

JOURNAL OFFICIEL

DES

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

4 FÉVRIER 1967

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

10^e ANNÉE N° 22

SOMMAIRE

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSES

- N° 102 de M. Blaisse à la Commission de la C.E.E.
Objet : Discrimination au sens de l'article 95 du traité de la C.E.E. 357/67
- N° 110 de M. Oele à la Commission de la C.E.E.
Objet : Amélioration des critères de sécurité applicables à la construction de véhicules automobiles 359/67
- N° 116 de M. Bading à la Commission de la C.E.E.
Objet : Uniformisation des législations relatives aux poids et mesures 360/67

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

HAUTE AUTORITÉ

INFORMATIONS

- Troisième communication de la Haute Autorité relative aux transports effectués par les chemins de fer néerlandais aux prix et conditions de conventions tarifaires non publiées* 362/67

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LA COMMISSION

RECOMMANDATIONS ET AVIS

- 67/119/CEE :
Avis de la Commission, du 30 janvier 1967, adressé au gouvernement de la République italienne au sujet du projet de loi relatif à la délégation de pouvoirs au gouvernement pour la réorganisation de l'« Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » 364/67

(Suite au verso)

SOMMAIRE (suite)

FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT

67/120/CEE :

Modificatif à l'appel d'offres n° 565 366/67

RECTIFICATIFS

*Rectificatif à la recommandation adressée par la Commission le 29 juillet 1966
à la République française au sujet de l'aménagement du monopole national à
caractère commercial des poudres et explosifs (JO n° 154 du 24. 8. 1966)* 367/67

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSES

QUESTION ÉCRITE N° 102

de M. Blaisse

à la Commission de la Communauté économique européenne

(21 octobre 1966)

Objet : Discrimination au sens de l'article 95 du traité de la C.E.E.

1. La Commission de la C.E.E. a-t-elle connaissance du fait que dans une circulaire du ministère des finances de la république fédérale d'Allemagne aux bureaux de douane du 2 août 1966 (III B/4-V 8400-36/66) il est signalé que le paragraphe 52 alinéa 6 de la législation tarifaire ne s'applique pas à la taxe compensatoire sur le chiffre d'affaires (Umsatzausgleichsteuer), en d'autres termes, qu'il est mis fin à la pratique suivie jusqu'ici selon laquelle ladite taxe était régie par les règles de la législation douanière et portait donc uniquement sur la valeur ajoutée ?

2. La Commission de la C.E.E. n'estime-t-elle pas que cette mesure entraîne une discrimination, par exemple dans le cas de la transformation des déchets de métaux non ferreux et de ceux de produits finis et semi-finis (la transformation dite passive) exécutée pour le compte de l'Allemagne dans un autre pays de la C.E.E. ?

La discrimination consiste dans le fait que, lorsque ces déchets sont transformés en Allemagne même, seule une taxe sur le chiffre d'affaires de 4 % est perçue sur le coût de la transformation (compte non tenu, par conséquent, de la valeur de la matière de base) ; si, par contre, la transformation est effectuée dans un autre pays de la C.E.E., il est perçu, lors de la réimportation en Allemagne du produit transformé (en plus du droit de douane normal), une taxe sur le chiffre d'affaires (Umsatzausgleichsteuer) de 6 % calculée sur la valeur globale, c'est-à-dire sur la valeur des matières de base

augmentée du coût de la transformation. Antérieurement, la taxe en question n'était calculée que sur le coût de la transformation.

Plus la valeur des matières de base est élevée par rapport au coût de la transformation, plus la discrimination est flagrante. C'est notamment le cas dans le secteur du cuivre et de l'aluminium où la valeur de la matière de base représente une part considérable de la valeur globale ($\pm 85\%$ pour le cuivre et $\pm 70\%$ pour l'aluminium).

3. Dans ces conditions, la Commission de la C.E.E. n'estime-t-elle pas :

— qu'une telle mesure va à l'encontre de la nature même de cet impôt qui doit servir, en principe, à compenser la pression que la taxe sur le chiffre d'affaires exerce sur les échanges à l'intérieur d'un pays ;

— que l'on se sert ainsi de la taxe compensatoire sur le chiffre d'affaires pour favoriser l'industrie nationale et faire obstacle aux importations ;

— que cette pratique est contraire aux objectifs du traité de la C.E.E., qui vise expressément à empêcher que les échanges entre les États ne soient faussés, et en particulier à l'article 95 ;

— que l'on porte atteinte aux bonnes relations existant à l'intérieur de la Communauté en mettant une telle mesure en œuvre sans autre formalité qu'une simple circulaire de quelques lignes adressée aux bureaux de douane ?

Réponse

(25 janvier 1967)

1 et 3. La Commission connaît effectivement la circulaire du ministère fédéral allemand des finances du 2 août 1966 (III B/4-V 8400-36/66). Après la publication de cette circulaire, les services de la Commission ont pris contact avec le ministère allemand des finances afin de connaître les raisons de cette circulaire et ses effets pratiques. D'après les informations obtenues, les bureaux de douane allemands n'avaient pas tous suivi la même pratique dans l'application des dispositions douanières pour les fins de la perception de la taxe compensatoire dans le cas de trafic de perfectionnement. Cette circulaire avait alors pour but de rappeler aux bureaux de douane que, compte tenu du caractère de la taxe compensatoire, il convient de se baser, en ce qui concerne les trafics de perfectionnement, sur la disposition générale de l'article 52, alinéa 4, de la loi sur la douane et non sur la disposition spéciale de l'article 52, alinéa 6, de cette même loi. D'après la disposition générale de l'article 52, alinéa 4, le montant du droit de douane réduit pour le trafic de perfectionnement se calcule en appliquant au produit transformé réimporté le taux qui le concerne et en déduisant ensuite de ce montant, le montant fictif du droit de douane pour le produit brut exporté calculé d'après le taux applicable à ce dernier produit. La disposition spéciale de l'article 52, alinéa 6, qui ne concerne que le trafic de perfectionnement entre pays membres de la C.E.E., se différencie de la disposition générale ci-dessus, par le fait que, pour dégager le montant de la déduction, au lieu d'appliquer sur la valeur du produit brut exporté le taux du droit de douane qui le concerne, il est appliqué sur sa valeur le même taux que celui se rapportant au produit transformé. En bref, le droit de douane ne frappe que la valeur ajoutée au taux du produit transformé.

Le gouvernement allemand défend l'opinion selon laquelle l'application à la taxe compensatoire sur le chiffre d'affaires de l'alinéa 6 de l'article 52 de la loi sur la douane aboutit à des résultats incompatibles avec la fonction de compensation qui caractérise cette taxe. Cette dernière ne peut répondre à ce but que par application de l'alinéa 4 de ce même article. Au demeurant, il importe seulement de savoir si le taux appliqué au produit transformé est correct, car en vertu des articles 95 et 97 du traité C.E.E., seules les impositions intérieures frappant les produits peuvent être comparées, et

non les impositions frappant des opérations comme, par exemple, la transformation.

La Commission ne partage pas entièrement cette façon de voir et y apporte avant tout la réserve suivant laquelle la taxation basée sur l'article 52, alinéa 4, de la loi sur la douane n'est conforme à la disposition de l'article 95 du traité C.E.E. que dans le cas où le taux de la taxe compensatoire applicable au produit brut exporté pour transformation, retenu fictivement pour la réduction, correspond à la charge fiscale moyenne d'un produit national similaire et lorsque également le taux de la taxe compensatoire applicable au produit transformé réimporté ne dépasse pas la charge fiscale moyenne d'un produit national similaire.

2. Par ailleurs, la Commission partage l'avis de l'honorable parlementaire sur le fait que la taxation basée sur l'article 52, alinéa 4, citée plus haut peut entraîner dans certains cas de trafic de perfectionnement une infraction à l'article 95 du traité C.E.E.

Une telle infraction peut se produire notamment lorsque :

a) Le produit transformé dans un autre État membre est réimporté en acquittant la taxe compensatoire et fait seulement après réimportation l'objet d'une livraison à un acheteur indigène, livraison qui est soumise au taux normal de la taxe sur le chiffre d'affaires de 4 %.

Étant donné que les taux de la taxe compensatoire de 4 % et plus actuellement en vigueur en Allemagne tiennent déjà compte d'une taxe de 4 % correspondant à la livraison directe du produit importé, le plafond admis dans l'article 95 du traité C.E.E. est dépassé lorsque la livraison effectuée par l'importateur après l'importation est taxée, en effet, une deuxième fois, ou lorsque :

b) Le taux de la taxe compensatoire applicable au produit transformé réimporté est supérieur à la charge fiscale antérieure correspondante d'un produit national similaire ; ceci peut être notamment le cas lorsque la taxe compensatoire frappe la valeur totale du produit réimporté du fait que la déduction est nulle parce que le produit brut exporté pour le trafic de perfectionnement bénéficie, en cas d'importation, d'une exonération de la taxe compensatoire.

Par ailleurs, la Commission poursuit son examen en vue d'établir dans quels cas l'application de l'article 52 alinéa 4 de la loi sur la douane peut entraîner une infraction aux articles 95 et 97 du traité.

En conclusion, la Commission fait remarquer, à cet égard, qu'une solution entièrement satisfaisante dans le régime fiscal en matière de taxes sur le chiffre d'affaires pour les trafics de perfectionnement ne pourra être trouvée que par l'instauration du système d'une taxe sur la valeur ajoutée.

QUESTION ÉCRITE N° 110

de M. Oele

à la Commission de la Communauté économique européenne

(28 novembre 1966)

Objet : Amélioration des critères de sécurité applicables à la construction de véhicules automobiles

Selon des informations parues dans la presse, des critères de sécurité plus stricts doivent être rendus applicables prochainement à la construction de véhicules automobiles vendus aux États-Unis. Les véhicules exportés dans ce pays devraient également satisfaire aux nouveaux critères de sécurité. Ce fait peut avoir de grosses conséquences pour l'industrie automobile européenne. D'autre part, l'initiative américaine peut avoir pour effet de rendre plus sûrs, à plus bref délai, les véhicules destinés au marché européen.

1. Est-il exact que cette question fait l'objet de pourparlers dans le cadre de l'O.C.D.E. et la Commission y participe-t-elle à l'un ou l'autre titre ?

2. Peut-on, selon les experts, admettre que le coût d'une voiture moyenne, fabriquée en grande série, n'augmenterait pas de plus de cinq à dix pour cent si elle était construite en ayant égard aux conceptions modernes en matière de sécurité ?

3. L'industrie automobile européenne est-elle disposée à appliquer les normes américaines non seulement aux voitures destinées à l'exportation, mais aussi à celles qui sont destinées à être vendues sur le marché communautaire ?

4. La Commission peut-elle dire en quoi consistent, en gros, les nouvelles normes de sécurité, actuellement en discussion, applicables à la construction des véhicules automobiles ?

Réponse

(25 janvier 1967)

Le 9 septembre 1966 le président Johnson a signé une loi portant sur la sécurité des véhicules automobiles. Cette loi prévoit qu'une série de normes seront rendues obligatoires aux États-Unis le 31 décembre 1967. Ces normes ont trait à certaines catégories de véhicules à moteur et ont pour but l'amélioration de la sécurité des usagers et la réduction du nombre d'accidents de la route.

1. La Commission confirme à l'honorable parlementaire que cette question fait l'objet de pourparlers dans le cadre d'un sous-groupe *ad hoc* « Sécurité automobile » de l'O.C.D.E. La Commission participe à ces travaux en qualité d'observateur.

La Commission communiquera, après avoir consulté les États membres, au gouvernement des États-Unis ses observations sur les projets des normes en question.

2. Il est difficile d'évaluer l'augmentation du prix de revient d'une voiture automobile qui pourrait résulter de l'application intégrale des normes conformes aux principes américains en matière de sécurité.

En effet, de l'avis unanime des experts des États membres, certains de ces principes améliorent la sécurité des véhicules de conception américaine, mais il n'est pas certain que le même résultat puisse être atteint sur les véhicules européens qui sont d'une conception tout à fait différente.

3. Il n'appartient pas à la Commission de se prononcer sur les intentions de l'industrie automobile européenne relative à la mise en application de ces normes sur les véhicules destinés à être mis en circulation dans la Communauté. Les projets de normes américaines ont été rendus publics le 3 dé-

cembre 1966 et leur adoption deviendra définitive le 31 janvier 1967. Il est donc prématuré de préjuger l'attitude des différentes parties en cause à cet égard.

4. La Commission peut toutefois fournir à l'honorable parlementaire les renseignements suivants sur les projets de normes américaines :

a) Une première série de 11 normes fixe des critères tendant à réduire les possibilités d'accident : elles concernent notamment la localisation des or-

ganes de commande, le freinage et les dispositifs d'éclairage ;

b) une deuxième série de normes vise à augmenter la protection des occupants d'une voiture lors d'un accident ; celles-ci ont trait à l'aménagement intérieur du véhicule, aux vitres de sécurité, ceintures, ancrage des sièges etc. ;

c) une dernière norme concerne les réservoirs de carburant.

QUESTION ÉCRITE N° 116

de M. Bading

à la Commission de la Communauté économique européenne

(2 décembre 1966)

Objet : Uniformisation des législations relatives aux poids et mesures

Le Bundestag a été saisi d'un projet de loi sur les poids et mesures. Dans l'exposé des motifs de ce projet de loi, il est dit que la C.E.E. s'efforce d'harmoniser les législations relatives aux poids et mesures et qu'un groupe de travail nouvellement constitué a déjà engagé des travaux en ce sens.

Il est certain qu'une uniformisation des prescriptions relatives aux poids et mesures est souhaitable à l'intérieur de la Communauté, étant donné qu'elle

permettrait d'éviter les distorsions de concurrence. Les milieux économiques allemands redoutent que l'adoption d'une loi nationale ne leur porte préjudice dans les échanges commerciaux à l'intérieur de la Communauté.

La Commission peut-elle indiquer approximativement à quelle date le groupe de travail aura terminé ses travaux, afin de permettre la présentation d'une proposition tendant à l'uniformisation des législations en la matière ?

Réponse

(25 janvier 1967)

La Commission a connaissance du projet de loi allemande relatif aux poids et mesures. Le gouvernement allemand a informé la Commission de ce projet en vertu de la « recommandation de la Commission, du 20 septembre 1965, aux États membres, relative à la communication préalable à la Commission, à l'état de projets, de certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives » ⁽¹⁾.

Les services de la Commission examinent actuellement ce projet quant au moyen d'éviter toute entrave aux échanges et toute altération de la concurrence, et quant aux travaux en cours pour le rapprochement des législations en vigueur.

Au sujet de l'état de ces travaux, la Commission peut donner les indications suivantes. Le 14 avril

1966, elle a soumis au Conseil des propositions de directives concernant le rapprochement des législations des États membres dans les domaines suivants : instruments de mesurage en général, thermomètres médicaux, poids parallélépipédiques de précision moyenne, poids cylindriques de précision moyenne. La proposition de directive concernant les instruments de mesurage en général traite de la procédure de contrôle, notamment de l'approbation de modèle et de la vérification primitive. Les directives particulières fixent, en se référant à la directive générale, pour chaque type d'instrument de mesurage, les prescriptions techniques et modalités de contrôle auxquelles ces instruments doivent être soumis afin de pouvoir faire l'objet d'un commerce libre grâce à la reconnaissance mutuelle des contrôles à l'intérieur de la C.E.E. Le Conseil a transmis ces propositions de directives au Parlement européen et au Comité économique et social pour avis.

⁽¹⁾ JO n° 160 du 29.9.1965, p. 2611/65.

Elles sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° 182 du 12 octobre 1966, page 3145/66.

D'autres travaux de rapprochement des législations sont en cours dans le domaine des poids et mesures. Ils concernent notamment le jaugeage des bateaux-citernes, les instruments de pesage de pré-

cision moyenne, les compteurs de liquides, les compteurs de gaz, les compteurs d'énergie électrique. Ces travaux, qui conduiront à un rapprochement graduel des législations dans le domaine de poids et mesures, sont effectués par priorité et la Commission espère pouvoir déjà présenter au Conseil des propositions de directives dans le courant de l'année 1967.

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

HAUTE AUTORITÉ

INFORMATIONS

TROISIÈME COMMUNICATION DE LA HAUTE AUTORITÉ

relative aux

transports effectués par les chemins de fer néerlandais aux prix et conditions de conventions tarifaires non publiées

La liste I des relations de trafic sur lesquelles des transports de charbon et d'acier sont effectués par les chemins de fer néerlandais aux prix et conditions de conventions tarifaires non publiées et le tableau annexe de cette liste sont modifiés comme suit :

1. Liste I des relations de trafic

(publiée au Journal officiel n° 187 du 20 octobre 1966, pages 3225 à 3230/66)

Nature des marchandises et du trafic	Gares expéditrices	Gares destinataires
<i>Page 3228/66 :</i> F. PRODUITS LAMINÉS (produits particuliers et produits finis)		
1. <i>Trafic intérieur</i>	Amsterdam (toutes gares)	<i>Biffer :</i> Bedum <i>Ajouter après Hengelo :</i> Nijmegen
<i>Page 3229/66 :</i> 1. <i>Trafic intérieur (suite)</i>		
	Rotterdam (toutes gares)	<i>Biffer :</i> Bedum <i>Ajouter après Hengelo :</i> Nijmegen
	Dans le groupe Aalsmeer, Akkrum, . . . Zwolle <i>insérer :</i> <i>après Stadskanaal :</i> Tiel <i>après Vlissingen :</i> Winschoten	Nuth
<i>Page 3230/66 :</i> 2. <i>Trafic international (suite)</i>		
	Nieuwe Schans frontière, Oldenzaal frontière Vlodrop frontière	<i>Biffer :</i> Eindhoven, Enschede SS et Enschede Zuid

2. Tableau annexe de la liste I

(publié au Journal officiel n° 33 du 25 février 1966, pages 486 à 490/66)

Page 488 : en regard de la gare de Liempde, biffer le signe + dans la colonne 1.

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LA COMMISSION

RECOMMANDATIONS ET AVIS

AVIS DE LA COMMISSION

du 30 janvier 1967

adressé au gouvernement de la République italienne au sujet du projet de loi relatif à la délégation de pouvoirs au gouvernement pour la réorganisation de l'« Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi)

(67/119/CEE)

Conformément à l'article 1^{er} de la décision du Conseil du 21 mars 1962 ⁽¹⁾ instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les États membres dans le domaine des transports, le gouvernement de la République italienne a communiqué à la Commission, par lettre en date du 20 décembre 1966 du représentant permanent de la République italienne auprès des Communautés européennes, un projet de loi relatif à la délégation de pouvoirs au gouvernement pour la réorganisation de l'« Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ».

La lettre du représentant permanent est parvenue à la Commission le 22 décembre 1966. Conformément à l'article 1^{er} de la décision du Conseil, le gouvernement italien a également communiqué le projet de loi aux autres États membres.

Conformément à l'article 2 paragraphe 4 de la décision du Conseil, et en accord avec le gouvernement de la République italienne, la Commission

a prorogé le délai prévu au paragraphe 1 du susdit article jusqu'au 31 janvier 1967, et en a informé les États membres.

Conformément à l'article 2 de la décision du Conseil, la Commission émet l'avis suivant :

1. La Commission constate que le projet de loi communiqué par le gouvernement de la République italienne a pour objet une réorganisation de l'« Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato », comportant une certaine autonomie de gestion et d'organisation. A cette fin, le projet de loi en question donne au gouvernement la délégation de pouvoirs en vue d'arrêter par décret législatif les dispositions nécessaires et précise, à cet égard, les principes et les critères directeurs qui devront être observés.

2. La Commission constate que ce projet de loi tend à rapprocher la réglementation italienne en matière de transports des principes retenus dans le cadre de l'orientation générale actuelle de la politique commune des transports.

⁽¹⁾ JO n° 23 du 3. 4. 1962, p. 720/62.

Elle constate également que les dispositions contenues dans le projet de loi ne sont pas susceptibles d'interférer d'une manière défavorable avec la réalisation de la politique commune des transports. Toutefois, la Commission attire l'attention du gouvernement de la République italienne sur le fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'adapter certains principes et critères prévus par le projet de loi suivant les exigences communautaires qui résulteront des dispositions que le Conseil aura arrêtées pour la mise en œuvre de la politique commune des transports, notamment en application de la décision n° 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 ⁽¹⁾.

3. La Commission observe cependant que les mesures que le gouvernement arrêtera en vertu des pouvoirs qui lui feront confiés sur la base de la loi projetée sont susceptibles d'interférer d'une manière substantielle avec la réalisation de la politique commune des transports. En conséquence, elle se réserve de prendre position à leur sujet lorsque le gouvernement de la République italienne lui aura communiqué, conformément à l'article 1^{er} de la décision du Conseil du 21 mars 1962, les dispositions qu'il se propose d'arrêter à cet égard.

4. En vertu de l'article 2 de la décision du Conseil, la Commission émet un avis favorable au projet de loi relatif à la délégation de pouvoirs au gouvernement italien pour la réorganisation de l'« Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato », sous réserve des observations formulées ci-dessus.

5. La Commission n'estime pas nécessaire de prendre l'initiative d'une consultation avec les autres États membres au sens de l'article 2 paragraphe 3 de la décision du Conseil du 21 mars 1962.

6. La Commission informe les autres États membres du présent avis.

Fait à Bruxelles, le 30 janvier 1967.

Par la Commission

Le président

Walter HALLSTEIN

⁽¹⁾ JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.

FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT

Modificatif à l'appel d'offres n° 565

(67/120/CEE)

L'appel d'offres n° 565,

pour un appel d'offres lancé par la république fédérale du Cameroun et publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° 14 du 24 janvier 1967,

concernant :

Appel d'offres — par consultation publique — pour la fourniture des engrais et des insecticides destinés aux plantations de caféiers, de coton et d'arachides de la république fédérale du Cameroun, dans le cadre du programme quinquennal d'aide à la production (troisième tranche annuelle),

est modifié comme suit (modifications en italique) :

Lot n° 5 : Engrais composé N.P.K. d'équilibre 2-1-1 dont la somme des unités fertilisantes soit comprise entre 25 et 35 et dont la variation soit inférieure à 20 % et dans le même sens pour chaque élément . . . 8.000 t

ou à défaut :

Engrais simples pouvant être mélangés sur place et représentant la même valeur totale d'unités fertilisantes.

Lot n° 12 : Poudre mixte insecticide et fongicide comprenant :

- 20 % de lindane titrant au minimum 99 % d'isomère gamma de l'HCH
- 25 % de *sulfure* (au lieu de « sulfate » indiqué initialement) de tétraméthylthiurane 8 t

Les autres indications restent inchangées.

RECTIFICATIFS**Rectificatif à la recommandation adressée par la Commission le 29 juillet 1966
à la République française au sujet de l'aménagement du monopole national à
caractère commercial des poudres et explosifs**

(Journal officiel des Communautés européennes n° 154 du 24 août 1966)

Page 2820/66 :

Le troisième alinéa de la recommandation adressée par la Commission le 29 juillet 1966 à la République française au sujet de l'aménagement du monopole national à caractère commercial des poudres et explosifs est remplacé par le texte suivant :

« Le Conseil, par décision du 15 avril 1958, a fixé la liste des produits auxquels les mesures citées ci-dessus peuvent se rapporter. Pour les poudres, explosifs et produits intermédiaires soumis en France au monopole des poudres ne figurant pas sur cette liste, l'article 223 paragraphe 1 alinéa b) du traité ne peut être invoqué pour restreindre les obligations découlant de l'article 37 du traité. »

**8180 — LES PROBLÈMES DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LA COMMUNAUTÉ
EN 1966**

1966. 144 pages dont 38 pour graphiques et tableaux annexes (français, allemand, italien, néerlandais)

Prix de vente : FF 6 ; FB 60 ; DM 4,80 ; Lit. 750 ; Fl. 4,30 ; £ 0.8.6 ; \$ 1,20.

Le rapport — le septième de la série que la Commission a établi en la matière — décrit d'abord l'évolution du marché de l'emploi dans les États membres, dégage ses tendances générales et analyse la situation par branche d'activité, par pays et par région.

Dans la deuxième partie, il indique les perspectives d'évolution pour 1966 et des estimations prévisionnelles des besoins et des ressources en main-d'œuvre, qui tiennent compte notamment de l'expansion de la production, des progrès de la productivité et des changements dans le volume et la structure de l'emploi salarié.

Après avoir souligné les principaux problèmes de main-d'œuvre qui résultent de cette analyse, le rapport passe en revue les mesures prises ou envisagées par les États membres pour assurer un meilleur équilibre du marché de l'emploi et favoriser l'expansion. Les informations sur ces mesures sont plus complètes que celles contenues dans les études précédentes. Enfin, le rapport contient un certain nombre de suggestions tendant à développer la collaboration communautaire, notamment tant en ce qui concerne la méthode d'examen que les mesures concourant à utiliser au plus haut degré possible les ressources réelles et potentielles en main-d'œuvre qui existent dans la Communauté.

Les commandes doivent être adressées aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués à la quatrième page de la couverture.

**INVENTAIRE DES IMPÔTS PERÇUS DANS LES ÉTATS MEMBRES DE LA
COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE**

**au profit de l'État et des collectivités locales (Länder, départements, régions, provinces,
communes)**

avec tableaux des recettes pour les années 1961 et 1962

8145

1966. 204 pages avec quatre tableaux (français, allemand, italien, néerlandais et anglais).

Prix de vente : FB 85,— ; FF 8,50.

La direction des problèmes fiscaux de la direction générale de la concurrence de la Communauté économique européenne a établi un inventaire des impôts de toute nature en vigueur dans les six États membres.

L'inventaire contient, entre autres, pour chaque catégorie d'impôt, sous une forme succincte et sur la base de la législation en vigueur le 1^{er} janvier 1965, des indications sur les autorités créancières de l'impôt, les personnes redevables de l'impôt, l'assiette d'imposition, les exonérations, le taux de l'impôt, le mode de perception, le régime des contribuables non résidents. Les administrations fiscales nationales ont été consultées pour la présentation de l'inventaire. Il n'est pas tenu compte de quelques impôts de moindre importance, notamment de ceux n'ayant qu'une incidence locale.

L'ouvrage de référence a été complété par des tableaux indiquant, pour les années 1961 et 1962, le produit des différents impôts en montant absolu et en pourcentage du produit global des impôts et du produit national brut.

Les commandes doivent être adressées aux bureaux de vente et d'abonnements indiqués à la quatrième page de la couverture.