La Commission devrait en outre étudier toutes les formules de système de prix de sauvegarde, ainsi que celles qui ne sont pas nécessairement basées sur le prix minimal à l'importation, comme par exemple la combinaison d'un système de protection périphérique de la Communauté avec un système communautaire de *deficiency payments*. Toutefois, il ne faut pas que de tels systèmes de garantie deviennent un fardeau insupportable pour l'économie et le budget communautaire.»

À la suite de ce vote, l'amendement suivant est devenu sans objet:

Ajouter après la première phrase du texte repoussé susmentionné:

«Le Comité estime particulièrement utile pour son information et sa détermination la clarification de la notion de «prix de transfert» utilisée dans un document de la Commission. Celle-ci laisse-t-elle supposer un prix le précédant? Les gouvernements connaissent-ils ces mécanismes? Ont-ils les moyens de les influencer? Ont-ils les moyens de les corriger au profit de l'intérêt général?»

L'amendement suivant a été rejeté au cours des débats:

Point 1 sous 12

Ajouter après la première phrase:

«La nature de ces mesures ne devrait nullement porter atteinte à l'indépendance de pays producteurs et faire l'objectif d'une large confrontation préalable. Par ailleurs, la Commission doit mettre à l'étude un système de garantie de prix stable pour les utilisations d'énergie notamment à base de pétrole. Peut-elle examiner l'étude de mécanismes permettant la réduction des taxes gouvernementales? Peut-elle élaborer un système évitant la hausse des prix sur le pétrole stocké? Ces dispositions et d'autres devraient permettre une efficace lutte anti-inflationniste.»

Résultat du vote:

Voix pour: 12, voix contre: 36, abstentions: 12.

Avis sur une proposition modifiée de directive du Conseil relative à l'harmonisation des législations en matière de permis de conduire un véhicule routier

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 8, du 13 janvier 1976, page 2.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 17 décembre 1975, de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 139e session plénière, tenue à Bruxelles, les 25 et 26 mai 1976.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil du 17 décembre 1975,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment l'article 75,

vu son avis émis à ce sujet le 23 mai 1973 (1),

vu la décision de son bureau, le 16 décembre 1975, de charger la section des transports et communications de l'élaboration d'un avis sur ce sujet,

vu l'avis adopté par la section des transports et communications lors de sa 104e réunion, tenue le 12 mai 1976,

vu le rapport présenté par M. Marvier, rapporteur,

vu ses délibérations lors de sa 139e session plénière des 25 et 26 mai 1976 (séance du 25 mai),

considérant qu'une politique commune des transports doit tendre entre autres à ce que les mouvements de véhicules à l'intérieur de la Communauté se déroulent dans les meilleures conditions possible;

considérant que la reconnaissance mutuelle des permis nationaux de conduire un véhicule routier peut contribuer à la réalisation de cet objectif;

considérant que la reconnaissance mutuelle des permis se limite strictement, pour l'instant, au tourisme;

considérant que la présente proposition a pour objet de remédier à cette situation et est susceptible, en outre, de contribuer, par le biais de l'établissement d'un «permis de conduire européen», à la création d'une «identité européenne»,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT,

à l'unanimité:

1. Observations générales

1.1. Le Comité approuve en principe la proposition de la Commission. Il estime, en effet, que l'établissement d'un permis de conduire «européen» contribuera à rendre les frontières nationales plus perméables.

1.2. Dans les observations particulières, le Comité soulève à nouveau différentes questions sur lesquelles la Commission n'a pas suivi jusqu'ici les suggestions formulées par le Comité en 1973. Par ailleurs, il arrête son attitude à l'égard de certains articles qui ont été remaniés entre-temps sans avoir fait l'objet de suggestions de la part du Comité.

1.3. Enfin, le Comité constate que, à la différence de la proposition initiale de la Commission, la présente proposition de la Commission ne prévoit plus, notamment, de dispositions sur les examens techniques ni sur les examens médicaux périodiques. Des dispositions communes seront arrêtées à ce sujet ultérieurement.

Le Comité exprime dès à présent le vœu d'être consulté sur ces questions.

2. Observations particulières

2.1. *Article 2*

Les permis de conduire communautaires délivrés doivent offrir des garanties contre la contrefaçon.

2.2. *Article 3 paragraphe 1 catégorie E*

Les véhicules rentant dans la catégorie E doivent être définis d'une manière plus claire, étant donné que la définition actuelle de cette catégorie de permis de conduire n'est guère explicite.

2.3. *Article 3 paragraphe 1 catégorie F 2 (par rapport à l'article 3 paragraphe 3 dernier tiret)*

2.3.1. Il conviendrait de préciser que les engins débardeurs, en tant que tracteurs forestiers d'un type spécial, font partie de la catégorie F.

2.3.2. Pour des motifs de sécurité, un permis de conduire obligatoire est nécessaire pour les «machines de travail automotrices» agricoles et forestières.

2.4. *Article 3 paragraphe 5 (nouveau)*

Les véhicules ne dépassant pas une certaine vitesse maximale (par exemple 6 à 10 kilomètres/heure), et qui sont utilisés en pratique en tant que véhicules à usages spéciaux, devraient être exemptés de l'obligation du permis de conduire. Des véhicules automoteurs particulièrement lents, tels que des semoirs, des bineuses, des grues de chantier, des tracteurs à admission réduite avec chargeur arrière nécessitent essentiellement des exigences de sécurité réduites par rapport aux véhicules plus rapides. En outre, ils ne sont employés le plus souvent qu'à des travaux déterminés et circulent peu, dès lors, sur la voie publique.

(1) JO n° C 60 du 26. 7. 1973, p. 1.

2.5. *Article 4*

Il conviendrait de mettre plus en évidence que les permis de conduire comportant des difficultés plus importantes (B, C, D, E) sont également valables pour la conduite de véhicules moins difficiles à conduire (F 2).

2.6. *Article 5 sous c)*

Dans la proposition précitée de la Commission au Conseil, l'article 5 arrête la limite d'âge pour la conduite des motocycles et de certaines automobiles à 18 ans. Selon l'avis du Comité, cette limitation ne tient pas compte de la situation existant dans certains pays de la Communauté, dans lesquels l'âge minimal est fixé à 16 ans pour les conducteurs de motocycles sans passager de cylindrée inférieure à 125 cc.

Une telle disposition figure, par exemple, dans les codes de la route français (vélomoteurs), allemand (Kleinkrafträder) et italien (motocycles jusqu'à 125 cc) et — indépendamment de toute considération sur l'évolution actuelle et sur la maturité des jeunes générations — elle est inspirée par des motifs d'ordre pratique.

Le Comité demande, par conséquent, que l'article 5 sous c) soit modifié.

2.7. *Article 6*

Le Comité économique et social devrait être consulté sur les dispositions et les règles visées par cet article, qui seront arrêtées ultérieurement.

C'est pourquoi, des questions telles que le retrait du permis de conduire national ou communautaire, notamment, n'ont pas été examinées plus en détail.

Fait à Bruxelles, le 25 mai 1976.

Le président
du Comité économique et social
Henri CANONGE

Avis sur une proposition de règlement (CEE) du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 103, du 6 mai 1976, page 2.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 17 mars 1976, de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 139e session plénière, tenue à Bruxelles, les 25 et 26 mai 1976.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil du 17 mars 1976,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et en particulier l'article 75,

vu le règlement (CEE) n° 543/69, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route [1], modifié par les règlements (CEE) n°s 514/72 et 515/72 du Conseil du 28 février 1972 [2],

[1] JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49.
[2] JO n° L 67 du 20. 3. 1972, pp. 1 et 11.