La Commissione dovrebbe inoltre studiare tutte le possibilità di un sistema di prezzi di salvaguardia, anche quelle che non sono necessariamente basate sul prezzo minimo all'importazione, come ad esempio la combinazione di un sistema di protezione periferico della Comunità con un sistema comunitario di "deficiency payments". Tale sistemi di garanzia non devono tuttavia diventare un onere insostenibile per l'economia e per il bilancio della Comunità.»

In seguito a tale votazione, l'emendamento in appresso, non ha più avuto motivo di essere.

Aggiungere dopo la prima frase del precedente testo soppresso:

«Il Comitato considera particolarmente utile per la sua informazione ai fini della propria deliberazione chiarire la nozione di "prezzo di trasferimento" utilizzata in un documento della Commissione. Tale nozione lascia supporre un prezzo precedente a quello di trasferimento? I governi conoscono questi meccanismi? Hanno i mezzi per influenzarli? Hanno i mezzi per modificarli a vantaggio dell'interesse generale?»

Il seguente emendamento, è stato respinto nel corso dei dibattiti:

Punto 1.12.

Aggiungere dopo la prima frase:

«La natura di tali misure non dovrebbe pregiudicare in alcun modo l'indipendenza degli Stati produttori e dovrebbe costituire l'oggetto di una vasta confrontazione preliminare. Peraltro, la Commissione dovrebbe avviare lo studio di un sistema di garanzia di prezzo stabile per le utilizzazioni di energia, in particolare per quelle a base di petrolio. Può essa studiare un meccanismo che consenta di ridurre le imposte governative? Può elaborare un sistema che eviti l'aumento dei prezzi del petrolio immagazzinato? Queste ed altre disposizioni dovrebbero rendere possibile un'efficace lotta contro l'inflazione.»

Esito della votazione

Voti favorevoli: 12, voti contrari: 36, astensioni: 12.

Parere in merito ad una proposta modificata di direttiva del Consiglio relativa all'armonizzazione delle legislazioni in materia di patenti per autoveicoli

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 8 del 13 gennaio 1976, pagina 2.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 17 dicembre 1975 di consultare conformemente alle disposizioni dell'articolo 75 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 139ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles, il 25 e 26 maggio 1976.

Il testo del parere viene riportato in appresso:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea e in particolare l'articolo 75,

vista la richiesta di parere del Consiglio in data 17 dicembre 1975,

visto il proprio parere in materia, adottato il 23 maggio 1973 (1),

vista la decisione del proprio ufficio di presidenza di affidare alla sezione «Trasporti e comunicazioni» l'incarico di elaborare un parere sull'argomento (decisione presa il 16 dicembre 1975),

visto il parere adottato dalla sezione «Trasporti e comunicazioni» il 12 maggio 1976 (104ª riunione),

vista la relazione presentata dal sig. Marvier, relatore,

visto quanto deliberato dai propri membri il 25 maggio 1976 (139ª sessione plenaria — 25/26 maggio 1976),

considerato che la politica comune dei trasporti deve, tra l'altro, preoccuparsi che la circolazione dei veicoli all'interno della Comunità si svolga nelle migliori condizioni possibili,

considerato che il reciproco riconoscimento delle patenti di guida nazionali per un veicolo stradale può contribuire alla realizzazione di tale obiettivo,

considerato che il reciproco riconoscimento delle patenti per il momento è strettamente limitato al turismo,

considerato che la proposta in esame tende a porre rimedio a tale situazione e può inoltre contribuire, mediante l'introduzione di una «patente di guida europea» a creare una «identità europea»,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE

all'unanimità:

1. Osservazioni generali

1.1. Il Comitato fondamentalmente approva la proposta della Commissione. Esso ritiene infatti che l'introduzione di una patente di guida «europea» contribuirà a rendere più permeabili i confini nazionali.

1.2. Nelle osservazioni particolari, il Comitato risolleva diverse questioni per le quali finora la Commissione non ha accolto i suggerimenti da esso formulati nel 1973. D'altro canto, il Comitato si pronuncia su alcuni articoli che nel frattempo sono stati rielaborati, ma che non hanno formato oggetto di proposte da parte sua.

1.3. Il Comitato constata infine che, contrariamente alla proposta iniziale, la proposta in esame non contiene più, tra l'altro, disposizioni né sugli esami né sui controlli medici periodici; norme comuni in materia dovranno essere emanate successivamente.

Il Comitato esprime fin d'ora l'auspicio di essere consultato in merito.

2. Osservazioni particolari

2.1. *Articolo 2*

Le patenti di guida comunitarie rilasciate devono offrire garanzie contro la falsificazione.

2.2. *Articolo 3, paragrafo 1, categoria E*

I veicoli compresi nella categoria E devono essere definiti in modo più chiaro, dato che l'attuale definizione di questa categoria di patente di guida non è per nulla esplicita.

2.3. *Articolo 3, paragrafo 1, categoria F 2 (comparato all'articolo 3, paragrafo 3, ultimo trattino)*

2.3.1. Sarebbe opportuno precisare che anche gli apparecchi per trasportare il legname fuori dal bosco, in quanto trasporti di tipo speciale, fanno parte della categoria F.

2.3.2. Motivi di sicurezza rendono necessaria una patente di guida obbligatoria per queste macchine da lavoro agricole e forestali semoventi.

2.4. *Articolo 3, paragrafo 5 (nuovo)*

I veicoli che non superano una determinata velocità massima (ad esempio da 6 a 10 km/h) e che in pratica sono impiegati come veicoli speciali dovrebbero essere esenti dall'obbligo della patente di guida. Veicoli semoventi particolarmente lenti, come le seminatrici, le sarchiatrici, le gru per cantiere, i trattori a potenza ridotta con caricatore posteriore, hanno esigenze di sicurezza sostanzialmente ridotte rispetto ai veicoli più veloci. Inoltre, nella maggior parte dei casi, essi vengono adibiti a lavori specifici e, di conseguenza, la loro circolazione sulle strade pubbliche è limitata.

(1) GU n. C 60 del 26. 7. 1973, pag.

2.5. *Articolo 4*

Sarebbe opportuno porre maggiormente in risalto il fatto che le patenti di guida con il grado più elevato di difficoltà (B, C, D, E) sono valide anche per veicoli meno difficili da guidare (F 2).

2.6. *Articolo 5, lettera c)*

L'articolo 5 della proposta della Commissione al Consiglio fissa il limite d'età per la guida dei motocicli e di alcune autovetture a 18 anni. Secondo il Comitato questo limite non tiene conto della situazione esistente in taluni Stati membri della Comunità, nei quali l'età minima è 16 anni per i conducenti di motocicli di cilindrata inferiore a 125 cc., senza passeggeri.

Tale disposizione è contenuta, ad esempio, nel codice stradale francese (vélomoteurs), tedesco (Kleinkrafträder) e italiano (motocicli fino a 125 cc.) e — a prescindere da ogni considerazione sull'attuale evoluzione e sulla maturità della giovane generazione — essa è ispirata da motivi d'ordine pratico.

Il Comitato chiede, di conseguenza, che l'articolo 5 della lettera c) sia modificato.

2.7. *Articolo 6*

Il Comitato economico e sociale dovrebbe essere consultato sulle disposizioni e le norme di cui all'articolo 6 che verranno successivamente emanate.

Per questo motivo, problemi quali tra l'altro il ritiro della patente nazionale o comunitaria, non sono stati esaminati in modo approfondito.

Fatto a Bruxelles, il 25 maggio 1976.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Henri CANONGE

Parere in merito ad una proposta di regolamento (CEE) del Consiglio relativo all'allargamento di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 103 del 6 maggio 1976, pagina 2.

A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 17 marzo 1976 di consultare conformemente alle disposizioni dell'articolo 75 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 139ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles, il 25 e 26 maggio 1976.

Il testo del parere viene riportato in appresso:

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato istitutivo della Comunità economica europea, ed in particolare l'articolo 75,

vista la richiesta di parere del Consiglio in data 17 marzo 1976,

visto il regolamento (CEE) n. 543/69, del 25 marzo 1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (1), modificato dai regolamenti (CEE) n. 514/72 e (CEE) n. 515/72 del Consiglio del 28 febbraio 1972 (2),

(1) GU n. L 77 del 29. 3. 1969, pag. 49.
(2) GU n. L 67 del 20. 3. 1972, pag. 1 e 11.