

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE
DE L'ÉNERGIE
ATOMIQUE

PARLEMENT EUROPÉEN

DOCUMENTS DE SÉANCE

1969 - 1970

COMMUNAUTÉ
EUROPÉENNE
DU CHARBON
ET DE L'ACIER

24 NOVEMBRE 1969

DOCUMENT 136

LIBRARY
EUROPEAN COMMUNITY
INFORMATION SERVICE
WASHINGTON, D. C.

Rapport

COMMUNAUTÉ
ÉCONOMIQUE
EUROPÉENNE

fait au nom de la commission des transports

sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil (doc. 130/68) relatives à des directives

- I — concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues
- II — concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues

Rapporteur: M. Jozeau-Marigné

ÉDITION DE
LANGUE FRANÇAISE

Par lettre du 24 septembre 1968, le président du Conseil a consulté le Parlement européen, conformément aux dispositions de l'article 100, sur les propositions de la Commission de la C.E.E. concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues et le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues. Ces propositions ont été imprimées et distribuées comme document de séance 130/68.

Le 30 septembre 1968, la commission des transports a été saisie au fond et les commissions juridique et de l'agriculture pour avis.

Lors de sa réunion du 19 novembre 1968, la commission des transports a désigné M. Jozeau-Marigné comme rapporteur.

La commission juridique a fait connaître son avis par une lettre adressée par son président, M. Deringer, au président de la commission des transports, en date du 23 octobre 1968.

Lors de sa réunion du 24 octobre 1969, la commission de l'agriculture a adopté à l'unanimité l'avis de M. Briot.

Le rapport de M. Jozeau-Marigné a été examiné au cours des réunions des 18 juillet 1969, 1^{er} octobre et 27 octobre 1969.

Lors de sa réunion du 27 octobre 1969, la commission des transports a adopté à l'unanimité le présent rapport.

Étaient présents : MM. Posthumus, président, Jozeau-Marigné, vice-président et rapporteur, Biaggi, Boertien, Bourdellès, Cousté, De Gryse, Faller, Fellermaier, Kollwelter, Noè, Offroy et Riedel.

Sommaire

A — Proposition de résolution	3
Proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues	4
Proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues	12
B — Exposé des motifs	15
Annexe I — Avis de la commission juridique	18
Annexe II — Avis de la commission de l'agriculture	20

A

La commission des transports soumet, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, au vote du Parlement européen la proposition de résolution suivante :

Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à des directives

I - concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues

II - concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues.

Le Parlement européen,

- vu les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil ⁽¹⁾,
- consulté par le Conseil conformément à l'article 100 du traité de la C.E.E. (doc. 130/68),
- vu le rapport de sa commission des transports et les avis de la commission juridique et de la commission de l'agriculture (doc. 136/69),

1. Insiste sur la nécessité que le Conseil adopte ces propositions de directive dans les plus brefs délais ;

2. Considère que le système optionnel introduit par les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil doit avoir une validité limitée, en vue d'arriver, dans un délai de cinq ans, à une législation communautaire unique pour tous les pays membres ;

3. Invite la Commission des Communautés européennes à présenter, à court terme, une nouvelle proposition concernant les tracteurs agricoles dont la vitesse maximale dépasse les 25 km/h ; cette proposition devrait éviter que ces tracteurs soient soumis aux mêmes obligations que les véhicules à moteur ;

4. Invite la Commission à faire siennes les propositions de modification suivantes, conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité de la C.E.E. ;

5. Charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

(1) *J.O.* n° C 125 du 28 novembre 1968, p. 26 et s.

Proposition d'une directive
concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à
la réception des tracteurs agricoles

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 100,

inchangé

vu la proposition de la Commission ;

inchangé

vu l'avis du Parlement européen ;

inchangé

vu l'avis du Comité économique et social ;

inchangé

considérant que dans chaque État membre les tracteurs agricoles doivent satisfaire à certaines caractéristiques techniques fixées par dispositions impératives ; que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre ; que par leurs disparités elles entravent les échanges à l'intérieur de la Communauté économique européenne ;

inchangé

considérant que ces obstacles à l'établissement et au fonctionnement du Marché commun peuvent être réduits, voire éliminés, si les mêmes prescriptions sont adoptées par tous les États membres soit en complément, soit en lieu et place de leur législation actuelle ;

inchangé

considérant que les prescriptions communautaires relatives aux tracteurs agricoles ne doivent s'appliquer qu'aux tracteurs ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 25 km/h et que contre les tracteurs ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h sont à considérer comme faisant partie de la catégorie des véhicules à moteur ;

considérant que les prescriptions communautaires relatives aux tracteurs agricoles ne doivent s'appliquer qu'aux tracteurs ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 25 km/h ;

considérant que les tracteurs agricoles ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h doivent faire l'objet d'une nouvelle proposition de la Commission ;

considérant qu'un contrôle du respect des prescriptions techniques est traditionnellement effectué par les États membres avant la commercialisation des tracteurs auxquels elles s'appliquent ; qu'il porte sur des types de tracteurs ;

inchangé

considérant que les prescriptions techniques harmonisées applicables pour chacun des différents éléments ou caractéristiques du tracteur seront fixées par des directives particulières, arrêtées successivement ; que pour accélérer le processus d'harmonisation il est nécessaire que les États membres acceptent le principe de la reconnaissance réciproque des législations nationales, en ce qui concerne ceux des éléments ou caractéristiques d'un type de tracteur pour les-

inchangé

quels les prescriptions de fabrication et les méthodes de contrôle sont considérées à un niveau équivalent ;

considérant que sur le plan communautaire le contrôle de ces prescriptions ainsi que la reconnaissance par chaque État membre de celui effectué par les autres États membres nécessitent la mise en œuvre d'une procédure de réception communautaire pour chaque type de tracteur ;

inchangé

considérant que cette procédure permet d'une part à chaque État membre de constater que chaque type de tracteur a été soumis aux contrôles prévus dans les directives particulières et repris sur une fiche de réception ; que cette procédure permet d'autre part aux constructeurs d'établir un certificat de conformité pour tous les tracteurs conformes à un type réceptionné ; que lorsqu'un tracteur est accompagné par ce certificat il doit être considéré par tous les États membres comme conforme à leur propre législation ; que chaque État membre se trouve enfin en mesure d'informer les autres États membres de la constatation faite par l'envoi d'une copie de la fiche de réception établie pour chaque type de tracteur réceptionné ;

inchangé

considérant qu'à titre transitoire la réception doit pouvoir être opérée sur base des prescriptions communautaires au fur et à mesure de l'entrée en vigueur des directives particulières relatives aux différents éléments ou caractéristiques du tracteur et pour le reste sur base des prescriptions nationales ;

inchangé

considérant que, sans préjudice des articles 169 et 170 du traité, il est opportun de prévoir, dans le cadre de la collaboration entre autorités compétentes des États membres, des dispositions propres à faciliter la solution de conflits de caractère technique relatifs à la conformité d'une production au type réceptionné ;

inchangé

considérant que le développement du progrès de la technique nécessite une adaptation rapide des prescriptions techniques reprises dans les directives particulières ; qu'il convient de confier à la Commission le soin de prendre à cet effet certaines mesures d'application ; que pour faciliter la mise en œuvre des mesures envisagées il convient de prévoir une procédure instaurant une coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein du « Comité pour l'élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels » ;

inchangé

considérant qu'il est indispensable que ce Comité consulte les représentants des activités concernées, avant l'établissement des propositions d'harmonisation, ladite consultation devant comporter, le cas échéant, les recommandations

desdits représentants pour arriver à l'objectif recherché ;

considérant qu'il est nécessaire, en vue d'arriver à une législation communautaire unique pour tous les pays membres, de limiter la validité du régime dit « optionnel » à cinq ans.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

CHAPITRE I

DÉFINITIONS

Article 1

On entend par tracteur agricole, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur monté sur pneumatiques, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 25 km/h dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière.

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

Article 2

Au sens de la présente directive, on entend par :

- a) *réception de portée nationale*, l'acte administratif dénommé :
 - agréation par type et aanneming, dans la législation belge ;
 - allgemeine Betriebserlaubnis, dans la législation allemande ;
 - réception par type, dans la législation française ;
 - approvazione del tipo, dans la législation italienne ;
 - agréation, dans la législation luxembourgeoise ;
 - typegoedkeuring, dans la législation néerlandaise ;
- b) *réception C.E.E.*, l'acte par lequel un État membre constate qu'un type de tracteur satisfait :
 - aux prescriptions techniques harmonisées pour ceux des éléments et caracté-

ristiques pour lesquels existent des directives particulières et qui figurent dans la fiche de réception C.E.E. dont le modèle est repris à l'annexe II ;

- aux prescriptions techniques de source nationale, lorsque celles-ci sont reconnues réciproquement par tous les États membres ; sont ainsi reconnues les prescriptions relatives aux éléments et caractéristiques qui figurent avec la mention R.R. dans l'annexe II.

CHAPITRE II

RÉCEPTION C.E.E. DES TRACTEURS AGRICOLES

Article 3

Toute demande de réception C.E.E. introduite auprès d'un État membre est accompagnée d'une fiche de renseignements, dont le modèle est repris à l'annexe I, ainsi que des documents mentionnés dans cette fiche. Pour un même type de tracteur, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'un seul État membre.

Article 4

Chaque État membre réceptionne tout type de tracteur qui satisfait aux conditions suivantes :

- 1) Le tracteur est conforme aux données figurant dans la fiche de renseignements ;
- 2) Le tracteur satisfait aux contrôles prévus par le modèle de fiche de réception, cité à l'article 2, b ;
- 3) L'État qui procède à la réception est mis à même de surveiller la conformité de la production au type réceptionné.

Pout tout type de tracteur qu'il réceptionne, il remplit toutes les rubriques de la fiche de réception.

Article 5

1. Les autorités compétentes de chaque État membre envoient, dans un délai d'un mois, à celles des autres États membres copie des fiches de renseignements et de réception établies pour chaque type de tracteur qu'elles réceptionnent ou refusent de réceptionner.

2. Pour chaque tracteur construit conformément au type réceptionné, un certificat de conformité, dont le modèle figure à l'annexe III, est établi par celui qui a présenté la demande de réception.

Article 6

1. L'État membre ayant procédé à la réception C.E.E. doit prendre les mesures nécessaires pour être informé de l'arrêt éventuel de la production ainsi que de toute modification des indications figurant dans la fiche de renseignements.

2. Si cet État estime que cette modification n'entraîne pas une modification de la fiche de réception ou l'établissement d'une nouvelle fiche de réception, les autorités compétentes de cet État en informent le demandeur et adressent aux autorités compétentes des autres États membres, par envois regroupés et périodiques, copies des modifications apportées aux fiches de renseignements déjà diffusées.

3. Si cet État constate qu'une modification apportée à la fiche de renseignements justifie de nouvelles vérifications ou de nouveaux essais et, de ce fait, entraîne une modification de la fiche de réception ou l'établissement d'une nouvelle fiche de réception, les autorités compétentes de cet État en informent le demandeur et transmettent ces nouveaux documents dans un délai d'un mois à partir de la date de leur établissement aux autorités compétentes des autres États membres.

4. Au cas où une fiche de réception est modifiée, remplacée ou cesse d'avoir effet par suite de l'arrêt de la production du type réceptionné, les autorités compétentes de l'État membre ayant procédé à cette réception communiquent, dans un délai d'un mois, aux autorités compétentes des autres États membres les numéros de série du dernier tracteur produit en conformité avec cette fiche et, le cas échéant, les numéros de série du premier tracteur produit en conformité avec la fiche nouvelle ou modifiée.

Article 7

1. Aucun État membre ne peut refuser l'immatriculation ou interdire la vente, la mise en circulation ou l'usage de tout tracteur qui est accompagné du certificat de conformité, pour des raisons ayant trait à la construction ou au fonctionnement de ce tracteur.

2. Toutefois, ce certificat ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prenne de telles mesures

pour les tracteurs qui compromettent la sécurité de la circulation routière et qui ne sont pas conformes au type réceptionné.

Article 8

1. Si l'État membre qui a procédé à la réception C.E.E. constate que plusieurs tracteurs 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 rétablir la conformité de la fabrication au type réceptionné. Les autorités compétentes de cet État avisent celles des autres États membres des mesures prises qui peuvent s'étendre, le cas échéant, jusqu'au retrait de la réception C.E.E. Elles prennent les mêmes dispositions si elles sont informées par les autorités compétentes d'un autre État membre d'un tel défaut de conformité.

2. Les autorités compétentes des États membres s'informent mutuellement, dans le délai d'un mois, du retrait d'une réception C.E.E. accordée ainsi que des motifs de cette mesure.

3. Si l'État membre qui a procédé à la réception C.E.E. conteste le défaut de conformité dont il a été informé, la Commission est saisie et convoque les experts désignés par chaque État membre. Autant que de besoin, elle recommande aux États membres intéressés les mesures de nature à régler la contestation ; elle peut préalablement charger un ou plusieurs États membres de procéder à une expertise.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 9

1. Dès l'entrée en vigueur des mesures prises en exécution de la présente directive et au fur et à mesure que les directives particulières nécessaires pour procéder à la réception C.E.E. entrent en application :

- les prescriptions techniques harmonisées sont substituées aux prescriptions nationales correspondantes comme fondement d'une réception de portée nationale si celui qui demande cette réception le requiert ;
- à la demande du constructeur et sur présentation de la fiche de renseignements prévue à l'article 3, l'État membre remplit

celles des rubriques de la fiche de réception prévue à l'article 2, b, qui se rapportent aux contrôles effectués sur base des prescriptions techniques harmonisées ou qui se rapportent aux prescriptions nationales au cas où la reconnaissance réciproque des législations est admise. Une copie de cette fiche est délivrée au demandeur. Les autres États membres, auxquels est demandée une réception de portée nationale pour le même type de tracteur, acceptent ce document attestant ces contrôles ainsi effectués.

2. Les dispositions du paragraphe précédent sont abrogées dès que toutes les prescriptions nécessaires pour procéder à la réception C.E.E. sont applicables.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 10

La Commission, selon la procédure prévue à l'article 11, procède, compte tenu des exigences de la sécurité, à l'adaptation au progrès technique des annexes aux directives particulières visées à l'article 2, b, sous réserve de dispositions contraires reprises dans ces dernières.

Article 11

1. Dans le cas où il est fait référence à la procédure définie au présent article, le « Comité pour l'élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels », ci-après dénommé le « Comité », est saisi par son président, soit à l'initiative de celui-ci, soit à la demande d'un État membre.

2. Au sein du Comité, les voix des États membres sont affectées de la pondération prévue à l'article 148, paragraphe 2, du traité ; le président ne prend pas part au vote.

3. Le représentant de la Commission soumet un projet de mesures à prendre. Le Comité émet son avis sur ces mesures dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence des questions soumises à examen. Il se prononce à la majorité de douze voix.

Article 11

1. inchangé

2. inchangé

3. Le représentant de la Commission soumet un projet de mesures à prendre. Le Comité émet son avis sur ces mesures dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence des questions soumises à examen, **compte tenu, entre autres, de leur aspect social.** Il se prononce à la majorité de douze voix.

4. *La Commission arrête les mesures et les met immédiatement en application, lorsqu'elles sont conformes à l'avis du Comité. Si elles ne sont pas conformes à l'avis du Comité ou en l'absence d'avis, la Commission soumet aussitôt au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre.*

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, n'a pas arrêté de mesures, la Commission arrête les mesures proposées et les met immédiatement en application.

4. La Commission des Communautés européennes arrête les mesures qui sont immédiatement applicables. Si elles ne sont pas conformes à l'avis émis par ce Comité, ces mesures sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, la Commission peut différer d'un mois l'application des mesures décidées par elle. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Lorsqu'une directive a été votée par le Parlement, les modifications qui dépasseraient le caractère de mesures d'application devraient être soumises par la Commission au Parlement avant d'être transmises au Conseil.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, n'a pas arrêté de mesures, la Commission arrête les mesures proposées et les met immédiatement en application.

Article 12

Tout acte individuel, pris en application de la présente directive, portant refus ou retrait de réception, refus d'immatriculation ou interdiction de vente ou d'usage, est motivé de façon précise. Il est notifié à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les États membres et du délai dans lequel ces recours peuvent être présentés.

Article 13

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

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

Article 13 bis

Dans un délai de cinq ans à compter de la publication au Journal officiel des Communautés européennes de la présente directive, la Commission soumet au Conseil une nouvelle proposition concernant l'adoption d'un régime communautaire unique pour tous les États membres.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe I	inchangée
Annexe II	inchangée
Annexe III	inchangée

Le texte complet des annexes est publié au *J.O.* n° C 125 du 28 novembre 1968, pp. 5 à 14.

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

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 100 ;

inchangé

vu la directive du Conseil du concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues ;

inchangé

vu la proposition de la Commission ;

inchangé

vu l'avis du Parlement européen ;

inchangé

vu l'avis du Comité économique et social ;

inchangé

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les tracteurs agricoles en vertu des législations nationales concernent entre autres le poids total en charge autorisé, le poids remorquable, la direction, le rétroviseur, l'essuie-glace, la protection des éléments moteurs et des parties saillantes mobiles, la prise de courant pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque, l'emplacement du signe d'immatriculation arrière, les réservoirs de carburant, les masses d'alourdissement, la cabine, le champ de visibilité, le siège du conducteur, le dispositif pour la suppression des parasites radioélectriques, l'avertisseur acoustique, les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse, le niveau sonore admissible, le dispositif d'échappement, le dispositif d'attelage ;

inchangé

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre ; qu'il en résulte la nécessité de procéder à leur harmonisation

inchangé

en vue notamment de permettre la mise en œuvre pour chaque type de tracteur, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive en date du,

considérant que les tracteurs agricoles ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h doivent faire l'objet d'une nouvelle proposition de la Commission ;

considérant qu'il est nécessaire, en vue d'arriver à une législation communautaire unique pour tous les pays membres, de limiter la validité du régime dit « optionnel » à cinq ans,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article 1

On entend par tracteur agricole, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur monté sur pneumatiques, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 25 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière.

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

Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. d'un tracteur agricole, ni non plus en refuser ou en interdire la vente, l'immatriculation, la mise en circulation ou l'usage pour les motifs concernant :

- le poids total en charge autorisé,
- le poids remorquable,
- la direction,
- le rétroviseur,
- l'essuie-glace,
- la protection des éléments moteurs et des parties saillantes mobiles,
- la prise de courant pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque,
- l'emplacement du signe d'immatriculation arrière,
- les réservoirs de carburant,
- les masses d'alourdissement,
- la cabine,
- le champ de visibilité,

- le siège du conducteur,
- le dispositif pour la suppression des parasites radioélectriques,
- l'avertisseur acoustique,
- les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse,
- le niveau sonore admissible,
- le dispositif d'échappement,
- le dispositif d'attelage,

si ces éléments ou caractéristiques répondent aux prescriptions correspondantes fixées à l'annexe de la présente directive.

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

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

Article 4

Les États membres ne peuvent abroger le régime existant pour laisser en vigueur les dispositions seules conformes à la présente directive qu'après trois ans à compter de la publication de celle-ci au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 4

1. inchangé

2. **La Commission devra soumettre au Conseil une nouvelle proposition, en vue d'arriver à une législation communautaire unique pour tous les États membres dans un délai de cinq ans à compter de la publication au Journal officiel des Communautés européennes de la présente directive.**

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Annexe

inchangée

Le texte complet de l'annexe est publié au J.O. n° C 125 du 28 novembre 1968, p. 38 et s.

B

EXPOSÉ DES MOTIFS

I— Propositions de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues

1. Les deux propositions de directives concernant le secteur des tracteurs et machines agricoles visé à la deuxième phase du « Programme général en vue de l'élimination des entraves techniques aux échanges, résultant de disparités entre les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres » sur lequel le Conseil a marqué son accord le 25 mars 1969.

Jusqu'à présent, les États membres, pour assurer la sécurité de la circulation routière, procèdent à divers contrôles intéressant les véhicules à moteur et les tracteurs agricoles.

2. Il s'agit, d'une part, de la procédure d'homologation de certains dispositifs destinés à être montés sur ces véhicules ou tracteurs et, d'autre part, de leur réception obligatoire par type.

L'homologation des dispositifs consiste à vérifier qu'ils répondent à diverses prescriptions techniques.

La procédure de réception consiste à vérifier si le véhicule ou le tracteur type répond effectivement aux dispositions obligatoires concernant le montage, le fonctionnement et les essais du véhicule ou tracteur, ou de leurs éléments.

3. Tous les États membres, à l'exception du grand-duché de Luxembourg, appliquent déjà actuellement une procédure nationale de réception de ces engins.

4. La Commission a retenu une procédure qui consiste en la mise en œuvre d'un système de réception communautaire voisin des systèmes nationaux actuels ayant pour objectif de définir la procédure de réception elle-même ainsi que l'élaboration d'un certain nombre de directives particulières arrêtant les prescriptions techniques dont le contrôle s'inscrit dans ladite réception.

La procédure de réception C.E.E. prévoit que le constructeur accompagne sa demande de réception d'une fiche de renseignements dont le modèle figure à l'annexe I de la directive. Cette

fiche contient les renseignements sur le type de tracteur dont il demande la réception.

5. Les autorités compétentes de l'État membre qui reçoit la demande de réception constatent si les données qui figurent dans la fiche de renseignements sont conformes au type présenté et procèdent aux contrôles requis. Ces contrôles se basent, d'une part, sur les prescriptions techniques harmonisées contenues dans les directives particulières, d'autre part, sur les prescriptions techniques de source nationale en vigueur dans l'État membre qui procède à la réception. Les résultats de ces contrôles sont inscrits dans une autre fiche appelée « fiche de réception » dont le modèle figure à l'annexe II de la directive.

6. Pour chaque tracteur conforme au type réceptionné, le constructeur établit un certificat de conformité dont le modèle figure à l'annexe III de la directive. Ce certificat fait état de la conformité de la production au type réceptionné et permet la libre commercialisation de ce type de tracteur à l'intérieur de la Communauté.

7. La proposition de directive comporte la reconnaissance réciproque des réceptions, à savoir que toute réception délivrée par l'un des États membres est reconnue par les autres et réciproquement tout en prévoyant un système d'information réciproque sur toute délivrance, retrait, refus et modification d'une réception.

8. L'examen de la proposition de la Commission concernant la réception des tracteurs appelle quelques considérations, notamment sur le régime dit « optionnel », le contrôle et, par conséquent, le Comité dont il est question à l'article 11.

Le régime dit « optionnel » a pour conséquence que les États membres gardent la faculté de maintenir en vigueur leurs propres législations parallèlement aux dispositions communautaires. La Commission justifie cette méthode par le souci de tenir compte des intérêts des entreprises dont le marché *se limite* à l'espace national.

La Commission des Communautés européennes espère que le régime communautaire se substitue complètement aux législations actuellement en vigueur dans chaque État membre,

notamment à la suite de l'évolution liée au progrès technique et aux marchés auxquels la plupart des entreprises de ces secteurs destinent leur production.

9. Après avoir examiné l'opportunité de faire recours au régime optionnel, la commission des transports a décidé de considérer ce régime comme provisoire et de le limiter à une durée de cinq ans. Après ce délai, la législation communautaire devrait être unique et valable dans les six pays membres.

10. Comme il a été rappelé, un des autres problèmes qui restent est celui du contrôle de la réception, déjà soulevé dans l'avis que la commission des transports avait émis sur la proposition de la Commission de la C.E.E. au Conseil (doc. 60) relative à une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement) (doc. 167 du 30 janvier 1967⁽¹⁾).

11. Ce problème du contrôle appelle directement l'existence et la forme juridique du « Comité pour l'élimination des entraves techniques aux échanges des produits industriels ». Quant à ce Comité, au cours de la réunion du 18 juillet 1969, il avait été demandé à la Commission pour quelle raison dans l'article 11 de la directive n° I aucun compte n'a été tenu des propositions de modification présentées par le Parlement européen et dans le rapport de M. Armengaud (doc. 114 du 25 septembre 1968).

12. La réponse donnée par la Commission était la suivante :

« L'article 11 de la proposition de directive sera modifié seulement lorsque le Conseil aura approuvé la décision concernant l'institution du Comité pour lequel sera prochainement élaborée une proposition formelle, compte tenu de la résolution adoptée par le Conseil à cet égard.

Les modifications qui ont été apportées par le Conseil au projet de résolution de la Commission ne pouvaient pas tenir compte des amendements proposés dans le rapport Armengaud, car l'amendement traitait d'un aspect qui ne pourra être pris en considération que dans le cadre du statut que le Comité pourrait se donner de son institution. »

Les arguments apportés par la Commission des Communautés européennes ne semblent pas suffisamment valables pour obliger le Parlement européen à modifier son attitude prise

dans le rapport de M. Armengaud : pourtant l'article 11 de la proposition de directive n° I doit être modifié en tenant compte des conclusions sus-indiquées.

II — Propositions concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues (doc. 130/68)

13. Pour arrêter les prescriptions techniques, dont le contrôle s'inscrit dans la réception C.E.E., la Commission a proposé au Conseil une deuxième directive contenant les prescriptions qui doivent s'appliquer, lors de la réception d'un tracteur agricole, aux 19 éléments de caractéristiques suivantes :

- le poids total en charge autorisé,
- le poids remorquable,
- la direction,
- le rétroviseur,
- l'essuie-glace,
- la protection des éléments moteurs et des parties saillantes mobiles,
- la prise de courant pour l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse de la remorque,
- l'emplacement des signes d'immatriculation,
- les réservoirs de carburant,
- les masses d'alourdissement,
- la cabine,
- le champ de visibilité,
- le siège du conducteur,
- le dispositif pour la suppression des parasites radioélectriques,
- l'avertisseur acoustique,
- les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse,
- le niveau sonore admissible,
- le dispositif d'échappement,
- le dispositif d'attelage.

14. La Commission envisage de soumettre prochainement au Conseil une autre proposition de directive particulière concernant le freinage des machines agricoles automotrices à roues, y compris les tracteurs.

15. Les deux directives appellent une remarque importante concernant la vitesse maximale des tracteurs agricoles.

⁽¹⁾ Voir avis de M. Naveau, pp. 9-11.

Celle-ci est fixée par la Commission à 25 km/h. Actuellement, dans la Communauté, les seuls pays qui permettent un plafond de vitesse maximale supérieur à 25 km/h sont la France avec 27 km/h et l'Italie avec 40 km/h.

Comme il a été fait remarquer au sein du Comité économique et social, il ne semble pas correct, au point de vue économique, d'inclure les tracteurs dépassant la vitesse de 25 km/h dans la catégorie des véhicules à moteur, vu « les exigences techniques, trop sévères à leur égard,

qui sont instaurées par l'ensemble des directives proposées pour le domaine des véhicules à moteur » (1).

Partageant les conclusions du Comité économique et social, la commission des transports estime que les tracteurs agricoles ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h doivent faire l'objet d'une nouvelle directive, que la Commission des Communautés européennes devrait présenter dans les plus brefs délais.

(1) Avis du Comité économique et social, *J.O.* n° C 48 du 16 avril 1969, p. 22.

Avis de la commission juridique

« Monsieur le Président,

La commission juridique a été chargée d'élaborer à l'intention de la commission des transports un avis sur les propositions de directives de la Commission des Communautés européennes au Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres

- relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues,
- relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues (doc. 130/68).

La commission juridique a examiné les présentes propositions de directives à sa réunion du 18 octobre 1968 et est parvenue aux conclusions suivantes :

Il faut d'abord constater que les présentes propositions de directives ont été élaborées en application du « Programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges intracommunautaires résultant de disparités entre les législations nationales », sur lequel le Parlement européen, sur la base d'un rapport rédigé par M. Armengaud ⁽¹⁾, a donné son avis à sa session d'octobre 1968 ⁽²⁾.

Dans cet avis, le Parlement européen avait adopté des amendements à la procédure du Comité prévue aux paragraphes 3 et 4 de la proposition de la Commission, amendement dont il n'a pas encore été tenu compte dans l'article 11 de la proposition de directive relative à la réception des tracteurs agricoles à roues.

La commission juridique prie donc la commission des transports, compétente au fond, de tenir compte dans son avis sur cette proposition de directive des modifications arrêtées par le Parlement.

Ces modifications sont les suivantes :

3. Le représentant de la Commission soumet un projet des mesures à prendre. Le Comité émet son avis sur ces mesures dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence des questions soumises à examen, compte tenu, entre autres, de leur aspect social. Il se prononce à la majorité de 12 voix.

4. La Commission des Communautés européennes arrête les mesures qui sont immédiatement applicables. Si elles ne sont pas conformes à l'avis émis par ce Comité, ces mesures sont aussitôt communiquées par la Commission au Conseil. Dans ce cas, la Commission peut différer d'un mois l'application des mesures décidées par elle. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois.

Lorsqu'une directive a été votée par le Parlement, les modifications qui dépasseraient le caractère de mesures d'application devraient être soumises par la Commission au Parlement avant d'être transmises au Conseil. »

De plus, la commission juridique souligne qu'elle a estimé dans le rapport précité de M. Armengaud qu'une harmonisation ne devait s'effectuer que dans la mesure où celle-ci est indispensable au fonctionnement du Marché commun. Elle prie donc la commission des transports de bien vouloir examiner dans quelle mesure les propositions de directives sont conformes à cette conception de la commission juridique.

Par ailleurs, la commission juridique a constaté que les propositions de directives ont presque exclusivement un caractère technique et qu'elle outrepasserait sa compétence si elle entendait donner un avis sur ces questions techniques. C'est pourquoi la commission juridique s'est bornée à examiner du point de vue juridique si les dispositions de l'article 100 du traité de la C.E.E., sur lesquelles sont fondées les présentes propositions de directives, sont réalisées. Elle a répondu par l'affirmative à cette question, estimant avec la Commission que les dispositions actuellement en vigueur dans les États membres dans le secteur des tracteurs agricoles à roues, qui

(1) Doc. 114/68.

(2) Procès-verbal de la réunion du 3 octobre 1968.

forment l'objet des présentes propositions de directives, présentent des différences préjudiciables à la libre circulation des marchandises et ont donc une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du Marché commun.

En conclusion, la commission juridique accueille avec satisfaction et approuve les propositions de directives précitées pour autant qu'elles relèvent de sa compétence, et prie la commission des transports de tenir compte des observations formulées ci-dessus.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

(s) Arved Deringer »

Luxembourg, le 23 octobre 1968.

Avis de la commission de l'agriculture

Rédacteur : M. Briot

Le Parlement européen a été consulté, par lettre du 24 septembre 1968 du président en exercice du Conseil des Communautés européennes, sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à des directives

- a) concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues ;
- b) concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles à roues.

Le Parlement européen a renvoyé ces propositions le 30 septembre 1968 à la commission des transports compétente au fond et à la commission de l'agriculture saisie pour avis.

La commission de l'agriculture a désigné M. Briot comme rédacteur de l'avis au cours de sa réunion du 6 novembre 1968.

La commission de l'agriculture a examiné et adopté à l'unanimité le projet d'avis lors de sa réunion du 24 octobre 1969.

Étaient présents : MM. Richarts, vice-président, président f.f., Blondelle, remplaçant M. Briot, rédacteur, Bading, Borocco (suppléant M. Cointat), Brouwer, Dröschner, Kollwelter, Lefèbvre, Lückner, Mlle Lulling, MM. Mauk, Müller, van der Ploeg, Scardaccione et Zaccari.

Assistait également à la réunion : M. Jozeau-Marigné en sa qualité de rapporteur de la commission des transports sur les deux propositions de directives.

1. Pour assurer la sécurité de la circulation routière, les tracteurs agricoles à roues doivent, dans chaque État membre, répondre à un certain nombre de caractéristiques fixées par dispositions impératives. La vérification est effectuée lors de la procédure de réception obligatoire.

Or, l'examen comparé des dispositions législatives et réglementaires des États membres fait ressortir de profondes divergences qui sont fréquemment à l'origine d'entraves aux échanges intracommunautaires.

Aussi, la Commission des Communautés européennes a-t-elle entrepris une action d'harmonisation de ces législations dans le cadre du « Programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre les législations nationales ».

I - L'esprit général des deux directives

2. Cette action comporte deux phases qui correspondent aux deux propositions de directives actuellement à l'examen. Il s'agit dans une première phase de déterminer une procédure de réception communautaire et dans une seconde phase d'élaborer un certain nombre de directives particulières relatives aux prescriptions techniques qui doivent être respectées pour pouvoir bénéficier de cette réception communautaire.

Avant d'examiner ces deux propositions de directives, la commission de l'agriculture croit opportun de situer l'esprit général qui a présidé à leur élaboration.

3. La Commission des Communautés, dans son exposé des motifs, indique qu'elle a choisi la méthode d'harmonisation dite « optionnelle ». Quel en est le principe ?

A l'heure actuelle, un fabricant de tracteurs agricoles d'un pays membre désirent exporter vers un autre pays membre doit se conformer à la réglementation en vigueur dans le pays membre importateur.

A l'avenir, il pourra soit continuer à se soumettre à la législation du pays d'importation, soit se référer aux prescriptions communautaires. Le pays membre importateur ne pourra pas lui opposer sa législation si le tracteur agricole répond à ces prescriptions communautaires.

En outre, le constructeur qui aura obtenu une homologation communautaire, en s'étant soumis à une procédure de réception soit dans son pays, soit dans l'un des cinq autres pays membres, n'aura plus à s'y soumettre le moment venu dans le pays membre importateur. En d'autres termes, le respect des prescriptions communautaires, joint à une procédure de réception sur ces bases dans l'un quelconque des pays membres, permet d'éliminer les entraves techniques aux échanges de tracteurs agricoles.

4. Pourquoi cette méthode est-elle dite « optionnelle » ? Parce qu'elle joue parallèlement aux systèmes nationaux, le recours à la procédure communautaire dépendant du choix du constructeur qui reste libre de se soumettre à la seule législation du pays d'importation. La Commission des Communautés pense néanmoins que l'intérêt des fabricants

sera de construire peu à peu sur des normes uniques agréées dans les six pays membres et en ayant dès aujourd'hui l'assurance que la législation du pays d'importation ne pourra pas leur être opposée si leurs fabrications répondent aux prescriptions communautaires.

Il reste entendu par ailleurs que le fabricant désirant limiter ses ventes au seul territoire national pourra continuer à construire sur la base de la réglementation nationale.

5. La procédure de réception étant ainsi définie, il importe de préciser les prescriptions techniques auxquelles devront répondre les tracteurs agricoles. Ces prescriptions seront arrêtées par des directives particulières concernant les différentes parties des tracteurs. Une première série de prescriptions figure d'ores et déjà dans la seconde directive actuellement à l'examen. Une fois cette première série de prescriptions techniques adoptée, le constructeur pourra soumettre à la procédure de réception C.E.E. toutes les parties du tracteur qui auront fait l'objet de ces prescriptions. Celles-ci portent dès maintenant sur le poids total en charge, le poids remorquable, la direction, etc. Si le constructeur a obtenu la « réception C.E.E. » dans l'un quelconque des pays membres pour les parties visées, cette réception sera valable dans les cinq autres pays membres, et là encore la législation nationale du pays d'importation ne pourra lui être opposée.

D'autres directives particulières suivront afin de couvrir peu à peu l'ensemble des parties composant un tracteur agricole.

6. Ayant décrit le mécanisme de cette harmonisation dite optionnelle, la commission de l'agriculture ne pense pas qu'il lui incombe de se prononcer sur son bien-fondé. En effet, le Parlement européen, à l'occasion du rapport de M. Armengaud (doc. 114/68), fait au nom de la commission juridique, sur la proposition de la Commission des Communautés concernant un programme général pour l'élimination des entraves techniques aux échanges résultant de disparités entre législations nationales, a reconnu, en approuvant le programme général proposé par la Commission, cette méthode comme valable, notamment pour le secteur des tracteurs et machines agricoles.

Ces indications générales une fois données, la commission de l'agriculture a examiné les deux propositions de directives en se limitant toutefois à ses aspects principaux.

II - Examen des directives

A - Proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues.

7. Votre commission approuve dans son ensemble la directive proposée.

Elle tient cependant à présenter une remarque fondamentale.

L'article 1 contient une définition du tracteur agricole à roues qui limite en fait la catégorie des tracteurs agricoles à roues à ceux dont la vitesse est inférieure à 25 km/h. Or, on sait qu'il existe de nombreux modèles de tracteurs agricoles ou forestiers dont la vitesse maximale dépasse 25 km/h en raison de leurs conditions particulières d'utilisation.

Si l'on s'en tenait à la définition donnée par la Commission, les tracteurs ayant une vitesse supérieure à 25 km/h tomberaient dans la catégorie plus générale des « véhicules à moteurs », ce qui pourrait avoir des incidences fâcheuses sur les exportations vers les pays tiers lorsque les tarifs douaniers en vigueur dans ces pays sont supérieurs pour les véhicules à moteurs à ceux perçus pour les tracteurs agricoles.

La commission de l'agriculture croit savoir que la Commission des Communautés a admis qu'elle ne pouvait s'en tenir au principe posé initialement qu'aucun tracteur agricole ne devrait dépasser la vitesse limite de 25 km/h et qu'elle serait prête à revoir sa position à cet égard.

Il faut cependant reconnaître que les prescriptions techniques applicables à des tracteurs agricoles dépassant 25 km/h peuvent être très différentes de celles applicables à des tracteurs ne dépassant pas cette vitesse limite.

8. Dès lors, deux solutions peuvent être envisagées :

- a) soit faire couvrir par la présente directive les tracteurs agricoles ne dépassant pas 25 km/h et ceux dépassant cette limite, en prévoyant des prescriptions particulières à l'égard des seconds,
- b) soit prévoir deux directives distinctes valables respectivement à l'égard de l'un ou l'autre de ces deux types de tracteurs agricoles.

La première solution, plus logique, aurait l'inconvénient de retarder assez considérablement l'harmonisation dans ce domaine puisqu'elle supposerait une refonte du texte actuellement soumis au Parlement européen et sur lequel le Comité économique et social a déjà émis un avis.

La seconde solution consisterait à limiter la portée de la présente directive aux seuls tracteurs agricoles ne dépassant pas 25 km/h et à renvoyer à une seconde directive les prescriptions relatives aux tracteurs agricoles dont la vitesse serait comprise entre 25 km/h et une vitesse limite à déterminer. Pour des raisons pratiques, c'est cette seconde solution que la commission de l'agriculture préconise. Ce faisant, elle rejoint la position déjà défendue à cet égard dans différentes enceintes. Mais il importerait alors, selon elle, non pas tellement de modifier l'article 1 qui indique la vitesse limite, mais beaucoup plus de modifier l'intitulé même de la directive qui devrait être le suivant : « Proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles à roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h ». En effet, à partir du moment où une seconde directive serait

prévue pour d'autres tracteurs agricoles à roues, il semble nécessaire de préciser, dès le titre même de ces directives, leur portée respective.

*B - Proposition de directive concernant
le rapprochement des législations des États
membres relatives à certains éléments et
caractéristiques des tracteurs agricoles à roues.*

9. Comme il a été indiqué dans la partie de cet exposé relatif à l'esprit général de cette réglemen-

tation, la seconde directive a pour but de déterminer un certain nombre de prescriptions techniques qui doivent être respectées pour pouvoir obtenir la réception C.E.E. des tracteurs agricoles.

10. La commission de l'agriculture approuve dans son ensemble la directive proposée ; cependant, elle formule la même remarque fondamentale qu'en ce qui concerne la première directive à propos de l'intitulé qui devrait aussi être modifié dans le sens indiqué plus haut.