

JOURNAL OFFICIEL

DES

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

7 MARS 1967

ÉDITION DE LANGUE FRANÇAISE

10^e ANNÉE N° 42

SOMMAIRE

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LE CONSEIL

67/153/CEE :

Consultation du Comité économique et social au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires 617/67

Avis du Comité économique et social 618/67

67/154/CEE :

Consultation du Comité économique et social au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement) 620/67

Avis du Comité économique et social 620/67

LA COMMISSION

ENTENTES ET POSITIONS DOMINANTES (articles 85 à 90 du traité instituant la C.E.E.)

67/155/CEE :

Communication faite conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17 concernant une notification (IV/26045) 625/67

FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT

67/156/CEE :

Avis d'appel d'offres n° 574 (appel d'offres par consultation publique) de la république du Congo (ministère de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage) pour un projet financé par la C.E.E. — F.E.D. 626/67

67/157/CEE :

Modification à l'avis d'appel d'offres n° 555 631/67

STATISTIQUES AGRICOLES N° 8/1966

L'Office statistique des Communautés européennes a publié le n° 8/1966 de la série « Statistique agricole ». Cette brochure contient, pour la deuxième fois depuis l'apparition de la série « Statistique agricole », des données relatives à la sylviculture et à l'industrie du bois, qui font suite à celles publiées dans le n° 8/1965.

Par rapport à la publication antérieure, on a élargi le contenu de cette nouvelle brochure, qui ne contient une fois de plus que des chiffres relatifs à la sylviculture et l'industrie du bois. Les données ont été mises à jour jusqu'à 1965, et la présentation des données a été améliorée. La publication est passée de 67 à 89 pages.

Le numéro contient les parties suivantes :

Remarques préliminaires : éclaircissements méthodologiques et définition de la superficie boisée.

Répartition de la superficie boisée avec des données sur la ventilation par mode de faire-valoir et par taille des exploitations.

Production de bois avec des données sur les quantités annuelles de bois enlevé par catégories de bois brut et par essences de bois.

Bilan d'approvisionnement de bois bruts avec des données classées par assortiments de bois brut.

Commerce extérieur avec des données relatives aux principaux produits en bois ventilés conformément à la nomenclature de Bruxelles.

Variations des superficies boisées groupées par régions avec des données sur l'étendue et l'évolution des superficies boisées au cours de la période d'après-guerre. Deux cartes géographiques font apparaître les tendances de l'évolution forestière dans les 243 régions administratives de la C.E.E.

La brochure, dont les textes sont établis dans les quatre langues officielles de la Communauté et les tableaux en deux langues (allemand/français) peut être obtenue au prix de 75 FB ou FF 7,50 (abonnement annuel à la série « Statistique agricole » [au moins 8 numéros par an] : 450 FB ou 45 FF) auprès des bureaux de vente indiqués à la quatrième page de la couverture.

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

INFORMATIONS

LE CONSEIL

CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires

(67/153/CEE)

A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 192^e session du 28 juillet 1966, le Conseil a décidé de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 du traité, le Comité économique et social au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires.

La demande d'avis a été adressée par M. S.A. Posthumus, président du Conseil, à M. L. Major, président du Comité économique et social, par lettre en date du 29 juillet 1966.

B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° 185 du 17 octobre 1966, sous le n° 66/579/CEE (p. 3191/66).

C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 59^e session tenue à Bruxelles les 25 et 26 janvier 1967, le Comité a adopté son avis sur le texte indiqué au chapitre B ci-dessus par 69 voix contre 1 et 15 abstentions des 85 membres présents ou représentés.

Le texte de cet avis est le suivant :

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur la « proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires »

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil de ministres de la Communauté économique européenne, en date du 29 juillet 1966, sur la « proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires »,

vu l'article 75 paragraphe 1 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu l'avis de la section spécialisée pour les transports, saisie par son bureau, conformément aux dispositions de l'article 23 de son règlement intérieur,

vu son avis sur la « proposition d'une décision du Conseil relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable », arrêtée par le Conseil, le 13 mai 1965,

vu le rapport de la section spécialisée pour les transports présenté par son rapporteur, M. Bouladoux,

vu ses délibérations lors de sa 59^e session plénière, en date des 25 et 26 janvier 1967,

considérant que l'objectif de la proposition à l'examen se limite à l'élimination des seules disparités se manifestant dans les domaines de la fiscalité qui sont de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence dans les transports ;

considérant que les mesures prévues par la proposition à l'examen tendent aussi à faciliter le passage aux frontières communes entre les États membres en tenant compte de la croissance du volume des échanges intracommunautaires et de l'intensification subséquente du trafic routier international ;

considérant que la mise sur un pied d'égalité des transporteurs résidents et non résidents est conforme aux objectifs du traité ;

considérant que les mesures prévues par la proposition à l'examen ne constituent que des dispositions transitoires en attendant l'harmonisation des taxes sur les carburants, là où, en fait, elles devraient constituer des mesures d'exécution de cette harmonisation ;

considérant que le caractère de palliatif de la proposition à l'examen fait ressortir la nécessité absolue d'aboutir rapidement à l'harmonisation des taxes sur les carburants, indispensable de toute manière pour l'autorisation de l'admission totale du carburant en franchise,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité approuve la « proposition de directive du Conseil concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires sous réserve des propositions de modification et suggestions reprises ci-après.

Article premier

Le Comité fait remarquer que l'application « à la lettre » de cette disposition pourrait permettre à des transporteurs d'effectuer un trafic portant uniquement sur le carburant.

D'autre part, il ne lui paraît pas normal d'exclure, de l'application de la directive, le trafic entre États membres qui transite par la Suisse et l'Autriche qui toutes deux ont ratifié la convention du 18 mai 1956.

Dans ces conditions, le Comité propose de modifier comme suit la fin du texte de l'article 1^{er} :

« ... des véhicules automobiles utilitaires, *effectuant des transports intracommunautaires* ».

Il estime qu'un tel libellé couvre aussi bien l'aller que le retour d'un transport, c'est-à-dire un transport allant prendre charge ou revenant à vide.

Article 3

Le Comité craint qu'à la faveur de l'admission en franchise d'un volume de 200 litres, de nouvelles distorsions de concurrence surgissent non seulement entre les entreprises routières de transport des États membres qui, à l'heure actuelle, acquittent des prix considérablement différents pour le carburant, mais encore entre ces entreprises routières et les autres modes de transport, au détriment de ces derniers. En outre, de nouvelles distorsions de concurrence pourraient se produire entre certains ports maritimes de la Communauté.

Pour atteindre le but poursuivi par la proposition de directive, le Comité estime donc qu'en attendant l'harmonisation de tous les éléments interférant avec celui qui fait l'objet de la proposition à l'examen, le volume du carburant, admis désormais en franchise dans les différents États membres, devra être d'un minimum de 100 litres (cf. annexe au bas de cette page).

Le Comité estime que, durant la période transitoire de limitation de l'admission en franchise des carburants, un traitement équivalent devrait être appliqué par les États membres aux transporteurs résidents et non résidents afin d'éviter des discriminations qui existent actuellement, par exemple, en Allemagne au détriment des autobus et autocars nationaux. Aussi, estime-t-il nécessaire de compléter l'article 3 comme suit :

« La quantité fixée par chaque État membre doit être la même pour tous les véhicules de la

Communauté, quel que soit leur lieu d'immatriculation. »

Article 4

Le Comité fait valoir que l'admission en franchise, sans limitation du carburant contenu dans le réservoir normal des véhicules, ne devrait être réalisé, au 1^{er} janvier 1970, que si une harmonisation intervenait au plus tard à la même date au sujet des taxes sur les carburants.

Article 5

Le Comité estime équivoque la définition du « réservoir normal ». Aussi, propose-t-il de compléter cet article par un deuxième alinéa libellé comme suit :

« Les normes du réservoir doivent répondre aux caractéristiques qui figurent au catalogue du constructeur pour livraison en série. »

Article 6

Pour les mêmes motifs que ceux exposés à propos de l'article 3, et visant à aboutir au même régime pour les transporteurs résidents et non résidents, le Comité estime nécessaire de compléter comme suit le texte de l'article 6 :

« La quantité fixée par chaque État membre doit être la même pour tous les véhicules quel que soit leur lieu d'immatriculation. »

Fait à Bruxelles, le 25 janvier 1967.

*Le président
du Comité économique et social*
Louis MAJOR

ANNEXE

à l'avis précité du Comité économique et social

Le Comité, par 60 voix contre, 14 voix pour et 7 abstentions, a repoussé le texte du 2^e alinéa *in fine* du point concernant l'article 3 de l'avis de la section spécialisée pour les transports, libellé comme suit :

« ... estime donc, qu'en attendant..., il convient d'harmoniser le volume du carburant, admis désormais en franchise dans les différents États membres en le limitant au niveau de 100 litres. »

Le Comité a adopté le texte de l'amendement déposé en séance par MM. ter Heide, van Greunsven, Gerritse, Giunti et Giustiniani et qui figure dans l'avis adopté à l'alinéa 2 du point consacré à l'article 3.

CONSULTATION DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement)

(67/154/CEE)

A. DEMANDE D'AVIS

Lors de sa 185^e session des 4 et 5 mai 1966, le Conseil a décidé de consulter, conformément aux dispositions de l'article 100 du traité, le Comité économique et social au sujet d'une proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement).

La demande d'avis a été adressée par M. P. Werner, président du Conseil, à M. P. Giustiniani, président du Comité économique et social, par lettre en date du 6 mai 1966.

B. TEXTE QUI A FAIT L'OBJET DE LA CONSULTATION

Le texte qui a fait l'objet de la consultation est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° 167 du 23 septembre 1966, sous le n° 66/537/CEE (p. 2989/66).

C. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Au cours de sa 59^e session tenue à Bruxelles les 25 et 26 janvier 1967, le Comité a adopté son avis sur le texte indiqué au chapitre B ci-dessus par 75 voix des 79 membres présents ou représentés, 4 membres s'étant abstenus.

Le texte de cet avis est le suivant :

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement) »

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu la demande d'avis du Conseil de ministres de la Communauté économique européenne, en date du 6 mai 1966, sur la « proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de convoyeurs et plates-formes de chargement) »,

vu l'article 100 du traité instituant la Communauté économique européenne,

vu sa décision prise lors de sa 55^e session plénière du 13 juillet 1966, en application de l'article 17 de son règlement intérieur, de créer un sous-

comité chargé de préparer les travaux en la matière,

vu le projet d'avis, en date du 23 novembre 1966, élaboré par le sous-comité « Élimination des entraves techniques aux échanges »,

vu le rapport présenté par le rapporteur, M. Ameye, devant le sous-comité « Élimination des entraves techniques aux échanges »,

vu ses délibérations lors de sa 59^e session plénière, tenue les 25 et 26 janvier 1967,

considérant que la proposition à l'examen est la première d'une série de propositions de directives

dont l'adoption par le Conseil devrait avoir pour effet de fixer, sur le plan communautaire, un certain nombre de prescriptions techniques concernant la construction, le montage des tracteurs agricoles, ainsi que leur équipement ;

considérant que ces prescriptions techniques communautaires devraient aboutir à une reconnaissance mutuelle par les États membres des contrôles opérés sur leur base, contrôles prenant la forme d'une homologation pour certains équipements et dispositifs ou d'une réception en ce qui concerne le tracteur lui-même ;

considérant que l'harmonisation des législations nationales est nécessaire pour rendre effective la libre circulation des marchandises en éliminant les obstacles techniques et administratifs ;

considérant que cette harmonisation doit également contribuer à accroître la sécurité du travail des usagers, ainsi que la sécurité du trafic routier, et à déduire les coûts de production ;

considérant qu'un tel programme n'est réalisable que si l'on élimine certaines divergences relevées dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans les États membres concernant la définition même des tracteurs agricoles ;

considérant que cette première proposition de directive a pour objet d'harmoniser des éléments de définition portant, d'une part, sur la vitesse maximale par construction et, d'autre part, sur la faculté pour les tracteurs agricoles d'opérer le transport des personnes et des marchandises ;

considérant qu'il s'est avéré impossible, en l'état actuel des travaux effectués dans ce domaine, de proposer à l'adoption du Conseil un système d'harmonisation totale des législations nationales,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT :

Le Comité approuve la proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles à roues (vitesse maximale, sièges de conducteurs et plates-formes de chargement), sous réserve des observations et propositions de modification suivantes.

Se basant sur l'article 100 du traité instituant la Communauté économique européenne, la Commission propose au Conseil des directives en vue du rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres qui ont une incidence directe sur l'établissement ou le

fonctionnement du marché commun ; le Comité est d'avis que, dans un tel cadre, le choix entre le système de l'harmonisation totale desdites dispositions, en vertu duquel l'ensemble de la question est réglementé dans tous les pays membres par des dispositions de même teneur, sans exception, et le système selon lequel peuvent être maintenues en vigueur les législations nationales des États membres, parallèlement aux propositions communautaires, ne peut qu'être fonction de la situation particulière de chaque secteur. Dans certains cas, l'harmonisation partielle apparaît aujourd'hui suffisante pour permettre une libre circulation des produits à l'intérieur de la Communauté. Dans d'autres cas, l'unification des législations nationales peut s'avérer nécessaire.

Si l'on examine l'ensemble des propositions faites jusqu'à présent par la Commission au Conseil, dans le cadre de l'article 100 du traité, on constate le souci manifesté par les organes communautaires de préconiser l'harmonisation totale ; d'autre part, si les renseignements fournis au Comité sont exacts, il en va de même pour les nombreuses propositions de directives — une quarantaine environ — que la Commission se propose de soumettre au Conseil dans un avenir plus ou moins proche en matière d'élimination des entraves d'ordre technique faisant obstacle à la libre circulation des produits.

Il semble que les propositions de la Commission en matière de véhicules à moteur — indicateurs de direction et tracteurs agricoles à roues — constituent, à ce jour, les seules exceptions au principe d'harmonisation totale ; pour ces deux catégories de produits, la Commission a, en effet, proposé au Conseil des directives préconisant une harmonisation dite partielle, c'est-à-dire un système en vertu duquel, à titre transitoire, les États membres ont la faculté de maintenir en vigueur — en partie tout au moins — leurs propres législations qui pourront donc être appliquées au choix desdits États, parallèlement aux règles communautaires, en attendant que soient réunies les conditions qui permettront l'harmonisation totale.

Le système communautaire d'harmonisation partielle qui est proposé pour les tracteurs agricoles à roues trouve sa justification tout d'abord dans le fait que, sur un plan européen plus large, un essai sérieux de rapprochement des législations dans ce domaine a déjà été tenté ; en effet, les experts de la Commission économique pour l'Europe de Genève, organisme groupant les membres européens de l'O.N.U., ont préconisé un système qui laisse la faculté aux États membres de maintenir en vigueur leur législation nationale, parallèlement aux dispositions communes. Or, la production C.E.E. des

tracteurs agricoles étant largement écoulée dans des pays autres que ceux du marché commun, il paraît donc indispensable au maintien de la vitalité de ce secteur, qu'il y ait au sein de la C.E.E. des législations similaires à celles qui sont en vigueur dans les pays qui importent ces tracteurs.

La faculté pour les États membres de maintenir en vigueur leur législation nationale, parallèlement aux propositions communautaires, présente un avantage indiscutable pour les constructeurs, à savoir : il leur sera possible de bénéficier des innovations dues au progrès technique, sans l'intervention de la procédure assez complexe prévue en cas d'harmonisation totale ; le système adopté semble donc exclure le danger de « figer » des normes d'ordre technique qui sont parmi les plus liées à une évolution technologique pratiquement constante. S'agissant en outre d'un secteur où prévalent des économies d'échelle, ces mêmes constructeurs auront intérêt à opter pour les prescriptions communautaires, qui seront susceptibles de leur donner accès à un marché bien plus important ; c'est là, en l'occurrence, l'un des arguments avancés par la Commission, en vue de justifier son choix.

Toutefois, le système d'harmonisation partielle pourrait s'avérer discriminatoire dans le cas où les législations nationales seraient plus sévères que les normes communautaires ; c'est pourquoi les prescriptions nationales plus sévères seront obligatoirement modifiées dans le sens des dispositions communautaires lorsque celles-ci entrèrent en vigueur ; l'« écrêtement » obligatoire des dispositions nationales plus restrictives que les dispositions communautaires donne à ces dernières un caractère de primauté qu'il est nécessaire de souligner.

Le Comité souligne également l'importance des dispositions figurant actuellement dans les législations nationales et qui ont pour effet d'accroître la sécurité du travail lors de l'utilisation du matériel ou des produits qui sont l'objet d'une harmonisation desdites législations. Bien que les États membres aient la possibilité de maintenir les dispositions de protection, notamment par la voie de la législation du travail, le Comité estime néanmoins que l'écèlement ne devrait pas avoir pour effet de réduire la sécurité du travail par rapport à la situation actuelle.

Le Comité reconnaît qu'il est nécessaire d'adapter rapidement les dispositions des directives concernant l'harmonisation à l'évolution du progrès technique. A cette fin, il est opportun d'examiner quelles possibilités sont offertes par l'article 155 du

traité en vue de simplifier la procédure d'harmonisation.

Seule l'expérience pourra indiquer si le système préconisé par la Commission présente de réels avantages pour les constructeurs ; mais on peut dès à présent souligner le caractère plus sévère, dans de nombreux cas, des normes en vigueur dans les États membres, caractère qui risque d'entraver les efforts d'harmonisation des instances communautaires.

Ayant examiné le texte même de la proposition de directive et de son annexe, le Comité est d'avis que la Commission devrait faire figurer une phrase qui indiquerait son intention de poursuivre l'étude des problèmes qui se posent dans ce secteur, dans le but de proposer, ultérieurement, de nouvelles directives visant à harmoniser d'une manière plus ample et plus approfondie les différentes législations nationales actuellement en vigueur.

Le Comité est également d'avis que les travaux d'harmonisation des législations, réalisés au sein des groupes « Entraves techniques de la C.E.E. » devraient être entrepris avec la participation effective et systématique des représentants des organisations professionnelles intéressées.

S'agissant des propositions contenues dans le document à l'étude, le Comité fait observer :

A. Article premier

A la deuxième ligne, il faudrait remplacer les mots « monté sur pneumatiques » par les mots « *montés sur roues* », le mot « pneumatique » implique en effet la notion de gonflage à l'air alors qu'il existe des bandages souples qui ne sont pas pneumatiques ; le mot « roue », plus général, couvrirait donc les deux possibilités ; dans le cas où cette modification serait accueillie par la Commission, celle-ci devrait évidemment examiner la possibilité de modifier en conséquence l'annexe à la proposition de directive.

Conformément aux textes français, italien et néerlandais, il y a lieu d'ajouter, dans le texte allemand, le mot « *tragen* » (porter) à la cinquième ligne de cet article.

B. Article 2

Les dernières lignes du deuxième alinéa de cet article devraient être remplacées par le texte suivant :

« Ils autorisent une charge *utile* maximale qui ne doit pas excéder 0,4 fois le poids total admissible du tracteur agricole... ».

Le Comité estime en effet que la référence au poids à vide est erronée sur le plan technique. Les études approfondies faites en leur temps concernant le rapport entre charge utile et poids total, ont fait apparaître que le taux de 0,4 permettrait d'établir une marge suffisante entre tracteurs agricoles et camions. Cette « charge utile » pourrait également suffire pour les équipements et dispositifs accessoires entrant en ligne de compte.

C. Article 3

Parmi les facilités et exonérations prévues, il faudrait également indiquer la vente de carburant à prix réduit.

D. Annexe

Page 2992/66 :

Le point 1.2. devrait être rédigé comme suit :

« Pour déterminer la vitesse de marche, le tracteur parcourt la distance de mesure avec départ lancé dans les deux sens de marche ; lors de l'essai, les conditions suivantes doivent être remplies :

- le tracteur devra être à vide, en ordre de marche, sans charge d'alourdissement ni équipement spécial ;
- le tracteur doit être chaussé de pneumatiques de la plus grande dimension prévue par le constructeur pour le tracteur en cause ;
- la pression des pneus est celle prescrite pour l'emploi sur route ;
- le rapport de démultiplication devra être celui conduisant à la vitesse maximale du tracteur et la commande d'alimentation en carburant ou en combustible devra être poussée à fond ».

Le Comité est en effet d'avis que si l'on veut éviter toute contestation lors de la réception des tracteurs, il faut que les conditions de mesure soient bien précisées, comme elles le sont dans la recommandation établie par le groupe de travail de la construction des véhicules, de la Commission économique pour l'Europe.

Page 2994/66 :

Au point 2.3, le texte de l'annexe devrait être modifié comme suit :

« 2.3. être solidement fixés et comporter un dossier et au moins un accoudoir. »

L'accès du siège et la descente du siège de convoyeur sont parfois plus aisés lorsqu'il n'y a qu'un seul accoudoir ; en cas de danger, le convoyeur peut alors, en effet, se dégager plus facilement.

A la troisième ligne du point 2.4, après les mots « de 10 cm au maximum », il faudrait ajouter les mots « pour chaque siège ».

Compte tenu de la profondeur minimum de 300 mm fixée par le point 2.1, le Comité estime en effet indispensable de tolérer, dans certains cas, un dépassement de 10 cm pour chaque siège.

Le texte du point 3.2 devrait être remplacé par le suivant :

« les dimensions de la plate-forme de chargement doivent être telles que :

- sa largeur ne doit pas dépasser la largeur maximale hors-tout du tracteur non équipé ;
- sa longueur ne doit pas dépasser 1,4 fois la voie la plus grande avant ou arrière du tracteur ».

Le Comité estime en effet plus logique que les dimensions de la plate-forme soient proportionnées aux dimensions du tracteur, plutôt que de fixer une surface limite qui en est indépendante.

Enfin, il faut lire dans le texte néerlandais, du point 3.6 « moet » au lieu de « mag niet ». Quant au texte allemand du même point, il ne semble pas conforme aux autres textes, là où il est dit que la plate-forme de chargement doit être « déboulonnable » (abschraubbar), au lieu de « amovible » (abnehmbar). Le terme *abschraubbar* est inutilement étroit car un autre mode de fixation que le boulonnage peut être prévu ; ainsi, les plates-formes de chargement basculantes sont généralement fixées au tracteur au moyen de quatre joints à rotule, verrouillés par des chevilles à clavette.

Fait à Bruxelles, le 25 janvier 1967.

Le président
du Comité économique et social
Louis MAJOR

ANNEXE

comportant l'amendement repoussé au cours des débats du Comité économique
et social relatifs à l'élaboration de l'avis précité

Amendement

Il faudrait supprimer, à la neuvième ligne du quatrième alinéa de l'avis précité ⁽¹⁾ les
mots : « à titre transitoire ».

Cet amendement a été repoussé par 41 voix contre, 23 pour et 2 abstentions.

⁽¹⁾ Cf. p. 621/67 du présent Journal officiel.

LA COMMISSION

ENTENTES ET POSITIONS DOMINANTES

(Articles 85 à 90 du traité instituant la C.E.E.)

Communication faite conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17 ⁽¹⁾ concernant une notification (IV/26045)

(67/155/CEE)

1. La société anonyme « Ateliers de constructions électriques de Charleroi (A.C.E.C.), Bruxelles, et la Société des automobiles M. Berliet, à Lyon, ont notifié le 14 mars 1966, conformément à l'article 4 du règlement n° 17, un accord de coopération technique et de recherche en commun. Elles demandent que l'article 85 paragraphe 3 du traité instituant la Communauté économique européenne soit appliqué à cet accord.

2. L'essentiel du contenu de la notification est le suivant :

A.C.E.C. a étudié une transmission à roue électrique pour véhicules routiers destinée spécialement aux autobus. Les deux parties sont convenues d'unir leurs efforts en vue du développement et de la commercialisation de cette invention en construisant des autobus équipés de transmissions de ce type. Berliet étudiera la réalisation d'un prototype, d'une pré-série et de séries d'autobus incorporant une transmission A.C.E.C. ; A.C.E.C. étudiera l'adaptation de ses transmissions aux véhicules définis par Berliet. A.C.E.C. fournira les transmissions électriques, Berliet les parties mécaniques des véhicules. Le domaine de la collaboration des deux entreprises pourra ultérieurement être élargi.

Pour ce qui concerne le marché commun, A.C.E.C. s'engage à livrer sa transmission, en dehors des utilisateurs belges, à Berliet seul en France et éventuellement à un seul constructeur en Allemagne, à un seul constructeur en Italie et après avoir

préalablement informé Berliet de la signature d'un nouveau contrat. En revanche, Berliet s'approvisionnera uniquement auprès d'A.C.E.C. pour les transmissions à roue électrique. Elle a le droit de vendre les véhicules ainsi équipés sans restrictions territoriales ou autres.

3. De l'avis des notifiants, l'accord contribue à améliorer la production et à promouvoir le progrès technique, étant donné qu'il vise à concentrer la fabrication de parties d'autobus en série importantes, à effectuer des travaux de recherches en commun pour la mise au point d'un nouveau type d'autobus. Les caractéristiques de ce véhicule étant très intéressantes, sa réalisation servirait particulièrement les intérêts des utilisateurs, notamment des exploitants de lignes d'autobus.

4. Conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17, la Commission invite les tiers intéressés à faire connaître leurs observations dans le délai d'un mois à compter de la date de la présente publication en les faisant parvenir sous la référence IV/26045 à l'adresse suivante :

Commission de la Communauté économique européenne

Direction générale « Concurrence »

Direction « Ententes et Monopoles, affaires individuelles »

12, avenue de Broqueville

Bruxelles 15 (Belgique)

⁽¹⁾ JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.

FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT

**Avis d'appel d'offres n° 574 (appel d'offres par consultation publique)
de la république du Congo (ministère de la reconstruction, de l'agriculture
et de l'élevage) pour un projet financé par la Communauté économique
européenne — Fonds européen de développement**

(67/156/CEE)

Appel d'offres n° : 1/67/MRAE**Convention n° : 356/RC****Projet n° : 215.005.05**

Appel d'offres — par consultation publique — pour la fourniture de matériel routier, agricole et divers pour les fermes d'élevage bovin dans la vallée du Niari en république du Congo.

I. Objet de l'appel d'offres :

Demande d'offres pour la fourniture des matériels indiqués ci-dessous. L'ensemble de la fourniture est réparti dans les onze lots suivants :

Lot n° 1 :

1 camion bétailière de 5/6 tonnes de charge utile

— un camion de 5/6 t de charge utile, équipé d'un moteur diesel d'une puissance de 110/140 CV DIN environ, deux ponts moteurs, plate-forme équipée en bétailière ;

— le camion devra être livré après rodage partiel, la révision des 500 ou 1.000 km ayant été effectuée.

Lot n° 2 :

1 véhicule camionnette de 1250/1500 kg de charge utile

— véhicule camionnette de 1250/1500 kg de charge utile équipé d'un moteur diesel de 35/40 CV DIN — deux ponts moteurs — convenant pour travaux dans les fermes (entretien pistes et pare feux) et auquel peuvent être adaptés les matériels décrits ci-après ;

— le véhicule devra être livré après rodage partiel, la révision des 500 ou 1.000 km ayant été effectuée.

Lot n° 3 :

1 véhicule camionnette 1250/1500 kg de charge utile

Identique au lot n° 2.

Lot n° 4 :

1 groupe électrogène 15 kVA, 220/380 V.

Lot n° 5 :

1 groupe motopompe 8/10 m³/heure, hauteur manométrique 250/300 m environ.

Lot n° 6 :

1 groupe électrogène 10 kVA, 220/380 V.

Lot n° 7 :

1 groupe motopompe 8/10 m³/heure, hauteur manométrique 250/300 m environ.

Lot n° 8 :**Matériaux pour clôtures**

— 600 km de ronce barbelée fil n° 14, 2 picots tous les 11 cm, en rouleaux de 200 m environ,

— 250 kg de crampons cavaliers de 25 mm,

— 100 kg de fil de fer lisse galvanisé n° 14,

— 1.000 tendeurs pour fil n° 14 (avec clef),

— 2 moufles lyonnais deux poulies.

Lot n° 9 :

— 300 km de ronce barbelée, mêmes caractéristiques que plus haut (lot 8),

- 125 kg de crampons cavaliers 25 mm,
- 50 kg de fil de fer lisse galvanisé n° 14,
- 1 moufle lyonnais deux poulies.

Lot n° 10 :

- 1 tarière diamètre 20-25 cm, longueur 100-120 cm,
- 1 gyrobroyeur 125-150 cm de largeur de travail,
- 1 charrue Rome-Plow, autoportée à 8 disques et destinée à être montée sur la camionnette 35/40 CV DIN (y compris équipement nécessaire à cet effet).

Lot n° 11 :

Identique au lot 10.

Les caractéristiques des fournitures ci-dessus ne sont données qu'à titre indicatif. Tout matériel équivalent convenant pour les travaux de ferme désirés peut être proposé.

Chaque candidat a la possibilité de soumissionner pour chacun des lots, pour plusieurs ou pour l'ensemble des lots.

Toutefois, les soumissionnaires sont informés qu'éventuellement les lots n°s 10 et 11 pourront être supprimés en cas de dépassement des crédits prévus pour cette opération.

II. Estimation :

L'ensemble de la fourniture, rendue au lieu de livraison indiqué ci-dessous au paragraphe VII est évalué à 14.600.000 francs C.F.A., équivalant à environ 59.000 US dollars.

III. Service après vente et service d'entretien :

Le candidat doit s'engager à assurer un service après vente garantissant l'entretien des véhicules et du matériel moteur et le réapprovisionnement rapide en pièces détachées.

IV. Origine :

Les fournitures doivent obligatoirement avoir leur origine dans l'un des États membres ou des États, pays et territoires d'outre-mer associés à la Communauté économique européenne.

V. Monnaie :

Les paiements de ces fournitures peuvent être effectués directement dans la monnaie du pays du siège du bénéficiaire du ou des marchés ou du producteur des fournitures.

VI. Participation :

La participation à la concurrence est ouverte à égalité de conditions à toutes les personnes physiques et morales ressortissant des États membres et des États, pays et territoires d'outre-mer associés à la Communauté économique européenne.

VII. Lieu et délai de livraison :

Les fournitures proprement dites, doivent être livrées en *ordre de marche* :

- *Lots n°s 1-2-4-5-8 et 10* : A Mindouli, préfecture du Pool, chef-lieu de Kinkala, dans un hangar du service de l'élevage.
- *Lots n°s 3-6-7-9 et 11* : A Loudima, préfecture du Niari, chef-lieu Dolisie, dans un hangar qui sera indiqué lors de la commande.

Les deux lieux de livraison sont situés le long du chemin de fer qui relie le port de Pointe-Noire avec la capitale, Brazzaville.

Les fournitures doivent être rendues aux lieux de livraison susmentionnés au plus tard 4 (quatre) mois à compter de la date de réception de la lettre de commande.

VIII. Pénalités de retard :

En cas de retard supérieur à une semaine, le fournisseur sera passible d'une amende fixée par jour de retard à 2/1000^e du montant total du lot. Cette pénalité sera retenue sur les sommes dues au titre du marché.

IX. Cautionnement :

Un cautionnement définitif d'une valeur égale à 5 % du montant total du marché doit être constitué dès réception de la lettre de commande comme garantie des engagements contractés par l'adjudicataire et sera conservé jusqu'à la dernière réception provisoire des fournitures.

Le fournisseur pourra remplacer le cautionnement réel par une caution bancaire, personnelle et solidaire s'engageant avec lui pour le même montant et le même objet. Le cautionnement sera dû sur simple démarche de l'autorité congolaise compétente (ministère de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage de la république du Congo).

Cette caution pourra être valablement fournie par tout institut installé dans un État associé ou dans un État membre de la Communauté économique européenne et habilité par les autorités sous le contrôle desquelles il exerce ses activités à délivrer de telles garanties.

X. Réception :

La réception provisoire par lot fera l'objet de procès-verbaux donnant droit aux paiements correspondants.

Les opérations de réception provisoires et définitives seront contrôlées par une commission spécialement désignée. Le contrôleur délégué du Fonds européen de développement assiste à ces opérations.

Pour les matériaux des lots n^{os} 8 et 9, il n'y a qu'une seule réception définitive à l'arrivée.

XI. Arbitrage :

En cas de litige lors de l'exécution du marché, tous différends seront tranchés définitivement suivant le règlement de conciliation et d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ce règlement.

XII. Calcul des prix de l'offre :

Dans son offre, le soumissionnaire devra calculer les prix unitaires (et les prix globaux) correspondant à la livraison des fournitures « C.A.F. sous palan port de Pointe-Noire » (prix A).

- Les prix de l'offre sont donc calculés à l'exclusion de tous droits et de toutes impositions, qu'il s'agisse de droits d'enregistrement ou taxes annexes, des taxes directes ou indirectes applicables aux marchés, ou des droits et taxes perçus à l'importation quel qu'en soit le motif. Il est bien entendu que les soumissionnaires ayant leur résidence fiscale dans la république du Congo doivent inclure dans leurs prix unitaires (et globaux) offerts les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux.

Ces prix A sont *fermes et non révisables*. Ils serviront de base pour la comparaison des offres.

- Les droits, taxes, impôts et perceptions fiscales éventuellement perçus lors de l'exécution de la ou des commandes faisant suite au présent appel d'offres seront déterminés et arrêtés par l'administration au moment de l'établissement de la lettre de commande et ajouté au montant de l'offre (prix A) ci-dessus. Le montant de ces perceptions constitue le prix A-1.
- Les frais de transport, d'assurance et toute opérations nécessaires à l'acheminement des fournitures du stade « C.A.F. sous palan port de Pointe-Noire », jusqu'aux lieux de livraison indiqués à l'article VII du présent appel d'offres, seront remboursés sur pièces justificatives (prix B).

Le règlement des montants A-1 et B est à la charge du fournisseur.

Il sera remboursé sur présentation des pièces justificatives y afférentes et conformément aux conditions stipulées à l'article XVI ci-après.

XIII. Présentation des offres :

- a) Les offres, établies en langue française et sur papier libre, devront être envoyées par lettre recommandée dans une enveloppe cachetée portant l'adresse suivante :

« M. le Ministre de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage, B.P. 2148, Brazzaville (Congo) »

et la mention suivante (en rouge, au coin supérieur gauche de l'enveloppe) :

« A n'ouvrir qu'en séance — Réponse à l'appel d'offres n^o 1/67/MRAE pour la fourniture de matériel roulant, agricole et matériaux pour clôture, au ministère de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage. »

- b) Les offres devront parvenir au plus tard *le 28 avril 1967* à 18 heures locales à l'adresse indiquée ci-dessus sous a).

- c) L'enveloppe extérieure mentionnée ci-dessus sous a) doit contenir :

- un certificat établi selon la loi nationale applicable en la matière attestant la nationalité du soumissionnaire (cf. article VI ci-dessus) ;

- une attestation certifiant, l'origine et la provenance des fournitures. En ce qui concerne l'origine il faut se conformer aux stipulations indiquées ci-dessus à l'article VI ;

- deux enveloppes cachetées, à savoir :

la première enveloppe portera la mention : « Appel d'offres n^o 1/67/MRAE — *Spécifications techniques* » et doit contenir :

- la description détaillée des fournitures offertes, c'est-à-dire tous les renseignements techniques permettant de juger le matériel proposé (courbe de la puissance du moteur, consommation, etc.),

- les *garanties offertes*, c'est-à-dire durée et étendue de garantie du matériel, indica-

tion des services après vente et de réparation, etc. ;

la deuxième enveloppe portera la mention :

« Appel d'offres n° 1/67/MRAE — Offre de prix. »

Les offres de prix — prix unitaires et prix globaux — porteront sur les fournitures correspondant aux spécifications ci-dessus et seront strictement conformes aux conditions indiquées au présent appel d'offres et notamment à celles fixées au paragraphe XII ci-dessus.

Le soumissionnaire doit indiquer le n° et l'intitulé du compte postal ou bancaire auquel les paiements devront être effectués.

Le soumissionnaire reste engagé par son offre pour une période de 60 jours à compter de la date limite pour la remise des offres.

Les conditions du présent appel d'offres devront être expressément acceptées par le soumissionnaire dans sa soumission.

- d) L'offre peut être faite au choix du soumissionnaire, soit dans la monnaie du pays de son siège social, soit dans la monnaie du pays de l'entreprise productrice des fournitures, soit en francs C.F.A. (monnaie locale). Pour permettre la comparaison des offres, la conversion en monnaie locale sera effectuée par les soins de la commission de dépouillement des offres sur la base des taux de parité déclarés au Fonds monétaire international « F.M.I. » (à défaut de parité déclarée au F.M.I., le cours de référence retenu pour les transferts officiels) au premier jour ouvrable du mois précédant la date fixée pour la remise des offres (voir première édition de chaque mois du *Journal officiel des Communautés européennes*).

XIV. Ouverture des offres :

Les offres seront ouvertes à Brazzaville, le 2 mai 1967 à 9 heures locales, dans les bureaux du ministère de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage à Brazzaville (Congo).

Les descriptions des fournitures permettront d'écarter les soumissions jugées techniquement non satisfaisantes.

Toute soumission non conforme en tous points aux conditions stipulées par le présent texte ne sera pas prise en considération.

Aucun renseignement ne sera communiqué aux concurrents sur la teneur des propositions reçues.

XV. Commandes :

Le ou les soumissionnaires retenus seront informés de leur choix par télégramme et recevront des lettres de commande établies sur la base de l'offre retenue et sur la base des conditions du présent appel d'offres. Les commandes seront passées dans la même monnaie que la soumission. Les lettres de commande tiennent lieu des marchés habituels.

XVI. Modalités de paiement :

- 30 % du montant du prix A (cf. article XII) comme avance au moment de la commande officielle, contre cautionnement bancaire, avec garantie de remboursement à 100 % (cf. ci-dessus IX).
- 30 % du montant du prix A contre présentation à l'administration du Congo des connaissances d'expédition accompagnés d'un certificat d'assurance.
- 30 % du montant du prix A après réception technique (réception provisoire) des fournitures à Mindouli et Loudima.
- 10 % du montant de la commande (prix A), pour solde, à la fin du délai de garantie et au plus tard 6 mois après la réception provisoire des fournitures.

Pour les matériaux pour clôtures objet des lots n°s 8 et 9 n'étant pas assortis d'un délai de garantie, les deux derniers paiements (30 % + 10 %) seront effectués ensemble après réception des fournitures aux lieux de livraison.

Le montant des droits, taxes et impôts (montant A-1) ainsi que celui des frais de transports, etc. (montant B) seront remboursés au fournisseur sur présentation des pièces justificatives y afférentes, après la réception des fournitures.

XVII. Paiements :

Si l'offre n'est pas libellée en francs C.F.A., les paiements seront effectués directement dans le pays du titulaire du marché ou du producteur des fournitures et dans la monnaie ayant cours légal dans ce pays à un compte bancaire ou postal indiqué dans la soumission.

Les paiements en monnaie de la zone franc seront effectués par la Caisse centrale de coopération économique — en sa fonction de payeur délégué du F.E.D. — par son agence de Brazzaville en francs C.F.A. ou par son siège social en francs français.

Les paiements en autres monnaies seront effectués directement dans la monnaie du pays du siège social du fournisseur ou du pays du producteur des fournitures par la direction du Fonds européen de développement, 170, rue de la Loi, Bruxelles 4, après réception des pièces justificatives par les instances congolaises compétentes.

Toutes les factures sont à introduire en huit exemplaires auprès de « M. le Ministre de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage de la république du Congo, B.P. 2148, Brazzaville », qui assurera l'ordonnancement des paiements.

XVIII. Réglementation :

Pour tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions du présent appel d'offres, l'exécution des marchés est régie par les :

- clauses et conditions générales applicables aux marchés de fournitures et services de toute espèce (arrêté interministériel du 8 avril 1953),
- le décret n° 49-500 du 11 avril 1949, et
- le décret n° 58-15 du 8 janvier 1958.

(Les arrêtés et décrets indiqués ci-dessus sont contenus dans le « Recueil des textes concernant les marchés de travaux ou les marchés de fournitures et services, passés pour l'exécution des conventions de financement conclues entre la Communauté économique européenne et les pays associés de la zone franc ainsi que la Côte française des Somalis. Ce recueil est disponible auprès du service d'édition et de vente des publications officielles, 39, rue de la Convention, Paris (15^e), au prix de 5 FF.)

XIX. Dossier d'appel d'offres :

Pour cette consultation, il n'existe pas d'autres documents que les indications ci-dessus. Toutefois, le présent texte, dans les quatre langues officielles de la Communauté économique européenne, peut être obtenu sur demande adressée soit :

1. A l'ambassade de la république du Congo, 57 bis, rue Scheffer, Paris (16^e) ;
2. A M. le Ministre de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage du Congo, B.P. 2148, Brazzaville (Congo) (en langue française uniquement).

XX. Renseignements complémentaires :

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. le Ministre de la reconstruction, de l'agriculture et de l'élevage, B.P. 2148, Brazzaville (Congo).

Modificatif à l'avis d'appel d'offres n° 555

(67/157/CEE)

L'avis d'appel d'offres n° 555,

concernant la présélection des entreprises admises à participer à l'appel d'offres restreint qui sera lancé ultérieurement pour les travaux d'aménagement de la route Fort-Lamy — Guelendeng et construction du contournement de Fort-Lamy (153 km) en république du Tchad, qui a été publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° 229 du 10 décembre 1966,

est modifié comme suit (modification en italique) :

.

IX. Date limite pour le dépôt des candidatures pour la présélection :

Les candidatures à la présélection doivent parvenir au plus tard à la date du 22 mars 1967 à 11 heures locales — date de forclusion — à l'adresse indiquée ci-dessus sous VII (c'est-à-dire à M. le Directeur des travaux publics, B.P. 436, Fort-Lamy).

Les autres indications restent inchangées.

**8187 — TABLEAUX COMPARATIFS DES RÉGIMES DE SÉCURITÉ SOCIALE
APPLICABLES DANS LES ÉTATS MEMBRES DES COMMUNAUTÉS
EUROPÉENNES**

Régime général (situation au 1^{er} juillet 1966)

1966. 74 pages (français, allemand, italien, néerlandais)

Prix : FF 6,— ; FB 60,—

Cette publication constitue la 4^e mise à jour au 1^{er} juillet 1966, de l'ouvrage du même titre publié en 1961.

Portant sur le régime général de sécurité sociale applicable aux travailleurs salariés, ce document permet, grâce à des tableaux de caractère schématique, d'effectuer des comparaisons rapides entre les réglementations en vigueur dans les six pays.

Chaque série de tableaux, précédée d'un bref commentaire, est consacrée à une branche de la sécurité sociale et donne des indications essentielles concernant la législation, les conditions d'octroi et le montant des prestations. Les modalités d'organisation et de financement du régime font en outre l'objet de tableaux synthétiques particuliers.

ÉTUDES — SÉRIE AGRICULTURE

8159 — N° 22

**AIDES APPORTÉES AUX AGRICULTEURS MIGRANTS DANS LES PAYS
DE LA C.E.E.**

1966. 92 pages (français, allemand, italien, néerlandais)

Prix : FB 120, FF 12.

La Commission de la Communauté économique européenne a fait paraître dans la collection « Études », série « Agriculture », une étude comparée des différentes aides apportées aux agriculteurs migrants dans les pays de la C.E.E.

La rédaction de cette étude a été confiée à MM. Hubert Cluzel et Roger Fraigneaud, respectivement directeur et sous-directeur de l'Association nationale de migration et d'établissement ruraux.

Ce document, précédé d'un avant-propos qui rappelle le calendrier fixé par le Conseil pour la réalisation de la liberté d'établissement en agriculture ainsi que les directives déjà approuvées dans ce secteur, essaye, dans la mesure du possible, de comparer les différentes aides que les gouvernements accordent à leurs ressortissants dans le cadre des migrations rurales.

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