα δεν συμφωνούν με ένα εγκεκριμένο πρωτότυπο·

ESO Historical Archives

- να καταργηθεί η υποχρέωση σύμφωνα με την οποία ανεξάρτητες τεχνικές μονάδες για τις οποίες ζητείται από τις σχετικές ειδικές οδηγίες να έχουν τοποθετημένο στη μονάδα τον αριθμό έγκρισης τύπου, να συνοδεύονται και από το αντίστοιχο πιστοποιητικό πιστότητας·

- να διορθωθούν μη σημαντικά φραστικά λάθη της αρχικής οδηγίας.

Η Επιτροπή προτείνει επίσης να καθιερωθεί στην οδηγία 70/156/ΕΟΚ μια διαδικασία με μια συμβουλευτική επιτροπή.

4. Κύρια σημεία της γνωμοδότησης του τμήματος

Το τμήμα εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής, επαναλαμβάνει, όμως, το αίτημά της να εφαρμοσθεί το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε πριν από το 1992 η πλήρης έγκριση τύπου ΕΟΚ.

Το τμήμα θεωρεί ότι το έγγραφο που θα αποστέλλεται από κράτος σε κράτος θα πρέπει να παρέχει επαρκείς πληροφορίες στις αρχές έγκρισης τύπου για να είναι σε θέση να εξακριβώνουν ότι ένα συγκεκριμένο όχημα, μια ανεξάρτητη τεχνική μονάδα ή ένα εξάρτημα ανταποκρίνονται στο εγκεκριμένο πρότυπο και τίποτε παραπάνω. Επίσης το έγγραφο αυτό - που είναι γνωστό ως πιστοποιητικό έγκρισης τύπου - θα πρέπει να έχει ενιαίο σχήμα και κοινό σύστημα αρίθμησης για όλες τις οδηγίες ώστε να μπορεί στο μέλλον να προσαρμόζεται εύκολα στα συστήματα ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων.

Όμως, όσον αφορά τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, το τμήμα δεν συμφωνεί με την εφαρμογή μιας νέας διαδικασίας που θα είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί ο ρόλος της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνολογική πρόοδο σε μια συμβουλευτική, απλώς, αρμοδιότητα. Το τμήμα θεωρεί, επίσης, ότι δεν πρέπει να καταργηθεί η διαδικασία ψηφοφορίας μιας επιτροπής που αποδείχθηκε ότι είναι ικανή να επιτύχει αποτελέσματα και που συνέβαλε σημαντικά κατά την πορεία των εργασιών για την προετοιμασία της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα αυτό.

EESC - Historical Archive

"RECEPÇÃO VEÍCULOS
A MOTOR"
(247ª Sessão Plenária)

/IND/306/

Dir. B

Bruxelas, 12 de Junho de 1987

Nota Informativa

Parecer do Comité Económico e Social sobre a "Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques"

PARECER : CES 399/87 fin

---

1. Consulta do Conselho : 18 de Fevereiro de 1987

   Competência : Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços

2. Organização dos trabalhos da Secção

	Presidente	: Sr. KAZAZIS
Grupo de estudo "Recepção veículos a motor"	Presidente	: Sr. FLUM
	Relator	: Sr. PERRIN-PELLETIER
	Membros	: Sr. BAGLIANO Sr. BLESER (artº 50º do Sr. GLESENER) Sr. MARVIER

PARECER ADOPTADO por unanimidade em 3 de Junho de 1987

CES 228/87 fin IV/lc

FESC - Historical Archives

Peritos

Sr. Richard AKROYD (pelo Relator)
Comité des constructeurs d'automobiles
du Marché Commun
Square de Meeûs 5
1040 BRUXELLES

Sr. DEJEMEPPE (pelo Grupo II)
CRIOC
Rue de la Cité 19
1050 BRUXELLES

3. Conteúdo essencial da proposta da Comissão

A Directiva 70/156/CEE diz respeito ao estabelecimento de um processo comunitário de recepção para veículos a motor e seus reboques e fixa de forma exaustiva as fases do processo que deverá conduzir à recepção CEE completa. Tal como previsto na directiva, a recepção CEE dos veículos a motor será de aplicação quando todas as directivas específicas constantes do Anexo II da directiva tiverem sido adoptadas. Nos dezasseis anos que se seguiram à adopção da Directiva 70/156/CEE, foram adoptadas quarenta e uma directivas específicas e apenas três se encontram em suspenso. Estas três directivas, que dizem respeito aos pneus, vidros de segurança e pesos e medidas, aguardam adopção no Conselho desde 1977.

A experiência adquirida pelos Estados-membros e a indústria mostrou que, enquanto se aguarda a introdução de uma recepção CEE completa, é necessário alterar a Directiva 70/156/CEE a fim de melhorar os procedimentos administrativos a aplicar para a recepção de unidades e componentes técnicos específicos, sendo este o objectivo da proposta em análise. Neste documento, a Comissão propõe:

- definir os conceitos de unidade técnica e componente;

- permitir que os Estados-membros se certifiquem de que um fabricante está apto a garantir a conformidade da sua produção com o modelo recepcionado;

- reduzir o volume de documentos em circulação entre os Estados-membros;

- clarificar os procedimentos administrativos aplicáveis nas relações entre Estados-membros quando um Estado-membro verificar que um certo número de veículos não são conformes ao modelo;

EESC Historical Archives

- suprimir a obrigação, no que se refere às unidades cujas directivas específicas exigem a aposição do número de recepção, de as fazer acompanhar também de um certificado de conformidade;

- corrigir pequenas falhas no texto original da directiva.

A Comissão propõe, além disso, introduzir o procedimento do Comité consultivo na Directiva 70/156/CEE.

4. Conteúdo essencial do parecer da Secção

A Secção aprova a proposta mas reitera o seu pedido com vista a pôr em prática a recepção CEE completa o mais depressa possível e, o mais tardar, em 1992.

A Secção considera que o documento que circula entre os Estados-membros deveria conter informações suficientes para que as autoridades competentes em matéria de recepção possam certificar-se de que um determinado veículo, as unidades e componentes técnicos específicos são conformes ao modelo recepcionado (nem mais, nem menos), e que este documento - conhecido pela designação de certificado de recepção - deveria ter um formato e uma numeração comuns a todas as directivas de modo a poder ser, no futuro, facilmente adaptado ao tratamento electrónico da informação.

Todavia, no que diz respeito ao sector automóvel, a Secção não pode aprovar a introdução de um novo procedimento que levasse a restringir o papel do Comité a um papel meramente consultivo no domínio da adaptação ao progresso técnico, e entende que não se deve suprimir o procedimento de votação de um Comité que se revelou eficaz e extremamente competente no âmbito dos trabalhos em curso.

EESC - Historical Archive

: "HOMOLOGACION DE VEHICULOS
: A MOTOR"
: (247ª Sesión Plenaria)

IND/306

Dir. B

Bruselas, 12 junio 1987

Nota informativa

Dictamen del Comité Económico y Sócial sobre la "Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"

DICTAMEN : doc. CES 399/87 fin

---

1. Consulta del Comité por el Consejo : 18 de febrero de 1987

   Competencia : Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, de conformidad con la decisión de la Mesa del 24 de febrero de 1987

2. Organización de los trabajos de la sección :

	Presidente	: Sr. KAZAZIS
Grupo de estudio "Homologación de vehículos a motor"	Presidente	: Sr. FLUM
	Ponente	: Sr. PERRIN-PELLETIER
	Miembros	: Sres. BAGLIANO BLESER (art. 50 de M. GLESENER) MARVIER

DICTAMEN ADOPTADO por unanimidad el 3 de junio de 1987.

CES 228/87 fin MIG/ORT/ef

.../...

ESC - Historical Archives

Expertos

Don Richard AKROYD (para el Ponente)
Comité de los constructores de automóviles
del Mercado Común
Square de Meeûs 5
1040 BRUXELLES

Sr. DEJEMEPPE (para el Grupo II)
CRIOC
Rue de la Cité 19
1050 BRUXELLES

3. Contenido esencial de la propuesta de la Comisión

La Directiva 70/156/CEE hace referencia al establecimiento de un procedimiento comunitario de homologación de tipo de los vehículos a motor y de sus remolques, al tiempo que establece detalladamente las etapas del proceso que deberá llevar a la completa homologación CEE. Tal como prevé la Directiva, la homologación CEE de vehículos a motor será aplicable cuando todas las directivas particulares recogidas en el anexo II de la Directiva hayan sido adoptadas. En el curso de los deciséis años que han seguido a la adopción de la Directiva 70/156/CEE, se han decretado cuarenta y una de estas directivas particulares, mientras que sólo tres han quedado en suspenso : a saber, las relativas a los neumáticos, los cristales de seguridad y los pesos y medidas, que desde 1977 se encuentran esperando la correspondiente adopción por parte del Consejo.

La experiencia adquirida por los Estados miembros y la industria ha demostrado, sin embargo, que en espera de la introducción de una homologación CEE completa, es necesario proceder a la modificación de la Directiva 70/156/CEE, a fin de mejorar los procedimientos administrativos que deberán ser aplicados para la homologación de los elementos técnicos independientes y de los componentes técnicos particulares, y en este sentido se formula la propuesta que nos ocupa. Concretamente, se propone :

- definir los conceptos de "elemento técnico independiente" y de "componente";

- permitir a los Estados miembros el tener la seguridad de que un determinado fabricante está en condiciones de garantizar la conformidad de su producción con el tipo homologado;

- reducir el volumen de documentación intercambiada entre Estados miembros;

- clarificar los procedimientos administrativos aplicables en las relaciones entre Estados miembros cuando un Estado miembro comprueba que un cierto número de vehículos no son conformes al tipo homologado;

EESC Historical Archives

- de supprimer l'obligation pour les entités techniques dont les directives particulières exigent que le numéro de réception y soit apposé d'être également accompagnées d'un certificat de conformité;

- de corriger des erreurs mineures dans le texte original de la directive.

En outre, la Commission propose d'introduire la procédure du Comité consultatif dans la directive 70/156/CEE.

4. Contenu essentiel de l'avis de la section

La section approuve la proposition mais réitère sa demande visant à ce que la réception CEE complète soit mise en oeuvre dans les plus brefs délais et ce, d'ici 1992 au plus tard.

Elle estime que le document circulant entre les Etats membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités compétentes en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donné, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, ni plus, ni moins, et que ce document - connu sous le terme certificat de réception - devrait avoir un format et une numérotation commune à toutes les directives de sorte qu'il puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, la section ne peut pas approuver l'introduction d'une nouvelle procédure qui aboutirait à réduire le rôle du Comité pour l'adaptation du progrès technique à un rôle purement consultatif et estime qu'il ne faut pas supprimer la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à obtenir des résultats et extrêment compétent dans le cadre des travaux en cours.

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU P.V./C.R. DE LA REUNION DU GROUPE II DES 30.6 et 1.7.87
(R/CES 679/87) (GR. II)

- **Véhicules à moteur**

rapporteur général : M. PERRIN PELLETIER

Cet avis ne suscite aucun commentaire de la part du groupe II.

EESC - Historical Archives

3195

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 7. VII. 1987

Monsieur le Secrétaire Général,

En date du 18 février 1987, le Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

Le Comité, lors de sa 247ème session plénière des 1er et 2 juillet, a adopté son avis à ce sujet.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint le texte de ce document. Veuillez également trouver en annexe l'avis de la section de de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services ainsi que le compte rendu des délibérations du Comité.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma haute considération.

p.o. Roger LOUET

P.J. : CES 632/87
CES 658/87
CES 399/87 fin

Monsieur le Secrétaire Général
du Conseil des Communautés
européennes
170, rue de la Loi
1048 BRUXELLES

EESC Historical Archives

COMMUNAUTES EUROPEENNES

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

LE SECRETAIRE GENERAL

Bruxelles, le 17. VII 1987

Monsieur le Secrétaire Général,

En date du 18 février 1987, le Conseil des Communautés européennes a demandé l'avis du Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"

Le Comité, lors de sa 247ème session plénière des 1er et 2 juillet, a adopté son avis à ce sujet.

J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint le texte de ce document. Veuillez également trouver en annexe l'avis de la section de de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services ainsi que le compte rendu des délibérations du Comité.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire Général, l'expression de ma haute considération.

p.o. Roger LOUET

P.J. : CES 632/87
CES 658/87
CES 399/87 fin

Monsieur le Secrétaire Général
de la Commission des Communautés
européennes
200, rue de la Loi

1049 - Bruxelles

EESC Historical Archives

Brussel, 1.7.1987

De voorzitter
van het Economisch
en Sociaal Comité

De secretaris-generaal
van Het Economisch
en Sociaal Comité

Bruselas, 1.7.1987

El Presidente
del Comité Económico
y Social

El Secretario General
del Comité Económico
y Social

Bruxelas, 1.7.1987

O Presidente
do Comité Económico
e Social

Alfons MARGOT

O Secretario-Geral
do Comité Económico
e Social

Roger LOUET

EESC - Historical Archives

Bruxelles, den 1.7.1987

Formand
for Det økonomiske og
sociale Udvalg

Generalsekretær
for Det økonomiske og
sociale Udvalg

Geschehen zu Brüssel, am 1.7.1987

Der Präsident
des Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Βρυξέλλες, 1.7.1987

Ο Πρόεδρος
της Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Ο Γενικός Γραμματέας
της Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Done at Brussels 1.7.1987

The Chairman
of the Economic and
Social Committee

The Secretary-General
of the Economic and
Social Committee

Fait à Bruxelles, le 1.7.1987

Le Président
du Comité économique
et social

Le secrétaire général
du Comité économique
et social

Bruxelles, 1.7.1987

Il Presidente
del Comitato economico
e sociale

Il Segretario Generale
del Comitato economico
e sociale

.../...

ESC - Historical Archives

IND/306

Bruxelles, le 1er juillet 1987

AVIS
du Comité économique et social
sur la
"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM (87) 26 final)

CESC - Historical Archives

CES 632/87 E-JF/PS/sl

Le 18 février 1987, le Conseil a décidé, conformément à l'article 100 du Traité CEE, de consulter le Comité économique et social sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM(87) 26 final).

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 3 juin 1987 au rapport de M. PERRIN PELLETIER.

Lors de sa 247ème session plénière (séance du 1er juillet 1987), le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant:

*

* *

Le Comité approuve la proposition de directive, sous réserve que les observations suivantes soient prises en considération:

1. **Introduction**

1.1. Au cours de l'année 1986, la DG III de la Commission a rencontré les autorités nationales compétentes en matière de réception des véhicules à moteur afin d'évaluer la procédure de réception telle qu'elle est appliquée actuellement dans la pratique. Le résultat de ces entrevues a clairement montré que la procédure de réception entraînait, dans certains cas, un excès de formalités administratives et que les exigences en matière d'information variaient parfois considérablement selon les Etats membres.

1.2. En conséquence, les services de la Commission ont constitué un groupe de travail ad hoc chargé de revoir, de rationaliser et de clarifier les procédures de réception CEE avec la participation de tous les Etats membres, de l'industrie automobile et des composants ainsi que des consommateurs.

1.2.1. La présente proposition de la Commission constitue le premier résultat de cette consultation.

2. **Observations générales**

2.1. La modification proposée de la directive 70/156/CEE c'est-à-dire de la directive-cadre concernant la réception CEE des véhicules à moteur qui constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur, s'inscrit dans le cadre du "Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur".

EESC Historical Archives

2.1.1. De l'avis du Comité, la réalisation et la mise en oeuvre efficace d'une réception CEE complète des véhicules à moteur devraient être considérées dans ce contexte.

2.2. Dès lors, le Comité réitère sa demande visant à ce que la réception CEE complète soit mise en oeuvre dans les plus brefs délais et ce, d'ici 1992 au plus tard. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité des consommateurs et de la protection de l'environnement et de l'emploi, le Comité insiste pour que les exigences communautaires en matière de réception soient appliquées avec la même rigueur aux véhicules nationaux et aux véhicules importés, et que la réception ne donne pas lieu à des distorsions de concurrence sur le marché européen.

2.3. Le Comité estime que le document circulant entre les Etats membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités compétentes en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donné, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, **ni plus ni moins**. Dans la mesure du possible, ce document - connu sous le terme certificat de réception - devrait avoir un format et une numérotation commune à toutes les directives de sorte qu'il puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

2.3.1. Cela conduirait à une rationalisation considérable des procédures administratives actuelles, étant donné que ce certificat de réception serait normalement le seul document échangé entre les Etats membres.

2.3.2. De l'avis du Comité, l'ensemble de ce mécanisme dépend de la coopération confiante des autorités nationales compétentes en vue de la réalisation d'un véritable marché intérieur.

3. Observations particulières

3.1. Les dispositions prévues pour l'application et le contrôle de la conformité de la production sont amplement satisfaisantes. Le Comité aimerait cependant émettre les observations suivantes:

3.1.1. **Article 1**

La Commission propose d'ajouter les définitions d'une "entité technique" et d'un "composant", notions qui sont déjà utilisées couramment.

Le Comité note cependant que la définition d'entité technique semble en contradiction avec l'article 9 bis 2: la définition prévoit que l'entité technique ne peut être réceptionnée qu'en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules, alors que l'article 9 bis 2 nouveau (comme d'ailleurs l'article 9 bis 2 actuel) ne parle de cette liaison que comme d'une éventualité.

EESC - Liaison archives

3.1.2. **Article 5, paragraphe 2**

L'article 5 porte sur la communication d'informations relatives à la réception et permet d'avoir accès à des renseignements complémentaires. Bien que le Comité reconnaisse la nécessité mentionnée dans cet article, de fournir d'autres renseignements, il est très important de faire en sorte que ce droit ne donne pas lieu à des abus tels que les demandes régulières voire exagérées, de renseignements complémentaires. Au cas où cette pratique devrait s'étendre, les avantages escomptés de par la rationalisation des procédures administratives pourraient s'estomper.

3.1.3. **Article 8, paragraphe 2**

Cet article de la proposition dispose que tout contrôle de conformité de production requis soit effectué dans les six mois suivant la date de la demande. Cependant, cet article ne mentionne ni ne prévoit le délai de notification préalable que tout constructeur est en droit d'attendre des autorités responsables de la réception procédant au contrôle de conformité de production. Ce délai pourrait aller de quelques heures à quelques semaines et il est nécessaire d'en clarifier les termes afin de rapprocher les pratiques en vigueur dans tous les Etats membres à cet égard.

Le Comité recommande en outre que l'Etat membre qui met en question le contrôle de conformité de production ne se contente pas d'avertir l'Etat membre qui a procédé à la réception - ce qui serait la pratique normale - mais devrait également **informer simultanément le constructeur**. Cela permettrait aux constructeurs de prendre des mesures immédiates dans le cadre du contrôle de conformité de production et de limiter les risques de production de véhicules non conformes, lesquels devront alors être retrouvés et modifiés en conséquence.

De plus, le Comité suggère de remplacer dans le texte français l'expression "au besoin" par "s'il l'estime nécessaire,".

3.1.4. **Article 8, paragraphe 4**

Le Comité estime que la formulation de cet article ne reflète pas le principe du "perdant-payeur". En d'autres termes, si la conformité de production mise en cause par un Etat membre s'avère néanmoins conforme au type réceptionné après avoir été contrôlée par **l'Etat membre qui a procédé à la réception, l'Etat membre qui a mis en cause à tort le contrôle de conformité, devrait payer** les frais occasionnés dans une mesure raisonnable, par la vérification du contrôle de conformité. De même, si le véhicule s'avère ne pas être conforme, **le constructeur assumera les coûts liés à la vérification du contrôle de conformité** ainsi que, ce qui est normalement le cas, les frais de modification des véhicules déjà produits si cela est exigé par les autorités. Un tel accord au niveau communautaire n'assurerait pas uniquement une répartition équitable et raisonnable des responsabilités, mais exercerait également un effet dissuasif sur tout Etat membre

qui pourrait envisager d'abuser des dispositions de cette directive à d'autres fins que celles pour lesquelles elle est expressément destinée.

4. Articles 11 et 13

4.1. Le Comité est généralement favorable à une accélération de la procédure d'adaptation des directives au progrès technique. Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, il ne peut approuver l'introduction d'**une nouvelle procédure qui aboutirait à réduire le rôle du Comité pour l'adaptation du progrès technique à un rôle purement consultatif**. Le Comité estime **qu'il ne faut pas supprimer** la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à **obtenir** des résultats et extrêmement compétent dans le cadre des travaux en cours portant sur la préparation de la législation communautaire dans ce domaine, notamment au moment où la mise au point d'un système européen de réception touche à sa fin. Néanmoins, le Comité serait favorable à une application plus rigoureuse des procédures de travail du Comité, notamment en ce qui concerne la fixation de délais précis et à caractère obligatoire. Il conviendrait en outre de s'assurer que les organisations participantes (industrie, employeurs, représentants des salariés et consommateurs) soient consultées à propos de toutes les questions touchant à la sécurité et à la santé.

Fait à Bruxelles, le 1er juillet 1987

Le Président du Comité économique et social	Le Secrétaire Général du Comité économique et social
Alfons MARGOT	Roger LOUET

EESC - Historical Archives

IND/306

Brüssel, den 1. Juli 1987

STELLUNGNAHME
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu dem
"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

EESC - Historical Archives

Der Rat beschloß am 18. Februar 1987, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 100 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"

(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 3. Juni 1987 an. Berichterstatter war Herr PERRIN-PELLETIER.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 247. Plenartagung (Sitzung vom 1. Juli 1987) einstimmig folgende Stellungnahme.

*

* *

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß befürwortet den Richtlinienvorschlag unter dem Vorbehalt, daß den nachstehenden Bemerkungen Rechnung getragen wird:

1. **Einleitung**

1.1. Im Jahre 1986 besuchten Beamte der Generaldirektion III der Kommission die Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Erteilung der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge zuständig sind, um festzustellen, nach welchen Verfahren die Betriebserlaubnis in der Praxis erteilt wird. Bei diesen Untersuchungen ist klar zutage getreten, daß die angewandten Verfahren in einigen Fällen zu bürokratisch sind und daß es hinsichtlich der verlangten Informationen zwischen den Mitgliedstaaten Unterschiede gibt, die teilweise erheblich sind.

1.2. Die Kommission setzte daher eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe ein, die beauftragt wurde, die einzelnen EWG-Betriebserlaubnisverfahren zu überprüfen, zu straffen und klarer zu fassen. In diesen Vorgang sind alle Mitgliedstaaten, die Automobilindustrie, die Bauteilehersteller und die Verbraucher einbezogen.

1.2.1. Der vorliegende Kommissionsvorschlag ist das erste Ergebnis dieses Beratungsverfahrens.

2. **Allgemeine Bemerkungen**

2.1. Die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, die als Rahmenrichtlinie fur die EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge ein wesentlicher Faktor zur Verwirklichung eines einheitlichen Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge ist, erfolgt im Rahmen des "Weißbuchs über die Vollendung des Binnenmarktes".

EESC Historical Archives

2.1.1. Die Einführung und tatsächliche Anwendung einer vollständigen EWG-Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge sollte nach Ansicht des Ausschusses in diesem Zusammenhang gesehen werden.

2.2. Der Ausschuß wiederholt daher seine Forderung, so bald wie möglich, auf jeden Fall aber bis 1992, eine vollständige EWG-Betriebserlaubnis einzuführen. Im Interesse der Verbrauchersicherheit und des Schutzes von Umwelt und Arbeitsplätzen betont er aber, daß die Gemeinschaftsvorschriften bezüglich der Betriebserlaubnis für einheimische und importierte Fahrzeuge gleichermaßen gelten müssen und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Markt führen dürfen.

2.3. Nach Ansicht des Ausschusses sollte das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauschte Dokument so viele Informationen enthalten, daß die für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständigen Behörden überprüfen können, ob ein bestimmtes Fahrzeug, eine bestimmte technische Einheit oder ein bestimmtes Bauteil dem genehmigten Typ entsprechen - jedoch **nicht mehr und nicht weniger**. Dieses Dokument, der sogenannte Betriebserlaubnisbogen, sollte nach Möglichkeit aus einem einzigen Blatt bestehen, das im Format und hinsichtlich der Durchnumerierung der einzelnen Punkte für alle Richtlinien einheitlich ist und somit später ohne Schwierigkeiten an die elektronische Datenverarbeitung angepaßt werden kann.

2.3.1. Durch eine solche Maßnahme würden die gegenwärtig bestehenden Verwaltungsverfahren erheblich gestrafft, weil dieser Betriebserlaubnisbogen im Normalfall das einzige Dokument sein sollte, das zwischen den Mitgliedstaaten ausgetauscht wird.

2.3.2. Das ganze System hängt nach Auffassung des Ausschusses davon ab, daß die Behörden, die in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständig sind, vertrauensvoll zusammenarbeiten im Sinne einer Durchführung eines echten Binnenmarktes.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Die Bestimmungen in bezug auf die Feststellung und Überprüfung der Übereinstimmung der Fertigung mit dem genehmigten Typ sind zum großen Teil zufriedenstellend. Gleichwohl möchte der Ausschuß folgende Bemerkungen vorbringen:

3.1.1. **Artikel 1**

Die Kommission schlägt vor, eine Definition der bereits häufig verwendeten Begriffe "technische Einheit" und "Bauteil" aufzunehmen.

Der Ausschuß stellt hierzu aber fest, daß zwischen der Definition des Begriffs "technische Einheit" und dem Inhalt von Artikel 9a Absatz 2 anscheinend ein Widerspruch besteht, weil in der Definition vorgesehen ist, daß die technische Einheit nur in Verbindung mit einem oder mehreren Fahrzeugtypen genehmigt werden kann, während eine solche Verbindung nach dem neuen Artikel 9a Absatz 2 (wie auch im jetzigen Artikel 9a Absatz 2) nur eine Eventualität ist.

3.1.2. **Artikel 5 Absatz 2**

In Artikel 5 geht es um die gegenseitige Information über die Betriebserlaubnis und um die Möglichkeit, zusätzliche Informationen einzuholen. Der Ausschuß räumt ein, daß die in diesem Absatz enthaltene Bestimmung, wonach weitere Informationen angefordert werden können, einer Notwendigkeit entspricht, hält es aber für ausgesprochen wichtig, sicherzustellen, daß dieses Recht nicht durch regelmäßige und vielleicht übertriebene Bitten um zusätzliche Auskünfte mißbraucht wird. Sollte nämlich diese Entwicklung eintreten, so würden die mit der Straffung der Verwaltungsverfahren bezweckten Vorteile wieder zunichte gemacht.

3.1.3. **Artikel 8 Absatz 2**

Aus diesem Absatz geht hervor, daß jede Prüfung der Fertigungsübereinstimmung innerhalb von 6 Monaten ab Antragsdatum erfolgen muß. Dabei wird allerdings weder erwähnt noch geregelt, mit welcher Frist der Hersteller vom Zeitpunkt der Ankündigung einer Prüfung der Fertigungsübereinstimmung durch die zuständigen Behörden bis zu ihrer Durchführung rechnen kann. Diese Frist könnte zwischen einigen Stunden und einigen Wochen betragen, und hier sollte wirklich eine Klarstellung erfolgen, damit sich alle Mitgliedstaaten in etwa gleich verhalten.

Der Ausschuß empfiehlt außerdem, daß der Mitgliedstaat, der die Fertigungsübereinstimmung anzweifelt, nicht nur der üblichen Praxis entsprechend den Mitgliedstaat benachrichtigen sollte, der die Betriebserlaubnis ausgestellt hat, sondern **gleichzeitig auch den Hersteller**. Dadurch könnten die Hersteller sofort prüfen, ob ihre Fertigung dem genehmigten Typ entspricht, und so die Möglichkeit minimalisieren, daß Fahrzeuge hergestellt werden, die nicht diesem Typ entsprechen und die dann zurückgerufen und nachgebessert werden müssen.

Ferner schlägt der Ausschuß vor, im französischen Text die Worte "au besoin" (erforderlichenfalls) durch die Formulierung "s'il l'estime nécessaire" (wenn er es für notwendig hält) zu ersetzen.

3.1.4. **Artikel 8 Absatz 4**

Die Formulierung dieses Absatzes gibt nach Auffassung des Ausschusses nicht den Grundsatz wieder, daß die Kosten vom Verlierer getragen werden. Das bedeutet mit anderen Worten, daß ein Mitgliedstaat, der eine von einem anderen Mitgliedstaat festgestellte Übereinstimmung der Fertigung mit dem von diesem zweiten Mitgliedstaat genehmigten Typ bestreitet, die üblicherweise anfallenden Kosten für die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung tragen sollte, **wenn sich seine Zweifel als unberechtigt erweisen**. Analog dazu **kommt dann der Hersteller für die Kosten auf**, die die Prüfung der Fertigungsübereinstimmung verursacht hat, wenn sich herausstellt, daß das Fahrzeug nicht dem genehmigten Typ entspricht. In diesem Fall trüge der Hersteller entsprechend der üblichen Praxis auch die Kosten für die Nachbesserung bereits hergestellter Fahrzeuge, sofern eine solche von den Behörden verlangt würde. Eine gemeinschaftsweite Einigung in dieser Frage böte nicht nur den Vorteil, daß dadurch

die Verantwortung gleichmäßig und vernünftig verteilt würde, sondern könnte auch die Mitgliedstaaten davon abhalten, die Bestimmungen dieser Richtlinie eventuell zu anderen Zwecken als den damit ausdrücklich angestrebten zu mißbrauchen.

4. **Artikel 11 und 13**

4.1. Obgleich der Ausschuß die Beschleunigung des Verfahrens zur Anpassung der Richtlinien an den technischen Fortschritt grundsätzlich befürwortet, lehnt er für den Automobilsektor die Einführung eines neuen Verfahrens ab, mit dem sich die Rolle des Beratenden Ausschusses für die Anpassung an den technischen Fortschritt in einer rein beratenden Funktion erschöpfen würde. Seiner Ansicht nach sollte die Abstimmung in einem Ausschuß, der seine Fähigkeit, Ergebnisse zu erzielen, unter Beweis gestellt und zur laufenden Vorbereitung gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften in diesem Bereich erhebliches Fachwissen beigesteuert hat, nicht abgeschafft werden. Dies gilt ganz besonders zu einem Zeitpunkt, zu dem die Vollendung eines europäischen Betriebserlaubnissystems unmittelbar bevorsteht. Dessenungeachtet würde der Ausschuß aber eine Straffung der Arbeitsverfahren des Beratenden Ausschusses, insbesondere die Festlegung präziser und bindender Fristen, befürworten. Es sollte außerdem sichergestellt werden, daß die beteiligten Organisationen (Industrie, Arbeitgeber, Arbeitnehmervertretungen, Verbraucher) in allen Fragen, die Auswirkungen auf Sicherheit und Gesundheit haben, gehört werden.

Geschehen zu Brüssel am 1. Juli 1987

Der Präsident	Der Generalsekretär
des Wirtschafts- und	des Wirtschafts- und
Sozialausschusses	Sozialausschusses
Alfons MARGOT	Roger LOUET

———————

EESC - Historical Archives

EUROPEAN COMMUNITIES

IND/306

ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

Brussels, 1 July 1987

OPINION
of the Economic and Social Committee
on the
Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers
(COM (87) 26 final)

EESC - Historical Archives

CES 632/87 SS/VC/em

On 18 February 1987 the Council decided to consult the Economic and Social Committee, under Article 100 of the Treaty establishing the European Economic Community, on the

Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers

(COM(87) 26 final).

The Section for Industry, Commerce, Crafts and Services, which was responsible for preparing the Committee's work on the subject, adopted its Opinion on 3 June 1987, in the light of the Report by Mr PERRIN-PELLETIER.

At its 247th Plenary Session (meeting of 1 July 1987) the Economic and Social Committee adopted the following Opinion unanimously.

* * *

The Committee approves the Draft Directive, provided that the observations set out below are taken into consideration.

1. Introduction

1.1. During 1986, the Commission's DG III visited the competent type approving authorities of the Member States in order to conduct an appraisal of the type approval process as actually practised in reality. The outcome clearly showed that the type approval process was, in some cases, unduly bureaucratic and that information requirements varied, in some cases substantially, between Member States.

1.2. Accordingly the Commission's Services established an ad hoc Working Group to review, streamline and clarify the EEC type approval procedures, a process in which all Member States vehicle and component industries and the consumers are participating.

1.2.1. The first outcome of this consultative process is the present Commission proposal.

2. General Comments

2.1. The proposed amendment to Directive 70/156/EEC, i.e. the framework Directive for EEC type approval for motor vehicles which is an integral factor in attaining a single internal market for motor vehicles, falls within the framework of the "White Paper on Completing the Internal Market".

ESC Historical Archives

2.1.1 The achievement and effective implementation of full EEC type approval for motor vehicles should in the Committee's Opinion be seen in this context.

2.2. Thus the Committee reiterates its demand that full European type-approval be achieved as quickly as possible and certainly no later than 1992. However, the Committee insists in the interest of consumer safety and the protection of the environment and employment that the Community requirements concerning type-approval be applied with equal vigour to both indigenous and imported vehicles and does not lead to distortion of competition on the European market.

2.3. The Committee is of the opinion that the document exchanged between Member States should provide sufficient information for type approval authorities to be able to verify that a particular vehicle, separate technical unit or component conforms to the type approved - but **no more and no less**. Wherever possible, this document, known as the Type-Approval Certificate, should be one single sheet of paper and presented in a format and with a numbering system common to all Directives so that it will be easily adaptable to electronic data processing in the future.

2.3.1. This would result in a substantial streamlining of the present administrative procedures because this Type-Approval Certificate in normal circumstances should be the only document exchanged between Member States.

2.3.2. The whole mechanism depends in the Committee's opinion on the type-approving authorities of the individual Member States working together in a spirit of mutual trust with the aim of creating a genuine internal market.

3. **Specific Comments**

3.1. The provisions foreseen for establishing and verifying conformity of production are largely satisfactory. However, the Committee would like to make the following comments:

3.1.1. **Article 1**

The Commission proposes that definitions of "separate technical unit" and "component" be inserted in the Directive; both concepts are in current use.

The Committee notes however, that the definition of "separate technical unit" appears to clash with Article 9a(2). Article 1 states that the "separate technical unit" may be type-approved only in relation to one or more specified types of vehicles. The proposed new version of Article 9a(2) (like the current version) merely refers to this link as a possibility.

ESC - Historical Archives

3.1.2. **Article 5, paragraph 2**

Article 5 deals with the provision of type-approval information and provides recourse for additional information. Whilst the Committee understands the need for the provision for further information in this Article, it is very necessary to ensure that this right is not abused in terms of regular and perhaps exaggerated requests for complementary information. If this practice were to develop the benefits being sought through streamlining the administrative procedures would begin to dissolve.

3.1.3. **Article 8, paragraph 2**

The proposal states in this Article that any requested CoP check must be conducted within 6 months from the date of request. It does not, however, make any mention or provision for the period of advance notification which a manufacturer may reasonably expect of intent by the type approval authorities to conduct a CoP check - this could vary between a few hours and a few weeks and really does need to be clarified in order that all Member States have common practices in this regard.

Furthermore, the Committee recommends that the Member State which is challenging CoP should not only notify the Member State which granted type approval - i.e. the normal practice, but also **should simultaneously advise the manufacturer**. This would allow manufacturers to take immediate action to check CoP and minimize the possibility of producing vehicles not in conformity, which then have to be traced and rectified.

Furthermore, the Committee proposes that the words "au besoin" in the French version be replaced by "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Article 8, paragraph 4**

The wording of this Article does not, in the Committee's opinion, reflect the "loser pays" principle. In other words, if a Member State challenges conformity of production, which after having been checked by the Member State which granted type approval, is nevertheless found to conform to the type approved, then the **Member State which wrongly challenged CoP should pay** whatever reasonable costs were incurred to verify CoP. Similarly if the vehicle is found not to conform then **the manufacturer bears the cost of the CoP check** and, as is normal, the cost of rectifying vehicles already produced if this is demanded by the authorities. Not only would such an agreement on a Community basis represent an equitable and reasonable allocation of responsibility, it might also act as a deterrent

vis-à-vis any Member State which might contemplate misusing the provisions of this Directive for purposes other than those for which it is specifically intended.

4. Articles 11 and 13

4.1. Although the Committee is in general in favour of a speeding-up of the procedure of adaptation of Directives to technical progress it cannot, as far as the automobile sector is concerned, agree with the introduction of a **new procedure which in the end would reduce the role of the Committee on Adaptation to Technical Progress to a purely consultative one.** The Committee feels that **it is vital not to abolish** the voting procedure of a committee which has proved itself capable of results and brought considerable expertise to the ongoing work of preparing Community legislation in this area, in particular at a moment when the completion of a European type-approval system is nearing its end. This notwithstanding, however, the Committee would be in favour of a tightening of the ramifications of the committee's working procedures, especially the setting of precise and binding deadlines. Steps should however be taken to ensure that the organizations concerned (those representing industry, employers, workers and consumers) are consulted on all issues having a bearing on health and safety.

Done at Brussels, 1 July 1987

The Chairman	The Secretary-General
of the Economic and	of the Economic and
Social Committee	Social Committee
Alfons MARGOT	Roger LOUET

EESC - Historical Archives

IND/306

Bruxelles, 1° luglio 1987

P A R E R E

del Comitato economico e sociale
in merito alla
"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"
(doc. COM (87) 26 def.)

EESC - Historical Archives

CES 632/87 E-GIO/APO/lp/cc/sa

Il Consiglio, in data 18 febbraio 1987, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla

"Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la Direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi"

(doc. COM (87) 26 def.)

La Sezione "Industria, commercio, artigianato e servizi", incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione PERRIN-PELLETIER in data 3 giugno 1987.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 1° luglio 1987, nel corso della 247a sessione plenaria, il seguente parere:

* * *

Il Comitato approva la proposta di direttiva, a condizione che le osservazioni seguenti siano prese in considerazione.

1. **Introduzione**

1.1. Nel 1986 la DG III della Commissione si è recata presso le autorità degli Stati membri preposte all'omologazione per effettuare una valutazione della procedura di omologazione come viene effettivamente svolta in pratica. Il risultato ha mostrato chiaramente che tale procedura in alcuni casi era eccessivamente burocratica e che i requisiti relativi ai dati variavano talora in modo sostanziale da Stato membro a Stato membro.

1.2. Di conseguenza i servizi della Commissione hanno istituito un gruppo di lavoro ad hoc per rivedere, snellire e chiarire le procedure comunitarie di omologazione, e a tale azione partecipano tutti gli Stati membri, l'industria automobilistica, e il relativo indotto come pure i consumatori.

1.2.1. Il primo risultato di questa consultazione è l'attuale proposta della Commissione.

2. **Osservazioni generali**

2.1. La proposta modifica della Direttiva 70/156/CEE, cioè la Direttiva quadro sull'omologazione comunitaria dei veicoli a motore, che costituisce un fattore determinante per realizzare il mercato interno unico per i veicoli a motore, rientra nel quadro del "Libro bianco sul completamento del mercato interno".

ESC Historical Archives

2.1.1. La messa a punto e l'efficace applicazione della completa omologazione CEE per i veicoli a motore dovrebbe, secondo il Comitato, essere inquadrata in questo contesto.

2.2. Di conseguenza il Comitato ribadisce la sua richiesta che si realizzi quanto prima, e in ogni caso entro il 1992, la completa omologazione europea. Tuttavia, ai fini della sicurezza dei consumatori e della salvaguardia dell'ambiente e dell'occupazione, essa insiste affinché i requisiti comunitari per l'omologazione siano applicati con uguale rigore sia ai veicoli nazionali che a quelli importati e non provochino distorsioni di concorrenza sul mercato europeo.

2.3. Il Comitato ritiene che il documento scambiato fra Stati membri dovrebbe fornire dati sufficienti per consentire alle autorità competenti di verificare che un determinato veicolo, unità tecnica separata, o componente, sia conforme al tipo approvato - e ciò **né più né meno**. Se possibile, tale documento, denominato certificato di omologazione, dovrebbe essere un unico foglio di carta e dovrebbe essere presentato in un formato e con un sistema di numerazione comuni per tutte le direttive, in modo da essere facilmente adattabile in futuro all'elaborazione elettronica dei dati.

2.3.1. Cio' porterebbe a un sostanziale snellimento delle procedure amministrative attuali, perché questo certificato di omologazione, in circostanze normali, dovrebbe essere l'unico documento scambiato fra Stati membri.

2.3.2. L'intero meccanismo, a parere del Comitato dipende da come le autorità competenti dei vari Stati membri coopereranno fiduciosamente per la realizzazione di un vero mercato interno.

3. **Osservazioni particolari**

3.1. Le disposizioni previste per stabilire e verificare la conformità della produzione sono ampiamente soddisfacenti. Tuttavia, il Comitato desidera formulare le osservazioni seguenti:

3.1.1. **Articolo 1**

La Commissione propone di aggiungere le definizioni di "entità tecnica" e di "componente", nozioni già di uso corrente.

Il Comitato rileva tuttavia che la definizione di entità tecnica sembra in contraddizione con l'articolo 9 bis 2: la definizione prevede che l'entità tecnica possa essere omologata solo in connessione con uno o più tipi di veicoli, mentre l'art. 9 bis 2 nuovo (come del resto il 9 bis 2 attuale) parlano di tale connessione solo come di un'eventualità.

ESC - Historical Archives

3.1.2. **Articolo 5, paragrafo 2**

L'articolo 5 tratta della trasmissione delle informazioni relative all'omologazione e prevede la possibilità di richiedere ulteriori informazioni. Anche se il Comitato si rende conto della necessità di prevedere ulteriori informazioni in questo articolo, è assolutamente indispensabile far sì che tale diritto non dia adito ad abusi, ad esempio richieste regolari e forse esagerate di informazioni supplementari. Se tale pratica dovesse svilupparsi, i benefici che si cercano con lo snellimento delle procedure amministrative inizierebbero a ridursi.

3.1.3. **Articolo 8, paragrafo 2**

In tale articolo la proposta stabilisce che ogni controllo di conformità al tipo omologato deve essere effettuato entro 6 mesi dalla data della richiesta. Tuttavia, non menziona né prevede un periodo di notifica preliminare su cui un produttore possa ragionevolmente contare per quanto riguarda l'intenzione da parte delle autorità competenti di effettuare una verifica di conformità al tipo omologato - tale periodo potrebbe variare da qualche ora a qualche settimana e in realtà è necessario che sia specificato, in modo che tutti gli Stati membri applichino una prassi comune in proposito.

Il Comitato raccomanda inoltre che lo Stato membro che contesta la conformità al tipo omologato, non solo dovrebbe avvertire lo Stato membro che ha concesso l'omologazione - pratica normale - ma dovrebbe anche **contemporaneamente informarne il produttore**. Cio' consentirebbe a quest'ultimo di provvedere a controllare la conformità al tipo e ridurre al minimo le possibilità di produrre veicoli non conformi, che dovrebbero successivamente essere individuati e modificati.

Il Comitato suggerisce inoltre di sostituire nel testo francese l'espressione "au besoin" con "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Articolo 8, paragrafo 4**

La formulazione di questo articolo, a parere del Comitato, non corrisponde al principio "chi perde paga". In altre parole, se la conformità di produzione contestata da uno Stato membro viene riconosciuta conforme, dopo essere stata controllata dallo Stato membro che ha concesso l'omologazione, allora **lo Stato membro che ha contestato a torto la conformità dovrebbe pagare** le normali spese di verifica. Analogamente, se il veicolo non è trovato conforme, allora **è il produttore ad accollarsi le spese** sia della verifica, sia, come è normale, della modifica dei veicoli già prodotti, se cio' viene richiesto dalle autorità. Non solo un tale accordo su base comunitaria rappresenterebbe una distribuzione equa e ragionevole di responsabilità, ma potrebbe pure fungere da deterrente verso uno Stato membro che potrebbe

EESC Historical Archives

voler abusare delle disposizioni di questa direttiva per obiettivi diversi da quelli previsti.

4. Articoli 11 e 13

4.1. Sebbene il Comitato, in linea di massima, sia favorevole ad accelerare la procedura di adattamento della Direttiva al progresso tecnico, essa non è d'accordo, per quanto riguarda il settore automobilistico, con la introduzione di una nuova procedura che finirebbe per ridurre il ruolo del Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico a un ruolo puramente consultivo. Secondo il Comitato, non bisogna sopprimere la procedura di voto di un comitato che si è mostrato capace di ottenere risultati e che ha contribuito con notevoli capacità professionali ai lavori di preparazione della legislazione comunitaria in quest'area, in particolare in un momento in cui il completamento del sistema di omologazione europeo si avvicina alla fine. Ciononostante, tuttavia, il Comitato sarebbe a favore di una rigorosa applicazione delle procedure di lavoro del comitato, specialmente con la fissazione di scadenze vincolanti e precise. Si dovrebbe però garantire che le organizzazioni interessate (industria, datori di lavoro, rappresentanti dei lavoratori, consumatori) vengano consultate su tutte le questioni che hanno effetti sulla sicurezza e la salute.

Bruxelles, 1° luglio 1987.

Il Presidente	Il Segretario Generale
del Comitato economico	del Comitato economico
e sociale	e sociale
Alfons MARGOT	Roger LOUET

EESC - Historical Archives

IND/306

Brussel, 1 juli 1987

ADVIES
van het Economisch en Sociaal Comité
over het
"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"
(COM (87) 26 def.)

EESC - Historical Archives

CES 632/87 E/HL/adn/ef

De Raad heeft op 18 februari 1987 besloten, overeenkomstig de bepalingen van art. 100 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap het Economisch en Sociaal Comité om advies te vragen met betrekking tot het

"Voorstel voor een richtlijn (EEG) van de Raad tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten inzake de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan"

(COM (87) 26 def.).

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 juni 1987 goedgekeurd. Rapporteur was de heer PERRIN-PELLETIER.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 247e Zitting (vergadering van 1 juli 1987) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd:

* * *

Het Comité stemt met dit richtlijnvoorstel in, mits de volgende opmerkingen in aanmerking worden genomen:

1. **Inleiding**

1.1 Gedurende 1986 heeft D.-G. III van de Commissie bezoeken gebracht aan de instanties die in de lid-staten met de typegoedkeuring zijn belast, ten einde de procedures van typegoedkeuring, zoals deze in de praktijk verlopen, te evalueren. Uit deze evaluatie bleek duidelijk dat de procedure van typegoedkeuring in sommige gevallen een té bureaucratisch karakter vertoonde en dat de voorschriften betreffende de te verstrekken gegevens in sommige gevallen per lid-staat aanmerkelijk uiteenliepen.

1.2 Bijgevolg hebben de diensten van de Commissie een ad hoc-werkgroep in het leven geroepen die is belast met de stroomlijning en verduidelijking van de procedures voor de EEG-typegoedkeuring. Hierbij zijn alle lid-staten, de automobiel- en onderdelenproducerende industrie alsmede de consumentenorganisaties betrokken.

1.2.1 Dit voorstel van de Commissie is het eerste concrete resultaat van deze raadplegingsprocedure.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1 De voorgestelde wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, welke richtlijn als kaderrichtlijn voor de EEG-typegoedkeuring van motorvoertuigen een essentiële factor bij de verwezenlijking van een binnenmarkt voor motorvoertuigen vormt, past in het kader van het "Witboek inzake de voltooiing van de interne markt".

ESC Historical Archives

2.1.1 Naar het oordeel van het Comité dienen de invoering en daadwerkelijke toepassing van een volledige EEG-typegoedkeuring voor motorvoertuigen in dit verband te worden gezien.

2.2 Bijgevolg herhaalt het Comité zijn standpunt, dat een volledige EEG-typegoedkeuring zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk eind 1992 een feit dient te zijn. Ter wille van de veiligheid van de consument en ten einde milieu en werkgelegenheid te beschermen, dringt het Comité er met klem op aan om de EG-voorschriften betreffende de typegoedkeuring even strikt op in eigen land geproduceerde als op ingevoerde voertuigen toe te passen en ervoor te zorgen dat deze voorschriften op de markt van de Gemeenschap geen concurrentiedistorsie teweegbrengen.

2.3 Volgens het Comité dient het inlichtingenformulier dat tussen de lid-staten moet circuleren, voor de met de typegoedkeuring belaste instanties zoveel informatie te bevatten, dat zij uitsluitend aan de hand daarvan kunnen nagaan of een bepaald voertuig, een afzonderlijke technische eenheid of onderdeel in overeenstemming zijn met het goedgekeurde type. Voor zover mogelijk dient dit document, dat in de wandeling "goedkeuringsformulier" wordt genoemd, uit één vel papier te bestaan en een voor alle richtlijnen gemeenschappelijk formaat en dito nummering te bezitten, zodat dit formulier later zonder problemen kan worden aangepast in verband met elektronische informatieverwerking.

2.3.1 Dit zou leiden tot een aanmerkelijke stroomlijning van de bestaande bestuursrechtelijke procedures, aangezien dit certificaat van typegoedkeuring normaliter het enige document dient te zijn dat tussen lid-staten circuleert.

2.3.2 Of dit systeem zal functioneren, hangt volgens het Comité af van de vraag of de instanties die in de afzonderlijke lid-staten met de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan zijn belast, vol vertrouwen in de geest van een te verwezenlijken echte binnenmarkt samenwerken.

3. **Bijzondere opmerkingen**

3.1 De voorgestelde bepalingen om vast te stellen c.q. na te gaan of een produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, zijn voor het merendeel bevredigend. Wel wil het Comité nog de volgende opmerkingen maken:

3.1.1 **Art. 1**

De Commissie stelt voor om in dit artikel ook de definities van de reeds frequent gebruikte begrippen "afzonderlijke technische eenheid" en "onderdeel" te vermelden.

Het Comité constateert evenwel dat de definitie van een "afzonderlijke technische eenheid" strijdig lijkt met datgene wat in art. 9 bis, lid 2, is bepaald: krachtens de definitie kan de "afzonderlijke technische eenheid" namelijk maar alleen worden goedgekeurd in samenhang met één of meer aangegeven voertuigtypen, terwijl in de nieuwe formulering van art. 9, lid 2 (evenals trouwens in het bestaande art. 9, lid 2) van deze samenhang uitsluitend als mogelijkheid wordt gesproken.

3.1.2 **Art. 5, lid 2**

Artikel 5 heeft betrekking op het verstrekken van informatie over de typegoedkeuring en bevat voorts bepalingen inzake te verstrekken nadere gegevens. Het Comité ziet weliswaar in dat de in dit lid vervatte bepaling, dat om nadere gegevens kan worden verzocht, noodzakelijk is, doch er moet beslist voor worden gezorgd dat van dit recht geen misbruik wordt gemaakt door herhaaldelijke en wellicht overdreven verzoeken om nadere gegevens. Mocht het namelijk daartoe komen, dan zou dit betekenen dat de met de stroomlijning van de bestuursrechtelijke procedures beoogde voordelen, weer teniet gaan.

3.1.3 **Art. 8, lid 2**

In dit artikel van het richtlijnvoorstel is bepaald dat, indien er een verzoek wordt ingediend om te controleren of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, een dergelijke controle binnen 6 maanden na dit verzoek dient te worden uitgevoerd. In dit artikel wordt echter met geen woord gerept van, noch is hierin iets bepaald over de termijn waarbinnen een automobielproducent, nadat hem tevoren is medegedeeld dat een controle zal plaatsvinden, ook redelijkerwijs kan verwachten dat de met de typegoedkeuring belaste instanties tot een dergelijke controle zullen overgaan; deze termijn zou kunnen liggen tussen een paar uur en een paar weken en dient beslist te worden gepreciseerd, zodat een dergelijke kwestie in alle lid-staten op dezelfde wijze wordt afgehandeld.

Voorts is het volgens het Comité aan te bevelen dat de lid-staat die verzocht heeft om na te gaan of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is, niet alleen de lid-staat die de typegoedkeuring heeft verleend, in kennis stelt - wat de normale gang van zaken is -, maar tegelijkertijd ook de automobielproducent van een dergelijk verzoek op de hoogte stelt. Hierdoor zouden de producenten namelijk onmiddellijk maatregelen kunnen nemen om na te gaan of de produktie met het goedgekeurde type in overeenstemming is en zou de mogelijkheid dat voertuigen worden geproduceerd die niet met het goedgekeurde type in overeenstemming zijn en die dan zouden moeten worden teruggeroepen om te worden aangepast, zo veel mogelijk worden beperkt.

Voorts doet het Comité de suggestie, in de Franse versie van het richtlijnvoorstel i.p.v. de woorden "au besoin" de woorden "s'il l'estime nécessaire" te gebruiken.

3.1.4 **Art. 8, lid 4**

Volgens het Comité komt in de formulering van dit artikel niet het beginsel "wie ongelijk heeft, moet betalen" tot uiting. Anders gezegd, mocht een lid-staat betwijfelen of een produktie in overeenstemming is met het goedgekeurde type, en mocht na controle door de lid-staat die de typegoedkeuring heeft verleend, niettemin blijken dat de bewuste produktie wèl met het goedgekeurde type in overeenstemming is, dan dient **de lid-staat die de overeenstemming van de produktie met het goedgekeurde type ten onrechte heeft betwist**, alle redelijke kosten die zijn ontstaan doordat de overeenstemming van de produktie moest worden nagegaan, voor zijn rekening te nemen. Evenzo dient de automobielproducent, wanneer blijkt dat het voertuig niet in overeenstemming is met het goedgekeurde type, de kosten van het verifiëren van de overeenstemming van de produktie te dragen en, zoals gebruikelijk is, de kosten van aanpassing van reeds geproduceerde voertuigen, indien een dergelijke aanpassing door

de overheid wordt verlangd. Een dergelijke overeenkomst die voor de gehele Gemeenschap zou gelden, zou niet alleen een billijke en redelijke verdeling van de verantwoordelijkheid inhouden, maar zou ook de lid-staten ervan kunnen weerhouden, een oneigenlijk gebruik van de bepalingen van deze richtlijn te maken.

4. Artt. 11 en 13

4.1 Het Comité is in het algemeen voorstander van een bespoediging van de procedure voor de aanpassing van de richtlijnen aan de vooruitgang van de techniek. Wat de automobielsector betreft, kan het er evenwel niet mee akkoord gaan dat **een nieuwe procedure wordt ingevoerd die erop zou neerkomen dat het Comité voor de aanpassing aan de vooruitgang van de techniek alleen nog maar een louter adviserende taak overhoudt**. Het Comité is van oordeel dat **niet mag worden overgegaan tot afschaffing** van de procedure van stemming van een comité, dat heeft aangetoond dat het resultaten kan **boeken** en waarvan de inschakeling een aanzienlijke inbreng aan deskundigheid bij de lopende werkzaamheden ter voorbereiding van de wettelijke voorschriften van de Gemeenschap op dit gebied heeft betekend, vooral op een tijdstip waarop de voltooiing van een systeem van EEG-typegoedkeuring nagenoeg in zicht is. Desalniettemin zou het Comité er evenwel voorstander van zijn dat de wijze van werken van dit comité strakker wordt geregeld, in het bijzonder wat het stellen van nauwkeurige en bindende termijnen betreft. Voorts dient ervoor te worden gezorgd dat de betrokken organisaties (industrie, werkgevers, werknemers en consumenten) over alle vraagstukken die van invloed zijn op veiligheid en gezondheid, worden geraadpleegd.

Brussel, 1 juli 1987

De voorzitter	De secretaris-generaal
van het	van het
Economisch en Sociaal Comité	Economisch en Sociaal Comité
A. MARGOT	R. LOUET

EESC - Historical Archives

IND/306

Bruxelles, den 1. juli 1987

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs
UDTALELSE
om
"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"
(KOM(87) 26 endelig udg.)

CES 632/87 FN/JC/alj

EESC - Historical Archives

Rådet for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 18. februar 1987 under henvisning til EØF-traktatens artikel 100 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om

"Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil"

(KOM(87) 26 endelig udg.).

Det forberedende arbejde henvistes til Udvalgets sektion for industri, handel, håndværk og tjenesteydelser, som udpegede François PERRIN-PELLETIER til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 3. juni 1987.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 247. plenarforsamling, den 1. juli 1987, enstemmigt følgende udtalelse:

ØSU godkender forslaget til direktiv under forbehold af, at følgende bemærkninger tages i betragtning.

1. Indledning

1.1. I 1986 besøgte GD III i Kommissionen medlemsstaternes kompetente typegodkendelsesmyndigheder med det formål at foretage en vurdering af typegodkendelsesproceduren, som den på nuværende tidspunkt praktiseres. Det fremgik klart, at proceduren i nogle tilfælde var unødvendig bureaukratisk, ligesom det i visse tilfælde var meget forskelligt, hvilke oplysninger medlemsstaterne forlangte.

1.2. Kommissionens tjenestegrene nedsatte derfor en ad hoc-arbejdsgruppe, som skulle ajourføre og forenkle EØF-standardtypegodkendelsesprocedurer. Samtlige medlemsstater, automobilindustrien og komponentproducenterne samt forbrugerorganisationerne deltager i dette arbejde.

1.2.1. Det foreliggende forslag fra Kommissionen er det første resultat af denne høringsprocedure.

2. Generelle bemærkninger

2.1. Den foreslåede ændring af direktiv 70/156/EØF, dvs. rammedirektivet for EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer, som udgør en integrerende faktor i etableringen af ét internt marked for motorkøretøjer, falder inden for rammerne af "Hvidbogen om gennemførelse af det interne marked".

EESC Historical Archives

2.1.1. Indførelsen og den konkrete gennemførelse af fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse af motorkøretøjer skal efter ØSU's opfattelse ses i lyset af dette.

2.2. ØSU anmoder derfor atter om, at der så hurtigt som muligt, og senest i 1992, gennemføres fuldstændig EØF-standardtypegodkendelse. Af hensyn til forbrugernes sikkerhed, miljøet og beskæftigelsen fastholder ØSU imidlertid, at EF's typegodkendelseskrav skal håndhæves med samme konsekvens over for såvel EF-fremstillede som importerede køretøjer, og at de ikke må føre til konkurrenceforvridning på EF-markedet.

2.3. ØSU mener, at det dokument, som cirkulerer mellem medlemsstaterne, bør give typegodkendelsesmyndighederne tilstrækkelig information til at kunne kontrollere, at et specifikt køretøj eller separate tekniske enheder eller komponenter opfylder kravene til den godkendte type - **hverken mere eller mindre**. Det pågældende dokument, eller standardtypegodkendelsesskemaet, som det benævnes, bør såvidt muligt bestå af et enkelt ark papir og have et format og nummereringssystem, der er fælles for alle direktiver, så det senere let vil kunne bruges ved elektronisk databehandling.

2.3.1. Man vil derigennem opnå en væsentlig forenkling af de eksisterende administrative procedurer, da dette standardtypegodkendelsesskema under normale omstændigheder vil være det eneste dokument, som cirkulerer mellem medlemsstaterne.

2.3.2. Hele ordningen vil efter ØSU's opfattelse forudsætte, at de myndigheder, som i de enkelte medlemslande udsteder godkendelser, kan arbejde sammen i gensidig tillid henimod gennemførelsen af et virkeligt indre marked.

3. Særlige bemærkninger

3.1. De foranstaltninger, der foreslås med henblik på at gennemføre og kontrollere produktionsoverensstemmelse, er stort set tilfredsstillende. ØSU har dog følgende bemærkninger at fremføre:

3.1.1. Artikel 1

Kommissionen foreslår, at man medtager definitionerne på en "teknisk enhed" og en "komponent"; disse begreber er allerede almindeligt benyttet.

ØSU konstaterer dog, at definitionen på en "teknisk enhed" forekommer at være i modstrid med artikel 9 a, stk. 2: ifølge definitionen kan den tekniske enhed kun typegodkendes i forbindelse med en eller flere specifikke typer køretøjer, hvorimod denne forbindelse i den ny artikel 9 a, stk. 2 (og for øvrigt også i den nuværende artikel 9 a, stk. 2) kun omtales som en mulighed.

3.1.2. **Artikel 5, stk. 2**

Artikel 5 vedrører standardtypegodkendelsesoplysninger og åbner mulighed for at indhente yderligere oplysninger. ØSU kan godt se behovet for en bestemmelse vedrørende nærmere oplysninger i denne artikel; det er imidlertid overordentligt nødvendigt at sikre, at denne ret ikke misbruges, således at der systematisk eller måske i overdrevent omfang anmodes om supplerende oplysninger. Hvis en sådan praksis skulle opstå, ville de fordele, som tilstræbes med forenklingen af de administrative procedurer, langsomt forsvinde.

3.1.3. **Artikel 8, stk. 2**

Det hedder i denne artikel, at enhver produktionsoverensstemmelseskontrol skal finde sted inden seks måneder efter anmodningsdatoen. Der er imidlertid intet nævnt eller fastsat med hensyn til det forhåndsvarsel, som en producent med rimelighed måtte forvente fra de godkendende myndigheder, som agter at foretage en overensstemmelseskontrol. Der kan være tale om et tidsrum fra nogle få timer og op til nogle uger, og der er på dette punkt virkelig behov for en præcisering, så praksis på dette område kan blive den samme i alle medlemsstater.

ØSU anbefaler endvidere, at den medlemsstat, som drager produktionsoverensstemmelsen i tvivl, ikke blot skal underrette den medlemsstat, som har meddelt standardtypegodkendelsen - dvs. den normale fremgangsmåde - men også **samtidig producenten**. Producenterne ville derigennem få mulighed for øjeblikkeligt at undersøge produktionsoverensstemmelsen og i størst muligt omfang begrænse risikoen for at fremstille køretøjer, som ikke opfylder standardtypegodkendelseskravene, og som derfor senere må indkaldes til korrigering.

ØSU foreslår også, at man i den franske udgave erstatter ordene "au besoin" med "s'il l'estime nécessaire".

3.1.4. **Artikel 8, stk. 4**

ØSU finder ikke, at formuleringen af denne artikel tilgodeser princippet "taber betaler". Hvis med andre ord en medlemsstat stiller spørgsmålstegn ved produktionsoverensstemmelsen, men en kontrol foretaget af den medlemsstat, som har meddelt standardtypegodkendelsen, alligevel viser, at overensstemmelsen er til stede, så bør **førstnævnte medlemsstat betale de omkostninger i forbindelse med produktoverensstemmelseskontrollen**, som må anses for rimelige. Tilsvarende **skal producenten**, hvis det viser sig, at køretøjet ikke svarer til typegodkendelsen, **afholde udgifterne til produktoverensstemmelseskontrollen**, og, som det er praksis, udgifterne i forbindelse med korrigering af allerede producerede køretøjer, hvis myndighederne kræver en sådan. En sådan aftale på

EF-plan ville ikke alene sikre en ligelig og rimelig fordeling af ansvaret, men den ville også virke afskrækkende over for medlemsstater, som kunne overveje at misbruge bestemmelserne i dette direktiv til andre formål end de netop påtænkte.

4. **Artikel 11 og 13**

4.1. Selv om ØSU generelt går ind for en hurtigere tilpasning af direktiverne til den tekniske udvikling, kan det dog ikke godkende, **at man inden for automobilsektoren indfører en ny procedure, som vil resultere i, at udvalget for tilpasning til den tekniske udvikling reduceres til et rent rådgivende organ**. ØSU mener, at **man bør fastholde** afstemningsproceduren i et udvalg, som har vist at kunne opnå resultater, og som har ydet betydelig ekspertbistand i forbindelse med det igangværende arbejde med forberedelsen af EF-lovgivningen på dette område, og dét specielt på et tidspunkt, hvor færdiggørelsen af en EF-standardtypegodkendelsesordning er forestående. ØSU vil på den anden side gerne gå med til en stramning af udvalgets arbejdsprocedurer, specielt med hensyn til indførelsen af præcise og bindende tidsfrister. Desuden må det sikres, at de berørte organisationer (industrien, arbejdsgiverne, arbejdstagerrepræsentanterne og forbrugerne) bliver hørt i alle spørgsmål, som har indflydelse på sikkerhed og sundhed.

Bruxelles, den 1. juli 1987.

Alfons MARGOT	Roger LOUET
Formand for	Generalsekretær for
Det Økonomiske og Sociale	Det Økonomiske og Sociale
Udvalg	Udvalg

EESC Historical Archives

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

BIOM/306

Βρυξέλλες, 1η Ιουλίου 1987.

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"

(έγγρ. COM (87) 26 τελικό)

EESC - Historical Archives

CES 632/87 Τ/ΔΑ/μα

Rue Ravenstein 2 - B - 1000 BRUXELLES - Τηλ. 519.90.11 - Télécopieur 513.48.93 - Telex 25 983 CESEUR

Στις 18 Φεβρουαρίου 1987, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, με βάση το άρθρο 235 της Συνθήκης για την ίδρυση της ΕΟΚ, να γνωμοδοτήσει για την

"Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους"
(έγγρ. COM (87) 26 τελικό).

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 3 Ιουνίου 1987 με βάση την εισήγηση του κ. PERRIN-PELLETIER.

Στη 247η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 1ης Ιουλίου 1987) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση:

* * *

Η ΟΚΕ εγκρίνει την πρόταση οδηγίας με την επιφύλαξη των ακόλουθων παρατηρήσεων:

1. Εισαγωγή

1.1. Κατά τη διάρκεια του 1986, η ΓΔ III της Επιτροπής ήλθε σε επαφή με τις αρμόδιες υπηρεσίες έγκρισης οχημάτων με κινητήρα των κρατών μελών, με σκοπό την αξιολόγηση της διαδικασίας έγκρισης όπως εφαρμόζεται έως τώρα στην πράξη. Από τις επαφές αυτές προέκυψε σαφώς ότι η διαδικασία έγκρισης εφαρμόζονταν, σε ορισμένες περιπτώσεις με αδικαιολόγητα γραφειοκρατικό τρόπο και ότι οι προϋποθέσεις όσον αφορά τις πληροφορίες διαφέρουν, σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα ουσιαστικά, από κράτος σε κράτος.

1.2. Κατά συνέπεια οι υπηρεσίες της Επιτροπής συνέστησαν μια ομάδα εργασίας AD HOC, με σκοπό να εξετάσει, να απλουστεύσει και να διασαφηνίσει τις κοινοτικές διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΟΚ, μια διαδικασία στην οποία συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη, εκπρόσωποι της βιομηχανίας κατασκευής οχημάτων και εξαρτημάτων και οι καταναλωτές.

1.2.1. Η παρούσα πρόταση της Επιτροπής αποτελεί ένα πρώτο αποτέλεσμα της διαβουλευτικής αυτής διαδικασίας.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η προτεινόμενη τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, δηλαδή της οδηγίας πλαίσιο για τις εγκρίσεις τύπου ΕΟΚ των οχημάτων με κινητήρα, η οποία αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την επίτευξη της ενιαίας εσωτερικής αγοράς για οχήματα με κινητήρα, εντάσσεται στο σύστημα του "Λευκού Βιβλίου σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς".

EESC Historical Archives

2.1.1. Η ΟΚΕ κρίνει ότι η επίτευξη και η αποτελεσματική εφαρμογή της πλήρους έγκρισης τύπου ΕΟΚ για οχήματα με κινητήρα, θα πρέπει να εξετασθούν κάτω από το πρίσμα αυτό.

2.2. Συνεπώς η ΟΚΕ επαναλαμβάνει το αίτημά της να επιτευχθεί η έγκριση τύπου ΕΟΚ των οχημάτων σε ολόκληρη την Κοινότητα, όσο το δυνατό συντομότερα και οπωσδήποτε πριν το 1992. Ωστόσο, η ΟΚΕ επιμένει ότι για την ασφάλεια των καταναλωτών και την προστασία του περιβάλλοντος, τα κοινοτικά κριτήρια όσον αφορά την έγκριση θα πρέπει να τηρούνται εξίσου αυστηρά τόσο όσον αφορά τα οχήματα εγχώριας παραγωγής όσο και τα εισαγόμενα οχήματα.

2.3. Η ΟΚΕ εκφράζει τη γνώμη ότι το έγγραφο που θα αποστέλλεται από ένα κράτος μέλος σε ένα άλλο, θα πρέπει να παρέχει επαρκείς πληροφορίες στις αρχές έγκρισης για να είναι σε θέση να εξακριβώσουν αν ένα συγκρεκριμένο όχημα, μια ανεξάρτητη τεχνική μονάδα ή ένα εξάρτημα, ανταποκρίνεται ακριβώς στο εγκεκριμένο πρότυπο. Στο μέτρο του δυνατού το έγγραφο αυτό, γνωστό ως πιστοποιητικό έγκρισης, θα πρέπει να αποτελείται από ένα μόνο φύλλο, να έχει ενιαίο μέγεθος και με σύστημα αρίθμησης κοινό για όλες τις οδηγίες, ώστε να μπορεί στο μέλλον να προσαρμοσθεί εύκολα σε σύστημα ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων.

2.3.1. Αυτό θα συντελούσε στην ουσιαστική απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται σήμερα, επειδή το πιστοποιητικό έγκρισης θα αποτελεί κάτω από κανονικές συνθήκες, το μόνο έγγραφο το οποίο θα ανταλλάσσεται μεταξύ κρατών μελών.

2.3.2. Σύμφωνα με τη γνώμη της ΟΚΕ η λειτουργία του όλου συστήματος εξαρτάται από τη συνεργασία σε κλίμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης που θα καθιερωθεί μεταξύ των αρχών, που είναι αρμόδιες για την έκδοση αδειών κυκλοφορίας σε κάθε κράτος μέλος, με σκοπό την υλοποίηση μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Τα μέτρα που προβλέπονται για την εφαρμογή και έλεγχο της πιστότητας της παραγωγής είναι σε μεγάλο βαθμό ικανοποιητικά. Η ΟΚΕ επιθυμεί ωστόσο να διατυπώσει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

3.1.1. Άρθρο 1

Η Επιτροπή προτείνει να προστεθούν οι έννοιες "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα" και "εξάρτημα", που ήδη χρησιμοποιούνται συχνά.

Η ΟΚΕ διαπιστώνει όμως ότι η έννοια "ανεξάρτητη τεχνική μονάδα" φαίνεται να έρχεται σε αντίφαση προς το άρθρο 9α, παράγρ. 2. Σύμφωνα με τον σχετικό ορισμό η ανεξάρτητη τεχνική μονάδα μπορεί να εγκριθεί μόνο σε σύνδεσμο με έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, ενώ το νέο άρθρο 9α, παράγρ. 2 (όπως εξάλλου και το σημερινό άρθρο 9α, παράγρ. 2) δεν αναφέρει τον σύνδεσμο αυτό παρά μόνο σαν ένα ενδεχόμενο.

3.1.2. **Άρθρο 5, παράγρ. 2**

Το άρθρο 5 αφορά την ανακοίνωση πληροφοριών σχετικά με την έγκριση και διευκολύνει την πρόσβαση σε συμπληρωματικές πληροφορίες. Αν και η ΟΚΕ αναγνωρίζει την ανάγκη που μνημονεύεται στο άρθρο περί παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών, είναι απαραίτητο να διασφαλισθεί ότι το δικαίωμα αυτό δεν πρέπει να παρεκτραπεί σε καταχρήσεις όπως η υποβολή αιτήσεων με τρόπο συστηματικό και ακόμη περισσότερο υπερβολικό για την παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών. Αν η πρακτική αυτή επεκταθεί τα πλεονεκτήματα που προεξοφλούνται από τον ορθολογισμό των διοικητικών διαδικασιών μπορεί να εκμηδενισθούν.

3.1.3. **Άρθρο 8, παράγρ. 2**

Η πρόταση της Επιτροπής θεσπίζει στο άρθρο αυτό ότι κάθε έλεγχος πιστότητας που ζητείται, θα πρέπει να διεξάγεται εντός προθεσμίας έξη μηνών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης. Αντίθετα, στο άρθρο αυτό δεν γίνεται καμία μνεία ή πρόβλεψη όσον αφορά την περίοδο προκαταβολικής ανακοίνωσης την οποία ένας κατασκευαστής μπορεί λογικά να αναμένει ή να ζητήσει από τις αρχές έγκρισης οι οποίες είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή του ελέγχου· η περίοδος αυτή μπορεί να κυμαίνεται μεταξύ μερικών ωρών και μερικών εβδομάδων και χρειάζεται επομένως να προσδιοριστεί επακριβώς, ώστε όλα τα κράτη μέλη να ακολουθούν την ίδια τακτική σχετικά με το θέμα.

Επιπλέον, η ΟΚΕ συνιστά, όπως το κράτος μέλος το οποίο αμφισβητεί την πιστότητα της παραγωγής ειδοποιεί όχι μόνο στο κράτος μέλος που χορήγησε την έγκριση, όπως συμβαίνει συνήθως, αλλά **να ενημερώνει συγχρόνως και τον κατασκευαστή**. Έτσι οι κατασκευαστές θα είναι σε θέση να λάβουν αμέσως μέτρα για να ελέγξουν την πιστότητα της παραγωγής και να μειώσουν στο ελάχιστο την πιθανότητα να κατασκευαστούν οχήματα που δεν ανταποκρίνονται στο εγκεκριμένο πρωτότυπο, οχήματα που θα πρέπει κατόπιν να επιδιορθωθούν.

Επιπλέον η ΟΚΕ προτείνει να αντικατασταθούν στο γαλλικό κείμενο της πρότασης οι λέξεις "AU BESOIN" με τις λέξεις "S'IL ESTIME NECESSAIRE".

3.1.4. **Άρθρο 8, σημείο 4**

Η διατύπωση του άρθρου αυτού δεν αντικατοπτρίζει, κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, την αρχή "όποιος χάνει πληρώνει". Δηλαδή σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος αμφισβητεί την πιστότητα μιας παραγωγής, η οποία ύστερα από έλεγχο που διεξήγαγε το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση, αποδεικνύεται σύμφωνη με το εγκεκριμένο πρωτότυπο, **το κράτος μέλος το οποίο αδίκως αμφισβήτησε την πιστότητα** θα πρέπει να υποχρεούται να αναλάβει οποιοδήποτε λογικό κόστος προέκυψε κατά την επαλήθευση της πιστότητας. Παρομοίως, αν αποδειχθεί ότι το όχημα δεν ανταποκρίνεται στο πρωτότυπο, **το κόστος της επαλήθευσης και λογικά και το κόστος επιδιόρθωσης των οχημάτων** που ήδη έχουν κατασκευαστεί, αν αυτό απαιτηθεί από τις αρχές, επιβαρύνει τον κατασκευαστή. Η επίτευξη μιας παρόμοιας συμφωνίας σε κοινοτικό επίπεδο, όχι μόνο αποτελεί ένα κατάλληλο και λογικό καταμερισμό των ευθυνών, αλλά αποτρέπει και κάθε καταχρηστική εφαρμογή των

διατάξεων της οδηγίας αυτής από ένα κράτος μέλος το οποίο αποβλέπει σε σκοπούς διαφορετικούς από αυτούς που επιδιώκονται πραγματικά από την οδηγία.

4. Άρθρα 11 και 13

4.1. Η ΟΚΕ αν και τάσσεται γενικά υπέρ της επιτάχυνσης της διαδικασίας προσαρμογής των οδηγιών στην τεχνική πρόοδο εντούτοις, σε ό,τι αφορά τον τομέα της βιομηχανίας αυτοκινήτων, δεν μπορεί να συμφωνήσει με την καθιέρωση μιας νέας διαδικασίας που θα είχε σαν αποτέλεσμα να υποβαθμιστεί ο ρόλος της Επιτροπής, για την προσαρμογή της τεχνικής προόδου, και να καταστεί καθαρά συμβουλευτικός. Η ΟΚΕ κρίνει ότι δεν πρέπει να καταργηθεί η διαδικασία ψηφοφορίας που απέδειξε ότι είναι ικανή να φέρει αποτελέσματα και που συνέβαλε στην απόκτηση σημαντικής πείρας κατά την πορεία των εργασιών για την προετοιμασία της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα αυτό, ιδιαίτερα στην τελική φάση της ολοκλήρωσης ενός ευρωπαϊκού συστήματος έγκρισης τύπου. Παρά το γεγονός αυτό όμως, η ΟΚΕ τάσσεται υπέρ της λογικότερης οργάνωσης των εργασιών της Επιτροπής, ιδιαίτερα όσον αφορά τη θέση ακριβών και δεσμευτικών προθεσμιών. Εξάλλου θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι η γνώμη των οργανώσεων που συμμετέχουν (βιομηχανία, εργοδότες, εκπρόσωποι των εργαζομένων, καταναλωτές), θα ζητείται για όλα τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την υγεία.

Βρυξέλλες, 1 Ιουλίου 1987.

Ο Πρόεδρος	Ο Γενικός Γραμματέας
της Οικονομικής	της Οικονομικής και Κοινωνικής
και Κοινωνικής Επιτροπής	Επιτροπής
ALFONS MARGOT	ROGER LOUET

EESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEAS

IND/306

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

Bruselas, 1 de julio de 1987

DICTAMEN
del Comité Económico y Social
sobre la
"Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"
(COM(87) 26 final)

CES 632/87 MIG/FAR/ii/mc

FESC - Historical Archives

El 18 de febrero de 1987, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social, de conformidad con el artículo 100 del Tratado por el que se creaba la Comunidad Económica Europea, sobre la

> "Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques"
> (COM(87) 26 final)

La Sección de Industria, Comercio, Artesanía y Servicios, a la que se asignó la preparación de los trabajos del Comité en la materia, adoptó su dictamen el 3 de junio de 1987, bajo la ponencia del Sr. PERRIN-PELLETIER.

En el curso de su 247ª Sesión Plenaria (reunión del 1 de julio de 1987), el Comité Económico y Social adoptó por unanimidad el siguiente dictamen :

*

* *

El Comité aprueba la propuesta de directiva, con las siguientes reservas :

1. Introducción

1.1. Durante 1986, la DG III de la Comisión visitó a las autoridades encargadas de la homologación en los diferentes Estados miembros, a fin de efectuar una evaluación de la forma

CESE Historical Archives

1. Introducción

1.1. Durante 1986, la DG III de la Comisión visitó a las autoridades encargadas de la homologación en los diferentes Estados miembros, a fin de efectuar una evaluación de la forma en que realmente se practica en la actualidad el proceso de homologación. El resultado manifestó con claridad que el proceso de homologación era, en algunos casos, excesivamente burocrático, variando los requisitos respecto a la información, en algunos casos sustancialmente, entre los Estados miembros.

1.2. En consecuencia, los servicios de la Comisión establecieron un grupo de trabajo ad hoc a fin de revisar, simplificar y clarificar los procedimientos de homologación CEE, proceso en el que todos los Estados miembros, así como las industrias de vehículos y componentes y los consumidores están participando.

1.2.1. La primera consecuencia de este proceso consultivo es la presente propuesta de la Comisión.

2. Comentarios generales

2.1. La propuesta modificación de la Directiva 70/156/CEE, esto es : la Directiva marco para la homologación CEE de vehículos de motor, que constituye un factor íntegro para la consecución de un único mercado interno para vehículos de motor, se enmarca en el "Libro Blanco sobre la Realización del Mercado Interno".

2.1.1. En opinión del Comité, el logro y la efectiva realización de la homologación CEE para vehículos de motor debería ser considerado en este contexto.

FESO - Historical Archives

2.2. De esta manera, el Comité reitera su solicitud en el sentido de que se lleve a cabo la completa homologación europea con la mayor rapidez posible y, en cualquier caso, antes de 1992. Sin embargo, el Comité, en aras de la seguridad del consumidor y la protección del medio ambiente y del empleo, insiste en que los requisitos comunitarios relativos a la homologación deberán ser aplicados con la misma energía tanto para los vehículos nacionales como los importados, a fin de evitar la distorsión de la competencia en el mercado europeo.

2.3. En opinión del Comité, el documento intercambiado entre los Estados miembros debería suministrar información suficiente para que las autoridades encargadas de la homologación puedan verificar la conformidad con el tipo homologado por parte de un vehículo particular, un elemento técnico independiente o un componente - pero ni más ni menos. En la medida de lo posible, este documento conocido como certificado de homologación debería consistir en un único folio, presentándose en un formato y con un sistema de numeración común en todas las directivas, a fin de facilitar su adaptación al proceso electrónico de datos en el futuro.

2.3.1. Ello se traduciría en una sustancial simplificación de los actuales procedimientos administrativos, porque este certificado de homologación, en circunstancias normales, debería ser el único documento intercambiado entre los Estados miembros.

2.3.2. En opinión del Comité, el conjunto de este mecanismo depende de la cooperación confiada de las autoridades nacionales competentes, con miras a la realización de un verdadero mercado interior.

FESC Internal Use Only

3. Observaciones particulares

3.1. Las condiciones previstas para la aplicación y control de la conformidad de la producción son ampliamente satisfactorias. Sin embargo, el Comité desearía emitir los siguientes comentarios :

3.1.1. Artículo 1

La Comisión propone la inclusión de las definiciones de "elemento técnico independiente" y de "componente", nociones que ya son utilizadas corrientemente.

Sin embargo, el Comité observa que la definición de elemento técnico independiente parece estar en contradicción con el artículo 9 bis 2 : la definición prevé que el elemento técnico sólo puede ser homologado en relación con uno o varios tipos de vehículos, mientras que el nuevo artículo 9 bis 2 (como asimismo el actual artículo 9 bis 2) sólo habla de esta relación como una eventualidad.

3.1.2. Artículo 5, apartado 2

El artículo 5 aborda el suministro de información relativa a la homologación, al tiempo que permite el acceso a información adicional. Si bien el Comité reconoce la necesidad de suministrar más información en este artículo, es necesario asegurar que este derecho no dé lugar a abusos en términos de solicitudes regulares y quizá exageradas de informaciones complementarias. Si se adopta esta práctica, los beneficios perseguidos por medio de la simplificación de los procedimientos administrativos empezarían a evaporarse.

FESO Historical Archives

3.1.3. Artículo 8, apartado 2

La propuesta establece en este artículo que cualquier solicitud de control respecto a la conformidad de la producción deberá ser llevada a cabo en un plazo de 6 meses a partir de la fecha de solicitud. Sin embargo, no menciona ni prevé el plazo de notificación previa que todo fabricante está en derecho de esperar de las autoridades responsables de la homologación encargadas del control de conformidad de producción. Este plazo podría variar entre algunas horas y algunas semanas, siendo realmente necesaria la clarificación de los términos a fin de armonizar las prácticas en vigor en todos los Estados miembros a este respecto.

Por otra parte, el Comité recomienda que el Estado miembro que discuta el control de conformidad no sólo debería notificar al Estado miembro que concedió la homologación - lo cual sería la práctica normal -, sino que debería asimismo advertir simultáneamente al fabricante. Ello permitiría que los fabricantes pudieran proceder a una acción inmediata para verificar la conformidad de producción y reducir la posibilidad de fabricar vehículos no conformes, que en consecuencia deberán ser localizados y modificados.

Por otra parte, el Comité sugiere sustituir en el texto francés las palabras "en caso necesario" por "si se estima necesario".

3.1.4. Artículo 8, apartado 4

La redacción de este artículo, en opinión del Comité, no refleja el principio de que el "perdedor paga". En otras palabras, si un Estado miembro discute la conformidad de producción que, tras haber sido verificada por el Estado miembro que concedió la homologación, es no obstante conforme al tipo homologado, el Estado miembro que erróneamente puso en cuestión

EESC Historical Archives

la conformidad de producción debería pagar los costes incurridos en la verificación de la conformidad de producción. Asimismo, si se observa que el vehículo no es conforme, el fabricante asumirá los costes vinculados a la verificación del control de conformidad y, como normalmente viene siendo el caso, los gastos de modificación de los vehículos ya producidos, si ello fuera exigido por las autoridades. Tal acuerdo a nivel comunitario aseguraría no sólo un reparto equitativo y razonable de las responsabilidades, sino que asimismo tendría un efecto disuasivo sobre todo Estado miembro que pudiera considerar el hacer uso de las disposiciones de esta directiva con fines distintos a aquéllos a los que está expresamente destinada.

4. Artículos 11 y 13

4.1. El Comité se muestra favorable en términos generales a la aceleración del procedimiento de adaptación de las directivas al progreso técnico. Sin embargo, en lo que respecta al sector automovilístico, el Comité no puede aprobar la introducción de un nuevo procedimiento que se traduciría en la reducción de la función del Comité para la adaptación del progreso técnico a un papel puramente consultivo. El Comité estima que no procede la

CESE - Historical Archives

supresión del procedimiento de votación de un comité que se ha manifestado capaz de obtener resultados y ampliamente competente en el marco de los trabajos en curso relativos a la preparación de la legislación comunitaria en este campo, especialmente en el momento en que la aplicación de un sistema europeo de homologación llega a su fin. Sin embargo, el Comité acogería favorablemente una aplicación más rigurosa de los procedimientos de trabajo del Comité, principalmente en lo que respecta a la fijación de plazos precisos y con carácter obligatorio. Por otra parte, convendría asegurarse de que las organizaciones participantes (industria, empresarios, representantes de los asalariados y consumidores) sean consultadas respecto a todas las cuestiones relativas a la seguridad y a la salud.

Hecho en Bruselas, 11 de julio de 1987

El Presidente
del Comité Económico
y Social

Alfons MARGOT

El Secretario General
del Comité Económico
y Social

Roger LOUET

FESC - Historical Archives

COMUNIDADES EUROPEIAS

IND/306

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

Bruxelas, 1 de Julho de 1987

PARECER
do Comité Económico e Social
sobre a
"Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques
(doc. COM(87) 26 final)

CES 632/87 TD/of

FESC - Historical Archives

Em 18 de Fevereiro de 1987, o Conselho decidiu consultar o Comité Económico e Social, nos termos do artigo 100.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia sobre a

Proposta de directiva que altera a Directiva 70/156/CEE sobre a aproximação das legislações dos Estados-membros relativas à recepção dos veículos a motor e seus reboques

(doc. COM(87) 26 final)

A Secção da Indústria, do Comércio e dos Serviços, encarregada da preparação do trabalho do Comité sobre o assunto adoptou o seu parecer em 3 de Junho de 1987, à luz do relatório do Sr. PERRIN-PELLETIER.

Na sua 247ª Sessão Plenária (reunião de 1 de Julho de 1987) o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o parecer seguinte:

*

* *

O Comité aprova a proposta de directiva, sob reserva das observações seguintes serem tomadas em consideração:

1. **Introdução**

1.1. No decurso do ano de 1986, a DG III da Comissão encontrou-se com as autoridades nacionais competentes, em matéria de recepção dos veículos a motor, a fim de avaliar o procedimento de recepção, tal como é actualmente posto em prática. O resultado destes encontros demonstrou, com evidência, que o procedimento de recepção conduz, em alguns casos, a um excesso de formalidades administrativas e que as exigências em matéria de informação variam, por vezes consideravelmente, segundo os Estados-membros.

1.2. Consequentemente, os serviços da Comissão constituiram um grupo de trabalho ad hoc encarregado de rever, racionalizar e esclarecer os procedimentos de recepção CEE com a participação de todos os Estados-membros, da indústria automóvel e afins, assim como dos consumidores.

1.2.1. A presente proposta da Comissão constituiu o primeiro resultado desta consulta.

2. **Observações gerais**

2.1. A proposta de alteração da Directiva 70/156/CEE, isto é, da directiva-quadro relativa à recepção CEE dos veículos a motor, que constitui um elemento essencial para a realização de um mercado interno único para os veículos a motor, inscreve-se no âmbito do "Livro Branco Sobre a Realização do Mercado Interno".

ESC Historical Archives

2.1.1. De acordo com o parecer do Comité, a realização e a implementação eficaz de uma recepção CEE completa dos veículos a motor deverão ser considerados neste contexto.

2.2. Assim, o Comité reitera o seu pedido para que a recepção completa CEE se consiga o mais depressa possível; no máximo até 1992. Contudo, o Comité, no interesse da defesa do consumidor e da protecção do ambiente, insiste para que os requisitos comunitários, em matéria de recepção, sejam aplicados com exigência semelhante, tanto aos veículos nacionais como aos importados. Deseja-se igualmente que a recepção não dê lugar a distorções da concorrência do mercado europeu.

2.3. O Comité entende que o documento que circula entre os Estados-membros deverá conter informações suficientes para que as autoridades competentes, em matéria de recepção, possam ter a garantia que um determinado veículo, as unidades ou as componentes técnicas particulares se encontram em conformidade com o modelo e a marca recepcionados, quer dizer, **nem mais nem menos**. Na medida do possível, este documento - conhecido sob o termo certificado de recepção - deveria ter um formato e uma numeração comuns a todas as directivas para que, futuramente, possa vir a ser adaptado, sem problemas, ao tratamento electrónico da informação.

2.3.1. Isto conduzirá a uma racionalização considerável dos procedimentos administrativos actuais, uma vez que este certificado de recepção será normalmente o único documento trocado entre os Estados-membros.

2.3.2. De acordo com o parecer do Comité, o conjunto deste mecanismo depende da colaboração confiante das autoridades nacionais competentes com vista à realização de um verdadeiro mercado interno.

3. **Observações particulares**

3.1. As disposições previstas para a aplicação e o controlo da conformidade da produção são altamente satisfatórias. O Comité gostaria, no entanto, de fazer as observações seguintes:

3.1.1. **Artigo 1.º**

A Comissão propõe que se acrescente as expressões de uma "unidade técnica" e de um "componente" - noções essas já utilizadas correntemente.

O Comité constata, todavia, que a definição de unidade técnica parece estar em contradição com o n.º 2, alínea a), do artigo 9.º: a definição prevê que a unidade técnica não poderá ser recepcionada, a não ser em ligação com um ou vários modelos e marcas de veículos, ao passo que o n.º 2, alínea a), do novo artigo 9.º (como, de resto, o n.º 2, alínea a), do actual artigo 9.º não fala desta ligação, a não ser como uma eventualidade.

3.1.2. **N.° 2 do artigo 5.°**

O artigo 5.° incide sobre a comunicação de informações relativas à recepção e permite o acesso a informações complementares. Embora o Comité reconheça a necessidade referida neste artigo, quanto a providenciar outras informações, torna-se deveras importante fazê-lo de modo a que este direito não dê lugar a abusos, tais como os pedidos regulares, exagerados mesmo, de informações complementares. No caso de esta prática se alargar, as vantagens obtidas através da racionalização dos procedimentos administrativos, poderão vir a atenuar-se.

3.1.3. **N.° 2 do artigo 8.°**

Este artigo da proposta determina que qualquer controlo de conformidade de produção exigido, tenha lugar nos seis meses subsequentes, de acordo com a data do pedido. No entanto, este artigo não menciona nem prevê o prazo de notificação prévia que todos os construtores têm o direito de esperar das autoridades responsáveis sobre a recepção que procede ao controlo da conformidade da produção. Este prazo poderá ir de algumas horas até algumas semanas e é necessário que os termos sejam suficientemente claros para que, a este respeito, se aproximem as práticas em vigor em todos os Estados-membros.

O Comité recomenda, além disso, que o Estado-membro que puser em causa o controlo de conformidade de produção não deve contentar-se em informar o Estado-membro que procedeu à recepção - o que seria a prática normal - mas deve também **pôr o construtor ao corrente**. Isto irá permitir aos construtores tomarem medidas imediatas, no âmbito do controlo de conformidade de produção, e limitarem os riscos de produção de veículos que não estejam em conformidade, devendo estes, nesse caso, ser localizados e consequentemente rectificados.

De resto, o Comité sugere que se substitua, no texto francês, a expressão "caso necessário" por "se a Secção julgar necessário".

3.1.4. **N.° 4, artigo 8.°**

O Comité é de opinião que a formulação deste artigo não reflecte o princípio de "quem perde, paga". Noutras palavras, se a conformidade da produção posta em causa por um Estado-membro se revelar, no entanto, conforme o modelo e a marca recepcionados, depois de ter sido controlado pelo Estado-membro **que procedeu à recepção, o Estado-membro, que sem motivos pôs em causa o controlo de conformidade, deverá pagar** os custos provocados (dentro do que se considerar razoável) pela verificação do controlo de conformidade. Do mesmo modo, se o veículo não estiver conforme, **o construtor deverá assumir os custos ligados à verificação do controlo de conformidade**, assim como (o que normalmente acontece) as despesas de rectificação dos veículos já produzidos se isso for exigido pelas autoridades. Um acordo deste tipo, a nível comunitário, não garantiria apenas uma distribuição equitativa e razoável das responsabilidades, mas teria também um efeito dissuasor em todos os Estados-membros que pretendessem

abusar das disposições desta directiva para outros fins que não aqueles a que a directiva se destina expressamente.

4. **Artigos 11.° e 13.°**

4.1. O Comité é de uma forma geral favorável a uma aceleração do procedimento de adaptação das directivas ao progresso técnico. No entanto, no que se refere ao sector do automóvel, o Comité não pode aprovar a introdução de um novo processo que levaria à diminuição do papel do Comité para a adaptação do progresso técnico a uma função meramente consultiva. O Comité considera que **não se deve suprimir** o processo de votação de um comité que se mostrou apto a **obter** resultados e que se revelou muito competente no âmbito dos trabalhos em curso para a preparação da legislação comunitária neste domínio, nomeadamente no momento em que está para se chegar à conclusão de um sistema europeu de recepção. No entanto, o Comité seria favorável a uma aplicação mais adequada dos procedimentos de trabalho do Comité, sobretudo no que se refere ao estabelecimento de prazos precisos e com carácter obrigatório. Conviria, além do mais, ter a certeza que as organizações participantes (indústria, patronato, representantes dos assalariados e consumidores) são consultadas, de facto, acerca de todas as questões que se interligam com a segurança e a saúde.

Bruxelas, 1 de Julho de 1987

o Presidente	o Secretário Geral
do Comité Económico	do Comité Económico
e Social	e Social
Alfons MARGOT	Roger LOUET

CESC - Historical Archives

EESC - Historical Archives

IND/306

Bruxelles, le 6 juillet 1987

COMPTE RENDU DES DELIBERATIONS
du Comité économique et social
sur la
"Proposition de directive du Conseil modifiant
la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des
législations des Etats membres relatives à la réception des
véhicules à moteur et de leurs remorques"
(doc. COM(87) 26 final)

247ème session plénière
tenue à Bruxelles, au siège du Comité,
les 1er et 2 juillet 1987

Séance du 1er juillet 1987

Point 6 de l'ordre du jour

CES 658/87 mc

EESC - Historical Archives

Le PRESIDENT propose de procéder à l'examen du point 6 de l'ordre du jour, qui prévoit l'élaboration d'un avis sur la

"Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques". (doc. COM(87) 26 final)

Sur la base des travaux de la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, présidée par M. KAZAZIS, et du rapport oral de M. PERRIN-PELLETIER, rapporteur, le Comité, considérant que l'avis a été adopté à l'unanimité par la section, et qu'il n'a fait l'objet d'aucun amendement, décide à l'unanimité de ne pas procéder à une discussion générale et de passer au vote à main levée (articles 39 et 45 du Règlement intérieur).

Cet avis est adopté à l'unanimité.

CES 658/87 mc

EESC - Historical Archives

IND/306

Brüssel, den 6. Juli 1987

BERICHT ÜBER DIE BERATUNGEN
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
über den
"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge
und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

---

247. Plenartagung
am 1./2. Juli 1987
im Ausschußgebäude zu Brüssel

Sitzung vom 1. Juli

Punkt 6 der Tagesordnung

EESC - Historical Archives

CES 658/87 (F) W/ik

Der PRÄSIDENT rief Punkt 6 der Tagesordnung auf: Verabschiedung einer Stellungnahme zu dem

"Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger"
(Dok. KOM (87) 26 endg.)

Die Vorberatungen waren in der Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen unter dem Vorsitz von Herrn KAZAZIS geführt worden. In Kenntnis des vom Berichterstatter, Herrn PERRIN-PELETIER, vorgetragenen Berichts sowie in Erwägung, daß die ihm vorgelegte Stellungnahme von der vorgenannten Fachgruppe einstimmig angenommen worden war und daß keine Änderungsanträge dazu vorlagen, beschloß der Ausschuß einstimmig, auf eine allgemeine Aussprache zu verzichten und sofort zur Abstimmung durch Handzeichen (Artikel 39 und 45 der Geschäftsordnung) überzugehen.

Die Stellungnahme des Ausschusses wurde einstimmig angenommen.

EESC - Historical Archives

EUROPEAN COMMUNITIES

ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE

IND/306

Brussels, 6 July 1987

RECORD OF THE PROCEEDINGS
of the Economic and Social Committee
on the
Proposal for a Council Directive amending
Directive 70/156/EEC on the approximation of
the laws of the Member States relating to the
type-approval of motor-vehicles and their trailers
(COM(87) 26 final)

247th Plenary Session,
held in the Committee building, Brussels,
on 1 and 2 July 1987

Meeting of 1 July 1987

Agenda Item 6

EESC - Historical Archives

The CHAIRMAN moved that the Committee turn to agenda item 6, namely adoption of an Opinion on the

> Proposal for a Council Directive amending Directive 70/156/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor-vehicles and their trailers
> (COM(87) 26 final)

The Section for Industry, Commerce, Crafts and Services (Chairman : Mr KAZAZIS) had adopted its Opinion unanimously. In the light of this and of the oral report by Mr PERRIN-PELLETIER, and considering that no amendments had been tabled, the Committee decided unanimously not to hold a general discussion. The Opinion was therefore put to an immediate vote by show of hands (Articles 39 and 45 of the Rules of Procedure).

The Opinion was adopted unanimously.

EESC - Historical Archives

PUBLICATION DE L'AVIS DU C.E.S. AU J.O. N° C 232 DU 31.8.1987

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N° C 232 DU 31-8-87

Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (1)

(87/C 232/06)

Le 18 février 1987, le Conseil a décide, conformément à l'article 100 du traité CEE, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 3 juin 1987 au rapport de M. Perrin Pelletier.

Lors de sa 247e session plénière (séance du 1er juillet 1987), le Comité économique et social a adopté à l'unanimité l'avis suivant:

Le Comité approuve la proposition de directive, sous réserve que les observations suivantes soient prises en considération:

(1) JO n° C 48 du 25. 2. 1987, p. 4.

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N°C 232 DU 31.8.87

1. Introduction

1.1. Au cours de l'année 1986, la DG III de la Commission a recontré les autorités nationales compétentes en matière de réception des véhicles à moteur afin d'évaluer la procédure de réception telle qu'elle est appliquée actuellement dans la pratique. Le résultat de ces entrevues a clairement montré que la procédure de réception entraînait, dans certains cas, un excès de formalités administratives et que les exigences en matière d'information variaient parfois considérablement selon les États membres.

1.2. En conséquence, les services de la Commission ont constitué un groupe de travail *ad hoc* chargé de revoir, de rationaliser et de clarifier les procédures de réception CEE avec la participation de tous les États membres, de l'industrie automobile et des composants ainsi que des consommateurs.

1.2.1. La présente proposition de la Commission constitute le premier résultat de cette consultation.

2. Observations générales

2.1. La modification proposée de la directive 70/156/CEE c'est-à-dire de la directive-cadre concernant la réception CEE des véhicules à moteur qui constitue un élément essentiel sur la voie de la réalisation d'un marché intérieur unique pour les véhicules à moteur, s'inscrit dans le cadre du «Livre blanc sur l'achèvement du marché intérieur».

2.1.1. De l'avis du Comité, la réalisation et la mise en œuvre efficace d'une réception CEE complète des véhicules à moteur devraient être considérés dans ce contexte.

2.2. Dès lors, le Comité réitère sa demande visant à ce que la réception CEE complète soit mise en œuvre dans les plus brefs délais et ce, d'ici 1992 au plus tard. Toutefois, dans l'intérêt de la sécurité des consommateurs et de la protection de l'environnement et de l'emploi, le Comité insiste pour que les exigences communautaires en matière de réception soient appliquées avec la même rigueur aux véhicules nationaux et aux véhicules importés, et que la réception ne donne pas lieu à des distortions de concurrence sur le marché européen.

2.3. Le Comité estime que le document circulant entre les États membres devrait fournir suffisamment d'informations pour que les autorités en matière de réception puissent s'assurer qu'un véhicule donnée, les entités ou les composants techniques particuliers sont conformes au type réceptionné et ce, ni plus ni moins. Dans la mesure du possible, ce document — connu sous le terme certificat de réception — devrait avoir un format et une numérotation commune à toutes les directives de sorte qu'il puisse être à l'avenir facilement adapté au traitement électronique de l'information.

2.3.1. Cela conduirait à une rationalisation considérable des procédures administratives actuelles, étant donné que ce certificat de réception serait normalement le seul document échangé entre les États membres.

2.3.2. De l'avis du Comité, l'ensemble de ce mécanisme dépend de la coopération confiante des autorités nationales compétentes en vue de la réalisation d'un véritable marché intérieur.

3. Observations particulières

3.1. Les dispositions prévues pour l'application et le contrôle de la conformité de la production sont amplement satisfaisantes. Le Comité aimerait cependant émettre les observations suivantes:

3.1.1. *Article 1*

La Commission propose d'ajouter les définitions d'une «entité technique» et d'un «composant», notions qui sont déjà utilisées couramment.

Le Comité note cependant que la définition d'entité technique semble en contradiction avec l'article 9 bis 2: la définition prévoit que l'entité technique ne peut être réceptionnée qu'en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules, alors que l'article 9 bis 2 nouveau (comme d'ailleurs l'article 9 bis 2 actuel) ne parle de cette liaison que comme d'une éventualité.

3.1.2. *Article 5, paragraphe 2*

L'article 5 porte sur la communication d'informations relatives à la réception et permet d'avoir accès à des renseignements complémentaires. Bien que le Comité reconnaisse la nécessité mentionnée dans cet article, de fournir d'autres renseignements, il est très important de faire en sorte que ce droit ne donne pas lieu à des abus tels que les demandes régulières voire exagérées, de renseignements complémentaires. Au cas où cette pratique devrait s'étendre, les avantages escomptés de par la rationalisation des procédures administratives pourraient s'estomper.

3.1.3. *Article 8, paragraphe 2*

Cet article de la proposition dispose que tout contrôle de conformité de production requis soit effectué dans les six mois suivant la date de la demande. Cependant, cet article ne mentionne ni ne prévoit le délai de notification préalable que tout constructeur est en droit d'attendre des autorités responsables de la réception procédant au contrôle de conformité de production. Ce délai pourrait aller de quelques

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N° C 232 DU 31-8-87

heures à quelques semaines et il est nécessaire d'en clarifier les termes afin de rapprocher les pratiques en vigueur dans tous les États membres à cet égard.

Le Comité recommande en outre que l'État membre qui met en question le contrôle de conformité de production ne se contente pas d'avertir l'État membre qui a procédé à la réception — ce qui serait la pratique normale — mais devrait également informer simultanément le constructeur. Cela permettrait aux constructeurs de prendre des mesures immédiates dans le cadre du contrôle de conformité de production et de limiter les risques de production de véhicules non conformes, lesquels devront alors être retrouvés et modifiés en conséquence.

De plus, le Comité suggère de remplacer dans le texte français l'expression «au besoin» par «s'il l'estime nécessaire».

3.1.4. *Article 8, paragraphe 4*

Le Comité estime que la formulation de cet article ne reflèts pas le principe du «perdant-payeur». En d'autres termes, si la conformité de production mise en cause par un État membre s'avère néanmoins conforme au type réceptionné après avoir été contrôlée par l'État membre qui a procédé à la réception, l'État membre qui a mis en cause à tort le contrôle de conformité, devrait payer les frais occasionnés dans une mesure raisonnable, par la vérification du contrôle de conformité. De même, si le véhicule s'avère ne pas être conforme, le constructeur assumera les coûts liés à la vérification du contrôle de conformité ainsi que, ce qui est normalement le cas, les frais de modification des véhicules déjà produits si cela est exigé par les autorités. Un tel accord au niveau communautaire n'assurerait pas uniquement une répartition équitable et raisonnable des responsabilités, mais exercerait également un effet dissuasif sur tout État membre qui pourrait envisager d'abuser des dispositions de cette directive à d'autres fins que celles pour lesquelles elle est expressément destinée.

4. Articles 11 et 13

4.1. Le Comité est généralement favorable à une accélération de la procédure d'adaptation des directives au progrès technique. Cependant, en ce qui concerne le secteur automobile, il ne peut approuver l'introduction d'une nouvelle procédure qui aboutirait à réduire le rôle du Comité pour l'adaptation du progrès technique à un rôle purement consultatif. Le Comité estime qu'il ne faut pas supprimer la procédure de vote d'un comité qui s'est révélé apte à obtenir des résultats et extrêmement compétent dans le cadre des travaux en cours portant sur la préparation de la législation communautaire dans ce domaine, notamment au moment où la mise au point d'un système européen de réception touche à sa fin. Néanmoins, le Comité serait favorable à une application plus rigoureuse des procédures de travail du Comité, notamment en ce qui concerne la fixation de délais précis et à caractère obligatoire. Il conviendrait en outre de s'assurer que les organisations participantes (industrie, employeurs, représentants des salariés et consommateurs) soient consultées à propos de toutes les questions touchant à la sécurité et à la santé.

Fait à Bruxelles, le 1er juillet 1987.

Le Président
du Comité économique et social
Alfons MARGOT

FESC - Archives

EESC - Historical Archives

FR

Communautés Européennes

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENTS DE SEANCE

Edition en langue française

1987-88

5 juin 1987 SERIE A DOCUMENT A2-84/87

RAPPORT

fait au nom de la commission économique, monétaire et de la politique industrielle

sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à

I. une directive modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (COM(87) 26 final - doc. C2-216/86) et

II. une directive modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (COM(87) 109 final - doc. C2-50/87)

Rapporteur . M. P. BEAZLEY

WG(4)/5631F

PE 113.252/déf.
Or. En.

FESC - Historical Archives

Par lettres du 19 février 1987 et du 21 mai 1987, le Président du Conseil des Communautés européennes a consulté le Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à des directives modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Le 11 mars 1987 et le 15 juin 1987, le Président du Parlement européen a renvoyé ces propositions, pour examen au fond, à la commission économique, monétaire et de la politique industrielle.

Au cours de ses réunions du 23 avril 1987 et du 26 mai 1987, la commission économique, monétaire et de la politique industrielle a nommé M. Beazley rapporteur (COM(87) 26 final et COM(87) 109 final).

Au cours de sa réunion du 26 mai 1987, la commission a examiné les propositions de la Commission ainsi que le projet de rapport, qu'elle a adopté à l'unanimité.

Ont participé au vote : M. Beumer, président ; M. P. Beazley, rapporteur ; MM. Alvarez de Eulate, Besse, Bonaccini, Delorozoy, De Ferranti, De Vries, Mühlen, Rogalla, Schreiber et von Wogau.

Le présent rapport a été déposé le 1er juin 1987.

Le délai de dépôt des amendements au présent rapport sera indiqué dans le projet d'ordre du jour de la période de session au cours de laquelle il sera examiné.

FESC - Historical Archives

S O M M A I R E

Page

A. PROPOSITION DE RESOLUTION 5

B. EXPOSE DES MOTIFS 7

EESC - Historical Archives

La commission économique, monétaire et de la politique industrielle soumet au vote du Parlement européen, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, la proposition de résolution suivante :

A.

PROPOSITION DE RESOLUTION

clôturant la procédure de consultation du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à I. une directive modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques et II. une directive modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

Le Parlement européen,

- vu les deux propositions de la Commission (COM(87) 26 final et COM(87) 109 final),

- consulté par le Conseil (doc. C2-216/86 et doc. C2-50/87),

- vu le rapport de la commission économique, monétaire et de la politique industrielle (doc. A2-84/87),

- vu le résultat des votes sur les propositions de la Commission,

1. note que la masse de renseignements requise par les autorités chargées de la réception par type des véhicules automobiles diffère considérablement d'un Etat membre à l'autre, et que certaines de ces autorités exigent actuellement de nombreuses données qui ne sont pas strictement nécessaires ;

2. considère que la confiance mutuelle entre Etats membres et la reconnaissance mutuelle des procédures de réception nationales constituent le meilleur moyen de réaliser un marché intérieur plus achevé dans ce domaine ;

3. estime, par conséquent, que la fiche de réception appropriée devrait normalement être le seul document à transmettre d'un Etat membre à l'autre ;

4. considère, cependant, que tous renseignements complémentaires qui seraient requis devraient se rapporter uniquement à la procédure en cours et être communiqués, dans toute la mesure du possible, sous une forme simplifiée et normalisée ;

5. approuve, par conséquent, les propositions faites par la Commission dans le document COM(87) 26 final pour simplifier les formalités administratives et réduire la paperasserie inutile, mais note que la Commission s'emploie déjà à élaborer plusieurs mesures complémentaires, et demande que celles-ci soient présentées dès que possible ;

6. note que les directives relatives aux véhicules à moteur doivent constamment être adaptées au progrès technique, et estime que les procédures applicables à cet effet au niveau communautaire doivent être efficaces et rapides ;

7. souscrit aux propositions de la Commission visant à transformer l'actuel comité d'experts des Etats membres en un comité consultatif dont les délibérations ne seraient suivies d'aucun vote formel, mais insiste pour que le comité se réunisse plus fréquemment que par le passé et pour que le Parlement européen soit tenu pleinement informé des travaux de ce comité et de tout problème d'ordre politique qui se poserait ;

8. rappelle ses demandes répétées visant à l'institution d'une réception CEE complète des véhicules à moteur, dont l'application soit, si possible, obligatoire, et non facultative ;

9. note que les trois dernières directives qui restent à adopter pour pouvoir instaurer la réception CEE sont bloquées depuis de nombreuses années, en partie parce que l'on ne parvient pas à se mettre d'accord sur les conditions d'accès des véhicules originaires des pays tiers au marché communautaire, et en partie parce que l'on cherche à protéger de façon injustifiée des intérêts nationaux étroits ;

10. estime que le protectionnisme national dépassé de certains pays est cause d'amère désillusion pour les acheteurs et pour certains constructeurs tournés vers l'avenir ; considère, par conséquent, qu'en résolvant le problème "pays tiers", on éliminerait le dernier obstacle réel à l'institution de la réception CEE, et qu'il convient d'atteindre cet objectif dans les meilleurs délais ;

11. se félicite qu'une définition commune des véhicules hors route ait finalement été mise au point, mais considère qu'une directive spécifique ne s'imposait pas et que cette question aurait dû être réglée par la Commission, après consultation du comité d'experts des Etats membres ;

12. approuve néanmoins les propositions faites par la Commission dans le document COM(87) 109 final ;

13. note qu'une fois que l'Acte unique européen sera entré en vigueur, la base juridique des propositions sera l'article 100A ;

14. charge son Président de transmettre au Conseil et à la Commission, en tant qu'avis du Parlement, le texte des propositions de la Commission dans la version qui résulte des votes du Parlement ainsi que la résolution y afférente.

FESC - Historical Archive

B.

EXPOSE DES MOTIFS

Les propositions de la Commission

1. Les règles cadres concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception par type des véhicules à moteur figurent dans la directive 70/156/CEE du Conseil (1). La Commission propose aujourd'hui d'apporter un certain nombre de modifications à la directive 70/156, afin d'améliorer les procédures administratives applicables pour la réception CEE.

2. Plusieurs de ces changements sont d'ordre purement rédactionnel ou portent sur des aspects essentiellement techniques. D'autres propositions, cependant, visent à simplifier certaines formalités administratives et à réduire la paperasserie inutile. Une autre modification importante concerne le comité d'experts des Etats membres institué par l'article 12 de la directive actuelle et qui a pour fonction principale d'adapter au progrès technique les directives en vigueur relatives aux véhicules à moteur. A l'heure actuelle, ce comité vote à la majorité qualifiée, et, en cas de désaccord entre le comité et la Commission, c'est le Conseil lui-même qui statue, en se prononçant à la majorité qualifiée. La Commission propose aujourd'hui de ramener le comité au rang de simple organe consultatif dont les délibérations ne seraient suivies d'aucun vote.

3. Par la suite, la Commission a présenté une autre proposition de modification de la directive 70/156/CEE, et cela dans le document COM(87) 109 final, où elle donne enfin une définition commune du véhicule hors route qui serait insérée dans l'annexe I de la directive.

Commentaires concernant les différentes propositions

4. Comme on l'a dit plus haut, la proposition de directive présentée par la Commission dans le document COM(87) 26 final vise principalement à instaurer de premières mesures destinées à réduire la paperasserie inutile à laquelle donne lieu la procédure de réception. A l'heure actuelle, la masse de renseignements requise par les autorités chargées de la réception varie considérablement d'un Etat membre à l'autre. C'est ainsi qu'en République fédérale d'Allemagne le "Kraftfahrbundesamt" de Flensburg demande de nombreuses données techniques de toutes sortes, tandis que certains autres pays sont beaucoup moins exigeants.

La Commission fait valoir que la fiche de réception par type - qu'il s'agisse de la fiche prévue par la directive particulière applicable ou de la

---

(1) JO no L 42 du 23.2.1970

EU Commission Archives

fiche, partiellement remplie, prévue dans la directive 70/156/CEE - devrait généralement suffire pour justifier de la réception d'un type, et qu'elle devrait être le seul document à être normalement échangé.

5. Cependant, votre rapporteur constate que la proposition à l'examen ne représente qu'un des éléments de ce qui, peut-être, devra finalement être une refonte plus radicale de la directive 70/156/CEE. De plus, la Commission s'emploie déjà à mettre au point un certain nombre de modèles de documents d'information correspondant aux directives particulières qui ont été actualisées, et qui permettraient de communiquer sous une forme simplifiée et normalisée tout renseignement technique supplémentaire qui pourrait être demandé. La procédure de réception par type devra donc être encore améliorée, mais, en attendant, les propositions de la Commission peuvent être considérées comme un pas dans la bonne voie.

6. Votre rapporteur souhaite ajouter deux observations. La première concerne la proposition de la Commission visant à ramener le comité d'experts des Etats membres au rang de simple comité consultatif. Ce changement suscite chez le rapporteur des sentiments mélangés : d'une part, il renforcerait les pouvoirs de décision de la Commission, objectif que le Parlement a toujours approuvé (1). D'autre part, le travail consistant à adapter à un progrès technique rapide les 41 directives existantes relatives aux véhicules à moteur (qui passeront à 44 si le Conseil adopte les trois dernières directives) est extrêmement difficile. Pour que la Commission puisse prendre elle-même les décisions finales, il faudrait qu'elle dispose des ressources et des connaissances techniques nécessaires, et, sur ce point, votre rapporteur aimerait obtenir des assurances supplémentaires. De plus, une des principales faiblesses du comité actuel, c'est qu'il ne se réunit pas assez souvent. C'est peut-être là - plus que les actuelles procédures de vote - ce qui explique la lenteur des progrès enregistrés dans l'adaptation technique qui s'impose !

7. La seconde observation concerne l'objectif final de l'instauration de la réception CEE complète. Depuis de nombreuses années, tout progrès en ce sens est bloqué parce que l'on ne parvient pas à se mettre d'accord sur les conditions d'accès des véhicules originaires des pays tiers, notamment du Japon, au marché communautaire. En conséquence, des directives restent à adopter dans les trois derniers domaines (sur 44) où une harmonisation s'impose (vitres de sécurité, pneus, poids et mesures).

Votre rapporteur a déjà traité de cette question dans son récent rapport sur l'industrie automobile dans la Communauté européenne et, en particulier, aux paragraphes 7 à 10 de la résolution qui a finalement été adoptée en janvier 1987. Depuis l'adoption de cette résolution, le problème des véhicules originaires des pays tiers s'est encore aggravé, les livraisons de voitures japonaises dans la Communauté ayant dépassé les chiffres de la période correspondante de l'année dernière. En même temps, la nécessité d'un

---

(1) Il l'a fait récemment encore, en assortissant son approbation de stipulations relatives au contrôle qu'il entend exercer, dans le rapport Hänsch (doc. A2-78/86) et dans la résolution du 9 juillet 1986 adoptée sur la base de ce rapport.

véritable marché intérieur de l'automobile est plus grande que jamais. La solution communautaire au problème des véhicules originaires des pays tiers et la réception CEE des véhicules à moteur - dont l'application devrait, si possible, être obligatoire plutôt que facultative - sont des objectifs qui vont de pair et qui, tous deux, appellent des progrès rapides.

8. Les autres propositions faites par la Commission dans le document COM(87) 109 final n'appellent qu'un bref commentaire. Depuis de nombreuses années, les constructeurs demandent une définition commune des véhicules hors route. Il a fallu trouver le juste milieu entre, d'une part, une définition qui aurait été trop restrictive et, d'autre part, une définition qui aurait permis de classer un trop grand nombre de véhicules dans la catégorie des véhicules hors route. Dans leur grande majorité, les Etats membres souscrivent à la définition que la Commission vient de soumettre. Normalement, cette définition n'aurait pas dû faire l'objet d'une proposition formelle et aurait pu être adoptée au sein du comité. Cependant, les représentants danois, peu satisfaits de la définition, ont insisté pour qu'une décision formelle soit prise. En l'absence de toute preuve contraire, votre rapporteur juge préférable de se rallier aux vues de la Commission, et de la grande majorité des Etats membres, et d'approuver la définition proposée.

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N° C 190 DU 20.7.87

9. Véhicules à moteur et leurs remorques

— **proposition de directive COM(87) 26 final:** approuvée

— **proposition de directive COM(87) 109 final:** approuvée

— **doc. A2-84/87**

RESOLUTION

clôturant la procédure de consultation du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives

I. à une directive modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques et

II. à une directive modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

Le Parlement européen,

— vu les deux propositions de la Commission au Conseil (COM(87) 26 final et COM(87) 109 final),

— consulté par le Conseil (doc. C2-216/86 et doc. C2-50/87),

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N° C 190 DU 20. 7. 87

— vu le rapport de la commission économique, monétaire et de la politique industrielle (doc. A2-84/87),

— vu le résultat des votes sur les propositions de la Commission;

1. note que la masse de renseignements requise par les autorités chargées de la réception par type des véhicules automobiles diffère considérablement d'un Etat membre à l'autre, et que certaines de ces autorités exigent actuellement de nombreuses données qui ne sont pas strictement nécessaires;

2. considère que la confiance mutuelle entre Etats membres et la reconnaissance mutuelle des procédures de réception nationales constituent le meilleur moyen de réaliser un marché intérieur plus achevé dans ce domaine;

3. estime par conséquent que la fiche de réception appropriée devrait normalement être le seul document à transmettre d'un Etat membre à l'autre;

4. considère cependant que tous renseignements complémentaires qui seraient requis devraient se rapporter uniquement à la procédure en cours et être communiqués, dans toute la mesure du possible, sous une forme simplifiée et normalisée;

5. approuve par conséquent les propositions faites par la Commission dans le document COM(87) 26 final pour simplifier les formalités administratives et réduire la paperasserie inutile, mais note que la Commission s'emploie déjà à élaborer plusieurs mesures complémentaires, et demande que celles-ci soient présentées dès que possible;

6. note que les directives relatives aux véhicules à moteur doivent constamment être adaptées au progrès technique, et estime que les procédures applicables à cet effet au niveau communautaire doivent être efficaces et rapides;

7. souscrit aux propositions de la Commission visant à transformer l'actuel comité d'experts des Etats membres en un comité consultatif dont les délibérations ne seraient suivies d'aucun vote formel, mais insiste pour que le comité se réunisse plus fréquemment que par le passé et pour que le Parlement européen soit tenu pleinement informé des travaux de ce comité et de tout problème d'ordre politique qui se poserait;

8. rappelle ses demandes répétées visant à l'institution d'une réception CEE complète des véhicules à moteur, dont l'application soit, si possible, obligatoire, et non facultative;

9. note que les trois dernières directives qui restent à adopter pour pouvoir instaurer la réception CEE sont bloquées depuis de nombreuses années, en partie parce que l'on ne parvient pas à se mettre d'accord sur les conditions d'accès des véhicules originaires des pays tiers au marché communautaire, et en partie parce que l'on cherche à protéger de façon injustifiée des intérêts nationaux étroits;

10. estime que le protectionnisme national dépassé de certains pays est cause d'amères désillusions pour les acheteurs et pour certains constructeurs tournés vers l'avenir; considère par conséquent qu'en résolvant le problème «pays tiers», on éliminerait le dernier obstacle réel à l'institution de la réception CEE, et qu'il convient d'atteindre cet objectif dans les meilleurs délais;

11. se félicite qu'une définition commune des véhicules hors route ait finalement été mise au point, mais considère qu'une directive spécifique ne s'imposait pas et que cette question aurait dû être réglée par la Commission, après consultation du comité d'experts des Etats membres;

12. approuve néanmoins les propositions faites par la Commission dans le document COM(87) 109 final;

13. note qu'une fois que l'Acte unique européen sera entré en vigueur, la base juridique des propositions sera l'article 100 A;

14. charge son Président de transmettre au Conseil et à la Commission, en tant qu'avis du Parlement, le texte des propositions de la Commission dans la version qui résulte des votes du Parlement ainsi que la résolution y afférente.

PUBLICATION DE LA DIRECTIVE(87/358/CEE) DU CONSEIL DU 25.6.1987 AU J.O. N° L 192 DU 11.7.1987

EESC - Historical Archives

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N° L 192 DU 11-7-87

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 25 juin 1987

modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteurs et de leurs remorques

(87/358/CEE) COM (87) 26 Final

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis de l'Assemblée (2),

considérant que la directive 70/156/CEE (3), modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, fixe la procédure communautaire à suivre pour la réception par type des véhicules construits conformément aux prescriptions techniques contenues dans les directives particulières ainsi que la liste des éléments et caractéristiques couverts par ces directives ;

considérant que, en vue d'éviter toute interprétation erronée découlant du texte de certains articles, il est nécessaire d'y apporter de légères corrections ;

considérant que, pour que ladite procédure de réception puisse être complète dans son application, il est nécessaire qu'elle couvre les composants aussi bien que les entités techniques particulières et que chaque concept soit défini avec précision ;

considérant que, afin que ladite procédure de réception par type puisse être appliquée correctement, le contrôle de conformité de la production devrait comprendre la vérification des arrangements pris par le constructeur pour garantir que les véhicules, entités techniques ou composants produits sont conformes au type réceptionné ;

considérant que, afin de réduire la masse de documentation qui circule actuellement entre les États membres, la fiche par type, que ce soit celle de la directive particulière applicable ou celle, partiellement remplie, annexée à la directive 70/156/CEE, devrait être considérée comme satisfaisant les besoins normaux d'information des États membres, qui ont la faculté de demander des renseignements techniques plus complets ;

considérant qu'il importe de clarifier les procédures administratives régissant les relations entre les États membres lorsqu'un État membre démontre à l'État membre qui a procédé à la réception par type qu'un certain nombre de véhicules ne sont pas conformes au type réceptionné et qu'il y a donc des raisons de penser que la conformité de la production n'a pas été assurée comme il convient ;

considérant que, dans les cas où les directives particulières prévoient que le numéro de réception doit être apposé sur une entité technique, il ne doit pas être obligatoire que chaque entité soit accompagnée d'un certificat de conformité ; que, dans tous les cas, le constructeur d'une entité technique devrait être tenu de fournir des renseignements sur les éventuelles restrictions concernant l'utilisation et les prescriptions de montage,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit :

1) Les articles 1er et 2 sont remplacés par le texte suivant :

« *Article premier*

Au sens de la présente directive, on entend par :

— "véhicule", tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, ainsi que des tracteurs et des machines agricoles,

— "entité technique", un dispositif devant satisfaire aux prescriptions d'une directive particulière et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné séparément mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés,

— "composant", un dispositif devant satisfaire aux prescriptions d'une directive particulière et destiné à faire partie d'un véhicule, qui peut être réceptionné indépendamment d'un véhicule.

Article 2

Au sens de la présente directive, on entend par :

a) "réception de portée nationale", l'acte administratif dénommé :

— agrément par type/typegoedkeuring, dans la législation belge,

— standardtypegodkendelse, dans la législation danoise,

(1) JO n° C 48 du 25. 2. 1987, p. 4.
(2) Avis rendu le 19 juin 1987 (non encore paru au Journal officiel).
(3) JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES N°C 192 DU 11-7-87

— allgemeine Betriebserlaubnis, dans la législation allemande,
— έγκριση τύπου, dans la législation grecque,
— homologación de tipo, dans la législation espagnole,
— réception par type, dans la législation française,
— type approval, dans la législation irlandaise,
— omologazione ou approvazione del tipo, dans la législation italienne,
— agrément, dans la législation luxembourgeoise,
— typegoedkeuring, dans la législation néerlandaise,
— aprovação de marca e modelo, dans la législation portugaise,
— type approval, dans la législation britannique ;

b) "réception CEE", l'acte par lequel un État membre constate qu'un type de véhicule, une entité technique ou un composant satisfait aux prescriptions techniques des directives particulières et aux vérifications prévues par la fiche de réception CEE dont le modèle figure à l'annexe II et, le cas échéant, complété par l'annexe de la fiche de réception contenue dans les directives particulières. »

2) Les articles 4 et 5 sont remplacés par le texte suivant :

« *Article 4*

1. Chaque État membre réceptionne tout type de véhicule qui satisfait aux conditions suivantes :

a) le type de véhicule est conforme aux données figurant dans la fiche de renseignements ;

b) le type de véhicule satisfait aux vérifications prévues par le modèle de fiche de réception visé à l'article 2 point b).

2. L'État membre qui procède à la réception prend les mesures nécessaires pour s'assurer, pour autant que cela est nécessaire et, au besoin, en collaboration avec les autorités compétentes des autres États membres, que les arrangements appropriés ont été pris pour que les véhicules produits soient conformes au type réceptionné.

3. L'État membre qui a procédé à la réception prend les mesures nécessaires pour s'assurer, pour autant que cela est nécessaire et, au besoin, en collaboration avec les autorités compétentes des autres États membres, que les arrangements prévus au paragraphe 2 restent appropriés et que les modèles produits sont conformes au type réceptionné. La vérification de la conformité de la production au type réceptionné doit se limiter à des sondages, sauf s'il en est spécifié autrement dans les directives particulières.

4. Pour tout type de véhicule qu'il réceptionne, l'État membre remplit toutes les rubriques de la fiche de réception.

Article 5

1. Les autorités compétentes de chaque État membre envoient à celles des autres États membres, dans le délai d'un mois, copie de la fiche de réception établie pour chaque type de véhicule qu'elles réceptionnent ou refusent de réceptionner.

2. Toutefois, les États membres peuvent demander à l'État membre qui a procédé à la réception, au constructeur ou à son mandataire d'autres renseignements contenus dans les documents techniques énumérés dans la fiche de réception.

3. Pour chaque véhicule construit conformément au type réceptionné, un certificat de conformité, dont le modèle figure à l'annexe III, est établi par le constructeur ou par son mandataire dans le pays d'immatriculation.

4. Toutefois, les États membres peuvent demander, à des fins de taxation du véhicule ou pour établir les documents d'immatriculation de celui-ci, que soient portées sur le certificat de conformité des indications autres que celles mentionnées à l'annexe III, à condition qu'elles figurent explicitement dans la fiche de renseignement ou qu'elles puissent en être déduites par des calculs simples. »

3) À l'article 6 paragraphe 2, le membre de phrase suivant est supprimé :

« ... et adressent aux autorités compétentes des autres États membres, par envois regroupés et périodiques, copies des modifications apportées aux fiches de renseignement déjà diffusées. »

4) L'article 7 paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Toutefois, ce certificat ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prenne de telles mesures pour les véhicules qui ne sont pas conformes au type réceptionné.

Il y a non-conformité avec le type réceptionné lorsqu'on a constaté, par rapport à la fiche de réception et/ou la fiche de renseignement, des divergences qui n'ont pas été autorisées, en vertu de l'article 6 paragraphe 2 ou 3, par l'État membre qui a accordé la réception. Dans la mesure où les directives particulières prévoient des valeurs limites, il n'y a pas de divergence par rapport au type réceptionné lorsque ces valeurs limites sont respectées. »

5) L'article 8 est remplacé par le teste suivant :

« *Article 8*

1. Si l'État membre qui a procédé à la réception CEE constate que des véhicules, accompagnés d'un certificat de conformité à un même type, ne sont pas conformes au type qu'il a réceptionné, il prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la fabrication au type réceptionné soit à nouveau assurée. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises, qui peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de la réception CEE.

2. Si un État membre constate que des véhicules accompagnés d'un certificat de conformité ne sont pas conformes au type réceptionné, il peut demander à l'État membre qui a procédé à la réception CEE de vérifier que la production est conforme au type réceptionné. L'État membre qui a procédé à la réception CEE effectue le contrôle de conformité de production requis dans les six mois suivant la date de la demande, au besoin avec la collaboration de l'État membre qui a demandé que ce contrôle soit effectué.

Si un défaut de conformité est constaté, les autorités compétentes de l'État membre qui a procédé à la réception prennent les mesures prévues au paragraphe 1.

3. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement, dans le délai d'un mois, du retrait d'une réception CEE accordée ainsi que des motifs justifiant cette mesure.

4. Si l'État membre qui a procédé à la réception CEE conteste le défaut de conformité dont il a été informé, les États membres intéressés s'efforcent de régler le différend.

La Commission est tenue informée. Elle procède, en tant que de besoin, aux consultations appropriées en vue d'aboutir à une solution. »

6) L'article 9 *bis* est modifié comme suit :

« *Article 9* bis

1. Dans la mesure où les directives particulières le prévoient expressément, la réception CEE peut également être délivrée pour des types de dispositifs ou de parties de véhicules formant une entité technique et pour des composants conformément aux articles 3 à 9 et 14.

2. Lorsque l'entité technique ou le composant à réceptionner ne remplit sa fonction ou ne présente une caractéristique particulière qu'en liaison avec d'autres éléments du véhicule et que, de ce fait, le respect d'une ou plusieurs prescriptions ne peut être vérifié lorsque l'entité technique ou le composant à réceptionner fonctionne en liaison avec d'autres éléments des véhicules, simulés ou réels, la portée de la réception CEE de l'entité technique ou du composant doit être limitée en conséquence. La fiche de réception CEE d'une entité technique ou d'un composant mentionne alors les éventuelles restrictions concernant l'utilisation et les éventuelles prescriptions de montage. Lors de la réception CEE du véhicule, le respect de ces restrictions et prescriptions est vérifié.

3. Toutefois, le détenteur d'une réception CEE d'une entité technique ou d'un composant octroyée conformément au présent article est tenu d'établir le certificat prévu à l'article 5 paragraphe 3 et d'apposer sur chaque entité ou chaque composant construit conformément au type réceptionné sa marque de fabrique ou de commerce, l'indication du type et, si la directive particulière en dispose ainsi, le numéro de réception. Dans ce dernier cas, il n'est pas tenu d'établir le certificat prévu à l'article 5 paragraphe 3.

4. Le détenteur d'une fiche de réception CEE qui, conformément au paragraphe 2, contient des restrictions concernant l'utilisation, doit fournir avec chaque entité ou chaque composant produit des renseignements détaillés concernant ces restrictions et doit indiquer les prescriptions de montage éventuelles. »

7) À l'article 10 paragraphe 1, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant :

« — à la demande du constructeur ou de son mandataire et sur présentation des renseignements exigés par la directive particulière, l'État membre concerné remplit la fiche de réception de la directive particulière considérée. Une copie de cette fiche est délivrée au demandeur. Pour le même type de véhicule, les États membres acceptent ce document comme preuve que les contrôles prévus ont été effectués. »

Article 2

Les documents énumérés à l'annexe de la présente directive sont considérés comme équivalents à la fiche de réception à laquelle il est fait référence à l'article 10 paragraphe 1 troisième tiret de la directive 70/156/CEE.

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1er octobre 1988 au plus tard. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Les États membres veillent à communiquer à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 25 juin 1987.

Par le Conseil

Le président

H. DE CROO

ANNEXE

— Fiche de réception CEE d'une entité technique
— Modèle de fiche d'homologation CEE
— Modèle de fiche de réception CEE
— Annexe à la fiche de réception CEE d'un type de véhicule
— Annexe à la fiche de réception CEE
— Communication relative à la réception
— Communication concernant la réception ou
— Fiche de réception, remplie partiellement, concernant un véhicule à moteur dont le modèle figure à l'annexe II de la directive 70/156/CEE

EESC - Historical Archives