

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Brussels, January 1977

**REMOVAL OF TECHNICAL BARRIERS TO TRADE IN INDUSTRIAL PRODUCTS:
PASSENGER CARS**

The momentum achieved by the Commission's departments in aligning national legislations so as to remove technical barriers to Intra-Community trade and ensure the free movement of goods has been further developed during the second half of 1976.

Passenger cars were the priority sector for 1976. Twenty-eight directives have already been adopted harmonising technical specifications for cars, within the scope of the type-approval directive adopted in 1970. They cover a wide range of aspects such as brakes, safety-belts, lights, noise, and exhaust pollution, with a view to ensuring the free marketing of products leading to increased consumer choice while at the same time giving greater safety and environmental protection to the public. The package of 18 directives approved by the Council in June 1976 contained seven on cars (1). The eleven final proposals which will complete the Community type-approval machinery for cars were transmitted to the Council in November and December 1976.

Modification of the type-approval directive of 6.2.1970 (2)

Certain modifications have been made to the original directive in the light of experience as to its application gained since its adoption. It has been in force since 1971 in the original Member States and in the new Member States since 1973. These modifications relate both to its legal and technical parts.

The directive has been amended so that when an application for type-approval is made, a Member State must be satisfied that the manufacturer filing the application is adequately equipped to test the product in question for approval. This replaces the previous provision limiting the verification of the conformity of production models to spot checks, now recognised as inadequate, and a greater security for the consumer is now to be expected. Provision has also been made for manufacturers to get approval for specific equipment without its having to be attached to the vehicle. These manufacturers therefore no longer have to pass through the vehicle manufacturer.

Amendments to the technical part include the introduction of an item on fuel consumption which will henceforth form part of the type approval for motor vehicles, pursuant to the Council's recommendation of May 1976 on the rational use of energy consumed by road vehicles (3). Certain additions to the type-approval certificate have also been made necessary by obligatory provisions in subsequent Council Directives, for example on rear fog lamps.

(1) Note P - 70, September 1976

(2) COM(76) 721

(3) Recommendation no 76/494/EEC; OJ L 140 of 28.5.76 p. 14

Defrosting and demisting systems - windscreen wipers and washers

These proposals¹⁾ replace a proposal transmitted in 1968, the new proposal taking account of the latest developments in the field. They are intended to guarantee good visibility in bad weather and thus contribute towards greater driving safety. The proposals take account of the work of international organizations in the field, with a view to enabling Community manufacturers to market cars constructed according to these specifications also in non-Member countries.

Interior fittings : identification of controls, tele-tales and indicators - Heating systems for the passenger compartment

The proposal on identification of controls (2) provides for common symbols for the indication of phenomena occurring in the performance of motor vehicles - for example signalling defects in braking systems - in accordance with international criteria. It will offer greater clarity to users. The proposal on heating systems (3) is designed to ensure the safety and comfort of passengers.

Rear fog lamps - reverse lamps - parking lamps

Requirements for the installation of these lamps being already included in Council Directive of 27 July 1976, these proposals (4) relate to technical requirements for their construction and testing. Lamps which satisfy the requirements contained in the annexes to the directives and bear the EEC type-approval mark may circulate freely within the Community. The procedure here includes a system of reciprocal notification of any grant, refusal, withdrawal or extension of type-approval.

Wheel guards - tyres

The proposal on wheel guards (5) aims at protecting persons outside the vehicle against the possible throwing up of stones, mud, water etc.

The proposal on tyres (6) relates both to construction and testing and to installation. It applies to both original and replacement tyres, but not to studded or remoulded ones. A common procedure for granting an EEC mark is laid down, and tests may be carried out in the manufacturers' laboratories under his own responsibility. Spot checks are provided for. A safeguard provision is included whereby Member States can take appropriate measures regarding tyres which conform with the directive but which nonetheless appears to be dangerous. A reciprocal notification system is included.

Weights and dimensions

This proposal (7) sets out the permissible maximum dimensions as to length, width and height of vehicles in the category M₁ (private cars and other vehicles used for the carriage of persons and having no more than 9 seats). It provides also for requirements on the determination of the permissible maximum laden weight and for distribution of this weight between the axles of the vehicle in order to ensure its proper control, even in the most adverse loading conditions. Two separate deadlines are laid down for the adoption and publication by Member States of their measures for its implementation, and for the implementation itself.

Air pollution from positive ignition engines

The other important development in the motor vehicle sector was the adoption by the Commission on 30 November 1976 of a directive adapting to technical progress a directive from 1970 on air pollution by gases from positive ignition engines (8). This

(1) COM(76) 571
(2) COM(76) 571
(3) COM(76) 702
(4) COM(76) 697

(5) COM(76) 702
(6) COM(76) 712
(7) COM(76) 701
(8) C(76) 1769; note P-94, December 1976

directive adds limits to the emission of nitrogen oxides to those on carbon monoxide and unburned hydrocarbons contained in the original directive. A coherent policy for all three pollutants can now be pursued in the future.

Taximeters

Legislation on taximeters exists in all Member States for the purpose of protecting the consumer, and the rules laid down vary both as to requirements for construction, materials, indicator devices and markings and as to accuracy and methods of metrological control. A directive has been adopted by the Council on 21 December 1976 (1).

The directive's provisions on the conditions for granting approval as well as EEC marks and symbols are drafted to apply in two stages, since the final adjustment of a meter cannot take place until it has been installed in a vehicle. The first stage consists of checking the proper functioning and metrological characteristics of the taximeter, after which an initial EEC verification mark can be received. This mark allows taximeters access to the whole Community market. The competent authorities of the Member States must then check that installation on the vehicle has been carried out correctly and perform the final adjustments. The directive follows the optional solution for harmonisation.

Prospects for 1977

It is reasonable to hope that the final directives on passenger cars will be adopted in the first half of 1977, thus completing the type-approval machinery in this most important sector. With the added efforts the Commission is now making to ensure the full implementation of these directives by Member States, Community policy in the field is now entering a new phase. The firm base of aligned standards, virtually complete in a number of sectors, will shortly permit the Community to devise its own provisions from the outset, with consequent saving in cost and greater ease of implementation.

(1) COM(75) 333

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, janvier 1976

**ELIMINATION DES ENTRAVES TECHNIQUES AUX ECHANGES DE PRODUITS
INDUSTRIELS : VOITURES AUTOMOBILES**

Au cours du second semestre de 1976, les services de la Commission ont réalisé de nouveaux progrès dans l'harmonisation des législations nationales, en vue d'éliminer les entraves techniques aux échanges intracommunautaires et d'assurer la libre circulation des marchandises.

En 1976, la priorité a été donnée aux voitures automobiles. Dans le cadre de la directive de 1970 sur la réception des véhicules, 28 directives harmonisant leurs caractéristiques techniques ont déjà été adoptées. Elles couvrent de nombreux sujets, comme les dispositifs de freinage et d'éclairage, les ceintures de sécurité, les nuisances sonores et la pollution par les gaz d'échappement, en vue d'assurer la libre commercialisation de ces produits, ce qui élargira le choix des consommateurs, tout en améliorant la sécurité et la protection de l'environnement. Dans le paquet de 18 directives approuvées par le Conseil en juin 1976, sept concernaient les véhicules à moteur (1). Les onze dernières propositions qui compléteront le mécanisme communautaire de réception des véhicules ont été transmises au Conseil en novembre et décembre 1976.

Modification de la directive du 6. 2. 1970 concernant la réception (2)

L'expérience acquise depuis sa mise en application a permis d'apporter certaines modifications à la directive initiale. Celle-ci est en vigueur depuis 1971 dans les Etats membres d'origine et depuis 1973 dans les nouveaux Etats membres. Les modifications concernent à la fois la partie juridique et la partie technique.

La directive modifiée prévoit qu'un Etat membre doit, lors d'une demande de réception, s'assurer que le constructeur qui demande la réception est équipé de façon adéquate pour procéder au contrôle du produit considéré. On s'est en effet rendu compte que les anciennes dispositions limitant à des sondages la surveillance de la conformité de la production n'étaient pas adaptées. Les nouvelles dispositions permettront d'accroître la sécurité du consommateur. On a en outre fait en sorte que les fabricants de certains équipements puissent soumettre ceux-ci à la réception sans qu'ils soient nécessairement montés sur un véhicule. Les fabricants concernés ne seront donc plus obligés de présenter la demande par l'intermédiaire du constructeur.

Parmi les modifications à la partie technique, il faut citer l'adjonction d'un paragraphe sur la consommation de carburant, qui sera ainsi intégrée à la procédure de réception

(1) Note P-70 de septembre 1976

(2) COM (76) 721

des véhicules à moteur, comme l'avait préconisé le Conseil dans sa recommandation de mai 1976 concernant l'utilisation rationnelle de l'énergie consommée par les véhicules routiers (1). Certaines adjonctions à la fiche de réception ont également fait l'objet de dispositions obligatoires dans des directives ultérieures du Conseil, notamment en ce qui concerne les feux-brouillard arrière.

Dispositifs de dégivrage et de désembuage - Essuie-glace et lave-glace

Ces propositions (2), qui tiennent compte des derniers développements intervenus dans le domaine considéré, remplacent une proposition transmise en 1968. Elles visent à garantir une bonne visibilité en conditions atmosphériques défavorables et à améliorer la sécurité de conduite. Les travaux accomplis dans ce domaine par d'autres organisations internationales ont été pris en considération, afin de permettre aux constructeurs de la Communauté de commercialiser également dans les pays tiers les véhicules conformes aux prescriptions.

Aménagement intérieur : identification des commandes, témoins et indicateurs - chauffage de l'habitacle

La proposition concernant l'identification des commandes (3) prévoit l'adoption de symboles communs pour signaler, conformément aux critères internationaux, certains phénomènes survenant au cours du déplacement des véhicules à moteur, comme par exemple une défaillance du système de freinage. La situation sera ainsi plus claire pour les usagers. Quant à la proposition concernant le chauffage de l'habitacle (4), elle vise à assurer la sécurité et le confort des occupants.

Feux-brouillard arrière - feux de marche arrière - feux de stationnement

Etant donné que les prescriptions concernant l'installation de ces feux figurent déjà dans la directive du Conseil du 27 juillet 1976, les propositions nouvelles (5) portent sur les conditions techniques de construction et d'essai. Les feux qui satisfont aux exigences indiquées en annexe aux directives et qui ont reçu la marque CEE peuvent être mis librement sur le marché dans la Communauté. La procédure comporte en outre un système d'information réciproque sur toute délivrance, refus, retrait ou extension de la marque CEE.

Recouvrement des roues - pneumatiques

La proposition concernant le recouvrement des roues (6) vise à protéger les usagers autres que les occupants contre les éventuelles projections de pierres, de boue, d'eau, etc.

La seconde proposition (7) couvre aussi bien la construction et les essais des pneumatiques que leur montage. Elle concerne les pneumatiques de première monte et de rechange, à l'exclusion des pneumatiques à clous ou rechapés. Une procédure commune pour la délivrance d'une marque CEE est instituée et les essais peuvent être effectués auprès des laboratoires du fabricant sous la responsabilité de ce dernier. Des contrôles sur place peuvent cependant être faits. A titre de précaution, il est en outre prévu qu'un Etat membre peut prendre des mesures appropriées lorsqu'un pneumatique conforme aux prescriptions de la directive semble néanmoins présenter un danger. Un système d'information réciproque est également prévu.

Poids et dimensions

Cette proposition (8) définit les dimensions maximales admissibles pour la longueur, la largeur et la hauteur des véhicules à moteur de la catégorie M₁ (voitures particulières et autres véhicules destinés au transport de personnes et ne dépassant pas

(1) Recommandation no 76/494/CEE, JO L 140 du 28.5.76, p. 14

./.

(2) COM (76) 571

(6) COM (76) 702

(3) COM (76) 571

(7) COM (76) 712

(4) COM (76) 702

(8) COM (76) 701

(5) COM (76) 697

neuf places). Elle comporte en outre des prescriptions relatives à la détermination du poids maximal en charge techniquement admissible et à la répartition de ce poids entre les essieux du véhicule de façon à assurer une maniabilité suffisante de celui-ci, même dans les conditions de charge les plus défavorables. Deux délais différents sont prévus, l'un pour l'adoption et la publication par les Etats membres des mesures prises pour se conformer à la directive, l'autre pour sa mise en application proprement dite.

Pollution de l'air par les moteurs à allumage commandé

Un autre développement important intervenu dans le secteur des véhicules à moteur a été l'adoption par la Commission, le 30 novembre 1976, d'une directive portant adaptation au progrès technique d'une directive de 1970 concernant la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé (1). A côté des limites déjà imposées dans la directive initiale pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures non brûlés, la nouvelle directive fixe également des limites pour les émissions d'oxydes d'azote. De cette façon, il sera désormais possible de mener une politique cohérente vis-à-vis des trois polluants.

Taximètres

En vue de protéger le consommateur, il existe dans tous les Etats membres des dispositions légales concernant les taximètres, mais elles présentent des différences non seulement quant aux prescriptions relatives à la construction, aux matériaux, aux dispositifs indicateurs et aux inscriptions, mais aussi quant à la précision et aux méthodes de contrôle métrologique. Le Conseil a adopté une directive à ce sujet le 21 décembre 1976 (2).

Etant donné que le réglage définitif d'un taximètre ne peut avoir lieu qu'après son installation sur le véhicule, les dispositions de la directive relatives aux conditions de réception et de délivrance des marques et symboles CEE doivent être appliquées en deux phases. A l'issue de la première phase, qui consiste à contrôler le bon fonctionnement et les qualités métrologiques du taximètre, celui-ci reçoit la marque de vérification primitive CEE, laquelle lui permet d'avoir accès à l'ensemble du marché communautaire. Les autorités compétentes des Etats membres doivent ensuite contrôler que l'installation sur le véhicule a été faite correctement et effectuer les réglages définitifs. La solution retenue pour cette directive est celle de l'harmonisation optionnelle.

Perspectives pour 1977

On peut raisonnablement espérer que les dernières directives concernant les véhicules à moteur seront adoptées au cours du premier semestre de 1977, ce qui complètera le mécanisme de réception CEE dans ce secteur très important. Compte tenu des efforts renouvelés de la Commission en vue d'assurer la pleine application de ces directives par les Etats membres, la politique communautaire dans ce domaine entre maintenant dans une phase nouvelle. La base solide que constituent des normes harmonisées presque en totalité dans de nombreux secteurs permettra bientôt à la Communauté d'élaborer dès le départ ses propres dispositions, ce qui se traduira par des économies et une plus grande facilité d'application.

(1) C(76) 1769; note P-94 de décembre 1976

(2) COM (75) 333