



European Organisation of Agricultural, Rural and Forestry Contractors

Confédération Européenne des Entrepreneurs de Travaux Techniques Agricoles, Ruraux et Forestiers

Europäischer Zentralverband der land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmer und ländlichen Dienstleistungsunternehmer

## **Proposition de la CEETAR relative à un permis de conduire UE commun pour les machines agricoles et forestières (permis T)<sup>1</sup>**

**La Confédération européenne des entrepreneurs de travaux agricoles, ruraux et forestiers (CEETAR), propose un permis de conduire européen pour les véhicules agricoles et forestiers, qui soit reconnu par tous les États membres de l'UE et qui s'applique sans discrimination à tous les acteurs de la chaîne de valeur agricole (agriculteurs et entrepreneurs compris).**

La CEETAR propose de conserver le permis de conduire national déjà existant (basé sur des règles nationales actuelles) sans rendre obligatoire la mise en œuvre d'un nouveau permis de conduire T pour un usage agricole national. Toutefois, un État membre devra accepter un conducteur titulaire d'un permis de conduire européen, pour toute conduite sur route avec les véhicules couverts par le champ d'application du permis, quel que soit le secteur d'activité dans lequel les machines sont utilisées.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de permis de conduire européen pour les tracteurs ou les machines mobiles, bien que ces machines soient harmonisées conformément à la réglementation européenne afin de garantir la sécurité routière. Cependant, la majorité de ces machines sont utilisées en dehors du secteur agricole. Il convient donc que le permis de conduire s'applique à la fois aux travaux agricoles et non agricoles.

Le permis de conduire T de l'UE favorisera la libre circulation des services et des employés au-delà des frontières. Il améliorera également la sécurité routière sur toutes les routes de l'UE. En outre, afin de réduire les coûts du permis, la CEETAR recommande d'insérer le permis gratuitement dans les programmes d'enseignement et de développer le l'octroi automatique du permis pour les conducteurs expérimentés.

La CEETAR propose un permis de conduire à deux niveaux (T1 et T) pour les machines agricoles et forestières. Le niveau T1 est adapté aux petites activités agricoles, telles que les machines de chargement des aliments pour animaux et les élevages bovins, tandis que le niveau T2 est valable pour les véhicules agricoles et forestiers plus lourds et plus rapides et pour les machines jaunes (machines mobiles non routières). Pour chacun de ces niveaux, les limitations de vitesse et de capacité doivent être différentes.

Cette proposition de la CEETAR présente l'état de la législation européenne actuelle dans l'ensemble de l'UE et développe en détail les modalités du nouveau permis T.

---

<sup>1</sup> La proposition de la CEETAR a été adoptée par les organisations membres de la CEETAR, à l'exception de la Fédération Nationale Entrepreneurs Des Territoires - FNEDT (France).

## Contexte de la proposition

À l'heure actuelle, il n'existe pas de permis de conduire européen pour les tracteurs ou les machines mobiles, bien que ces machines soient harmonisées conformément à la réglementation européenne afin de garantir la sécurité routière.

L'absence d'un permis de conduire harmonisé pose divers problèmes pour la libre circulation transfrontalière des services et des employés.

L'absence de permis de conduire européen pour un tracteur peut également constituer un frein à une sécurité routière identique sur toutes les routes de l'UE.

Nous constatons que les machines sont construites de manière neutre (indépendamment des secteurs qui les utilisent) selon les règles de l'UE et nous constatons également qu'une grande partie de ces machines sont utilisés en dehors du secteur agricole, ce qui rend difficile l'application à ces machines des règles spéciales conçues pour le travail agricole.

Par conséquent, **la CEETTAR estime qu'il est nécessaire d'instaurer un permis de conduire européen pour les tracteurs, qui soit reconnu par tous les États membres de l'UE, mais qui permette également aux États membres de choisir soit de conserver leur permis de conduire national actuel, soit de remplacer leur permis de conduire national par le nouveau permis de conduire européen pour les tracteurs (permis T).**

## Situation actuelle

Pour essayer de quantifier le nombre approximatif de machines nécessitant un permis T, nous avons recueilli des informations auprès d'une partie des États membres de l'UE. Nous n'avons pris en compte que les machines en service, qui nécessitent un permis T pour être conduites et qui sont utilisées à des fins professionnelles (en d'autres termes, nous avons exclu les machines anciennement utilisées et les machines conduites dans le cadre d'activités de loisirs). Nous avons ensuite ajouté à ce nombre les machines utilisées sur les chantiers de construction, pour lesquelles il existe des lois différentes et qui nécessitent un permis T.

Cette estimation est basée sur les données que nous avons recueillies dans cinq États membres. Sur la base d'un échantillon de cinq pays (l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, le Danemark et l'Irlande), nous estimons à environ **6,3 millions** le nombre total de véhicules dans tous les États membres de l'UE qui nécessitent un permis de conduire T.

Cette estimation se réfère aux véhicules par hectare de terre agricole, selon les données que nous avons reçues. Les résultats de cette estimation sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Machines en activité nécessitant un permis T	
Allemagne (tracteurs seulement)	1 000 000
France	400 000
Pays-Bas	400 000
Irlande	92 500
Danemark	70 000

En raison des différences géographiques, il existe une grande disparité entre les pays membres quant au nombre de travailleurs qui franchissent les frontières, ainsi qu'en ce qui concerne le nombre d'entreprises qui travaillent au-delà des frontières. Par exemple, aux Pays-Bas, 25 % des prestataires de services et entrepreneurs travaillent au-delà des frontières de l'UE.

Si l'on examine le nombre d'employés qui travaillent au-delà des frontières, on constate que le **nombre de travailleurs** est plus important que le **nombre d'entreprises** travaillant au-delà des frontières. Au Danemark, 9 % de la main-d'œuvre sont des employés étrangers et 24 000 d'entre eux sont répartis entre les secteurs de la construction et de l'agriculture, où ils ont souvent besoin d'un permis de conduire pour manœuvrer les machines qu'ils utilisent.

En Allemagne, ce sont surtout les agriculteurs qui emploient 285 000 travailleurs saisonniers par an (alors que le volume de travailleurs saisonniers employés par les entrepreneurs en Allemagne est inférieur à 10%). La proportion de travailleurs saisonniers embauchés par les entrepreneurs est donc nettement inférieure à celle enregistrée chez les agriculteurs. Cela s'explique par le fait que les entrepreneurs utilisent des machines plus sophistiquées, ce qui exige un niveau technique plus élevé. Néanmoins, le travail dans le domaine agricole dépend toujours de la capacité des employés étrangers à conduire les tracteurs et les machines mobiles non routiers (NRMM) qui seront utilisés dans le cadre des activités de l'exploitation agricole.

### L'évolution du transport routier des machines

On constate que ces machines roulent plus longtemps sur la route que dans les champs. Cela s'explique par le fait que les zones agricoles sont regroupées autour de grandes exploitations, et que les machines doivent donc parcourir de plus longues distances entre les terres de l'exploitation.

Cependant, la distance qui peut être parcourue sur la route augmente également à mesure que l'efficacité des machines s'accroît (et qu'une machine peut donc couvrir une plus grande surface). Par exemple, les entrepreneurs parcourent souvent 30 à 50 km pour parvenir chez leur client. La distance peut même être un peu plus grande pour des équipements très sophistiqués, tels que les moissonneuses spécifiques ou les machines à lisier.

Le " Pacte vert " européen intègre l'idée de durabilité de telle sorte que, par exemple, l'agriculture ne peut plus être réduite à la seule production alimentaire. L'enrichissement des sols en dioxyde de carbone, l'augmentation des taux de renouvellement des nappes phréatiques, l'amélioration de la résilience climatique de l'agriculture et de la sylviculture (meilleure résistance aux vagues de chaleur et épisodes de fortes pluies), le maintien de la biodiversité, etc. sont des tâches importantes de l'agriculture et de la sylviculture pour les zones rurales.

Cette évolution va se poursuivre au rythme de l'agrandissement des exploitations et de l'augmentation de la demande de machines plus spécialisées.

### **La législation en vigueur aujourd'hui dans les États membres de l'UE**

Entre les pays membres, il existe des différences de limite de vitesse selon le type de permis et selon le type d'activité. On peut néanmoins trouver certaines similitudes.

Par exemple, en Allemagne, en Suisse et au Royaume-Uni, les types de permis spécifiques qui incluent les tracteurs, imposent une limite de vitesse moyenne de 40 km/h pour les activités agricoles.

Le Danemark, la France, la Suède et l'Italie appliquent la même limite de vitesse, mais elle concerne tous les types d'activités.

En revanche, en Allemagne, il existe certaines catégories spécifiques de permis dont la vitesse maximale est limitée à 60 km/h pour les activités agricoles. En Autriche, la limite de vitesse maximale ne doit pas dépasser 50 km/h pour tous les types d'activités. Par contre, en Belgique et en Irlande, il n'y a pas de limite de vitesse maximale pour les activités agricoles et non agricoles. En Finlande, la vitesse maximale autorisée est de 60 km/h ou plus (selon le type de permis, de tracteur et de la masse du véhicule) et cela concerne tous les types d'activités.

Aux Pays-Bas, pour les permis B et T, la vitesse maximale est de 40 km/h et il n'existe pas de restrictions spécifiques concernant la masse, les dimensions ou la vitesse maximale pour les jeunes conducteurs (aux Pays-Bas, le permis B n'est valable que pour la conduite de véhicules agricoles, lorsqu'il a été obtenu avant le 1er juillet 2015). L'Italie fait de même et il n'y a pas de limites de masse, de dimensions, de traction de remorque, etc. Pour les activités agricoles, en Pologne et en Suisse, les types de permis requis concernent les tracteurs dont la vitesse maximale est de 30 km/h. Pour les activités non agricoles, en Espagne et en Suisse, la limite de vitesse moyenne est de 45 km/h et cela concerne tous les types de véhicules.

Entre les pays, il existe également des différences et des similitudes en termes d'âge requis pour l'obtention d'un type de permis. Dans la plupart des pays, tels que la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Irlande, l'Espagne et le Royaume-Uni, l'âge minimum d'acquisition d'un type de permis requis pour les activités agricoles est de 16 ans. Au Danemark, aux Pays-Bas et en Pologne, le même âge de 16 ans minimum est d'application pour l'obtention d'un type de permis, mais cela concerne tous les types d'activités et pas seulement les activités agricoles, tandis qu'en Italie, il faut au minimum 18 ans pour obtenir un permis valable pour tous types d'activités. Cependant, dans d'autres pays, l'âge minimum requis pour l'obtention d'un permis diffère selon le type de permis. Par exemple, en Finlande, l'âge minimum est de 15 ans (permis T) et de 18 ans (permis B et C), et en Autriche de 16 à 18 ans pour tous les types d'activités. En Suède également, l'âge minimum peut être de 15 ou 18 ans selon le type de permis concernant les activités agricoles. Ce pays et la Suisse n'ont pas de limite d'âge pour un certain type de permis et pour ce qui concerne les activités agricoles. La Suisse a fixé à 14 ans et 21 ans l'âge minimum pour l'obtention de certaines catégories de permis concernant les activités agricoles.

Pour ce qui concerne les activités non agricoles, en Belgique, en France, en Allemagne, en Irlande et en Espagne, l'âge minimum requis pour obtenir certains permis spécifiques est de 18 ans. La Suède et la Suisse fixent un âge minimum pour l'acquisition d'autres catégories spécifiques de permis : pour la Suède 21 ans (18 ans si l'obtention de ce permis fait partie du curriculum d'éducation) et 16 ou 18 ans pour la Suisse.

### **Différence entre l'utilisation agricole et l'utilisation non-agricole**

Il y a une différence entre l'utilisation des machines et le permis de conduire requis. La plupart des États membres partent du principe qu'un tracteur a été utilisé pour des travaux agricoles et que le permis de conduire devient donc un permis de conduire pour travaux agricoles. Cependant, c'est loin d'être vrai partout, car en France et en Allemagne, environ 40 % du travail effectué par les tracteurs est un travail non agricole.

Aux fins du présent document, le travail non agricole englobe le travail pour les autorités publiques, telles que les municipalités, le travail pour les services publics, tels que le transport pour les usines de biogaz, et toutes les activités liées à l'aménagement du territoire.

L'exception dans les directives sur le permis de conduire est également basée sur le travail agricole, mais cette exception devient plus difficile à maintenir car la directive 167/2013 et les règles existantes pour les machines mobiles non routières ne tiennent pas compte de leur utilisation. Cela signifie que nous avons plusieurs machines homologuées par l'UE qui sont utilisées sur la route et qui ne nécessitent aucun permis de conduire européen pour être utilisées.

### **Avantage pour l'entreprise: sécurité routière**

La principale raison de la création d'un permis de conduire T européen est de garantir qu'un minimum de compétences soit requis pour conduire ces machines en toute sécurité sur les routes de l'UE. De la même manière, les directives décrivent comment les machines doivent au moins satisfaire à un minimum d'exigences de sécurité pour une utilisation sur route.

L'élément de sécurité le plus important de tout véhicule est le conducteur du véhicule lui-même ! Si ses compétences ne correspondent pas au niveau de risque du véhicule qu'il conduit, ce dernier ne sera jamais en sécurité sur la route, jusqu'à ce que nous arrivions à avoir des machines autonomes qui conduisent sans conducteur.

### **Garantir la libre circulation des services et de la main-d'œuvre**

En instaurant un permis de conduire T reconnu par tous les États membres, nous pouvons faire en sorte que les prestataires de services et la main-d'œuvre des entreprises puissent franchir les frontières de l'UE.

C'est la raison pour laquelle nous avons ces directives européennes sur la manière dont les produits doivent être fabriqués en toute sécurité, afin que les machines et les produits puissent franchir librement les frontières. En outre, s'il est important que les produits puissent franchir librement les frontières, il est tout aussi important que les entrepreneurs et la main-d'œuvre puissent le faire.

Aujourd'hui, l'un des rares permis de conduire qui ne puisse pas être utilisé librement au-delà des frontières est le permis de conduire national de type T, et rien n'est exigé pour que des accords

spéciaux soient conclus entre les États membres. A la différence des permis de conduire pour camions et voitures, qui peuvent être utilisés librement au-delà des frontières, afin de garantir la libre circulation.

### **Harmoniser les permis afin d'harmoniser les machines**

Des travaux sont actuellement en cours au niveau de l'UE pour harmoniser la réglementation des machines produites dans l'UE et importées dans l'UE. Il est logique d'avoir un permis de conduire commun pour ces machines standardisées, car les mêmes risques existent sur les routes d'Allemagne et celles des Pays-Bas.

### **Assurer le recrutement et l'éducation des conducteurs à partir de 16 ans**

L'autre permis de conduire européen qui pourrait être utilisé pour la conduite de machines agricoles modernes serait le permis de conduire C. La possibilité de recruter des employés dès l'âge de 16 ans serait alors considérablement limitée dans l'ensemble du secteur agricole. En effet, la plupart des personnes qui se lancent dans l'agriculture le font dès la fin de leur scolarité. Si nous ne pouvons recruter des personnes pour conduire ces machines qu'à partir de l'âge de 21 ans, nous ne pourrions pas engager ces jeunes gens et nous perdrons de nombreux bons employés.

Cela engendrerait des problèmes majeurs dans la formation des employés de l'agriculture. La plupart des programmes d'éducation sont basés sur l'acquisition par les étudiants et les stagiaires d'une expérience de conduite de machines, qu'ils doivent mettre en relation avec les connaissances théoriques qu'ils acquièrent lors de leur prochain séjour scolaire.

### **Le champ d'application visé par le futur permis T européen**

Le champ d'application de la proposition de permis T européen est celui d'un permis qui doit être reconnu par les tous les États membres. En parallèle, les États membres devraient toujours être en mesure d'utiliser leur permis T agricole national existant. Les États membres sont également autorisés à mettre en œuvre le permis T de l'UE pour un usage national, comme c'est le cas pour les permis de conduire des voitures et des camions.

Les machines que nous proposons d'inclure dans le nouveau permis de conduire T européen sont les suivantes :

- les véhicules construits avec une vitesse limitée à 40 km/h;
- les véhicules couverts par la directive européenne 167/2013;
- les véhicules qui seront couverts par la future directive sur les machines mobiles non routiers (NRMM) dont la vitesse sera limitée à 40 km/h;
- les machines ayant les mêmes caractéristiques que celles couvertes par ces deux directives;
- Il ne devrait pas y avoir de possibilité de dérogation basées sur le secteur dans lequel ces machines sont utilisées.

Ce type de machines est déjà harmonisé aujourd'hui ou le sera dans un avenir proche. Il serait donc logique d'harmoniser le permis de conduire de ces machines. Nous avons fixé la limite de vitesse à 40 km/h pour la raison suivante: si les véhicules sont capables de rouler plus vite, ils devraient être conduits avec un permis C ou un permis national. Les États membres pourraient autoriser des vitesses jusqu'à 60 km/h pour un usage national.

## **Proposition de la CEETTAR en faveur d'un permis de conduire T européen à deux niveaux**

La CEETTAR propose un permis de conduire à deux niveaux (T1 et T) pour les machines agricoles et forestières, permis dont les principales caractéristiques sont les suivantes:

	<b>T1</b>	<b>T</b>
	<b>Ce permis est valable pour les machines agricoles et forestières. Il est particulièrement adapté aux activités des petites exploitations agricoles, aux machines utilisées pour le chargement des aliments pour animaux, aux élevages bovins...</b>	<b>Ce permis est valable pour les machines agricoles et forestières ainsi que pour les engins de chantier ou de marque jaune (type NRMM, non-road mobile machinery). Il est particulièrement recommandé pour les véhicules plus lourds et plus rapides.</b>
Age minimum	16	16
Poids maximum de la machine et de sa remorque	20 tonnes	Aucune limite de poids au niveau de l'UE (les législations nationales peuvent imposer un poids maximum)
Vitesse maximale selon les normes à la construction	40 km/h	40 km/h
Permis de conduire qui donne automatiquement droit au permis de conduire des véhicules agricoles et forestiers Equivalent pour les véhicules routiers	Le permis B donne automatiquement droit au permis T1	Le permis C donne automatiquement droit au permis T
	Vous pouvez obtenir gratuitement un permis AM pour conduire une motocyclette.	Vous pouvez obtenir gratuitement un permis BE pour conduire une remorque.
Examen	Examen théorique + simple examen pratique.	Examen théorique + examen pratique plus exigeant

Trois points supplémentaires sont également importants pour la CEETTAR :

- Le permis de conduire doit pouvoir être utilisé à la fois pour les travaux agricoles et non agricoles;
- L'obtention du permis de conduire devrait être spécifique au secteur et accessible au plus grand nombre de candidats;
- Il devrait y avoir des limitations de vitesse et de charge.

## **Quels sont les autres éléments importants pour la CEETTAR ?**

- **Égalité pour tous les secteurs:** il est très important que, si un État membre met en œuvre le permis T, celui-ci soit obligatoire pour toute conduite sur route avec les machines couvertes par le champ d'application du permis. Aucune exception ne devrait être autorisée pour une profession ou un secteur quelconque. Sinon, cela créerait une situation commerciale injuste, où un secteur bénéficierait de ne pas avoir à se conformer à l'exigence du permis T, tandis que d'autres, dans un secteur voisin, souffriraient d'une charge supplémentaire liée à ce coût. À l'heure actuelle, les entrepreneurs agricoles et forestiers bénéficient de conditions inéquitables par rapport à l'ensemble des aides gouvernementales allouées aux agriculteurs auxquels ils rendent service. Il s'agit d'une série de mesures, allant d'une taxe plus élevée sur le diesel à une taxe routière plus élevée ou, dans certains États membres, à une réglementation spécifique pour l'utilisation des pesticides. Nous nous attendons à des décisions discriminatoires supplémentaires, comme celles concernant les éco-régimes de la PAC pour le soutien des investissements en technologies de pointe par les États membres. Pour toutes ces raisons, nous devons nous assurer que la mise en œuvre d'un permis T de l'UE n'ajoutera pas à cette discrimination injuste et se concentrera sur l'objectif principal d'assurer la sécurité routière pour tous les usagers de la route, quel que soit le secteur dans lequel les machines de travail sont utilisées. Le besoin de sécurité est basé sur le type de machine et non sur le secteur dans lequel elles sont utilisées.
- L'aspect financier est également important. Actuellement, le coût du permis T existant peut s'avérer élevé pour un seul entrepreneur (jusqu'à 2000 euros aux Pays-Bas). La CEETTAR recommande, soit d'insérer gratuitement le permis au sein des programmes d'enseignement, soit d'instaurer la délivrance automatique du permis pour les conducteurs expérimentés.
- Il faut également prendre en considération les modalités de l'examen du permis de conduire. La CEETTAR pourra présenter une autre note de cadrage à ce sujet.

## **Que propose la CEETTAR pour instaurer un permis T ?**

Nous proposons que, pendant une période transitoire de deux ans maximum, il soit permis d'acquérir un permis de conduire T européen si le conducteur prouve son expérience et possède un permis de conduire européen pour voiture. Cela réduira, pour les organisations existantes, les frais d'adaptation et évitera aux États membres d'avoir à mettre en place un important programme de formation pour les nouveaux permis de conduire.

Les conducteurs devraient pouvoir obtenir le permis, s'ils font valoir 2 à 3 ans d'expérience pratique de la conduite de machines, car la plupart d'entre eux ont déjà acquis un permis voiture, et avec lui la connaissance nécessaire des règles de circulation. Ensuite, ces conducteurs expérimentés pourraient demander aux autorités nationales un permis de conduire européen de type T à titre transitoire.

## **Propositions de la CEETTAR pour l'analyse d'impact**

Lorsque nous parlons des coûts prévus et de ce que cela signifiera pour la profession, nous devons faire la distinction entre les coûts initiaux encourus et les coûts lorsque tout sera mis en œuvre. De

même, nous devons également faire la distinction entre les coûts pour l'employeur et les coûts pour l'État membre.

D'après notre expérience aux Pays-Bas, où a été mis en place un nouveau permis de conduire T – avec les mêmes compétences que ce que nous souhaitons dans le cadre d'un permis de conduire T européen, le prix du marché est d'environ 1500 à 2000 euros par permis. Toutefois, dans un plus grand nombre d'États membres, le permis fera partie d'un enseignement subventionné par l'État et ne représentera donc pas un coût financier aussi élevé pour l'employeur.

La Ceettar propose un permis T à deux niveaux afin de réduire son coût pour le petit agriculteur, mais aussi pour les agriculteurs qui n'utilisent que des machines de moins de 20 tonnes, comme des machines de chargement ou des petits tracteurs et remorques. Ces engins de taille plus réduite peuvent également être conduits en toute sécurité avec un permis de conduire ordinaire et, dans ce cas, il n'y a pas de coût supplémentaire.

Les coûts pour un État membre donné dépendent de la situation actuelle concernant le permis de conduire T en vigueur dans cet État membre. S'il est obsolète et doit être renouvelé, il y aura un gain financier direct à mettre en œuvre un ensemble de règles déjà présentes au niveau de l'UE. Sur base de notre expérience, nous constatons par exemple que l'élaboration d'une législation nationale pour l'homologation des machines en petites séries et des machines individuelles est coûteuse et onéreuse, si l'on veut établir des règles nationales détaillées. C'est pourquoi ces règles d'homologation nationales ont coutume d'utiliser la législation de l'UE comme point de départ, dans la mesure du possible. Ceci s'applique également au permis de conduire européen de type T.

Pour conclure, **la CEETTAR souhaiterait conserver le permis de conduire national existant (basé sur des règles nationales déjà existantes) sans rendre obligatoire la mise en place d'un nouveau permis de conduire T pour usage agricole national. Par contre, un État membre devra accepter un conducteur avec un permis de conduire européen, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.**

### **A propos de la CEETTAR:**

La Confédération européenne des entrepreneurs de travaux agricoles, ruraux et forestiers, créée en 1961, représente environ 150 000 entreprises et près de 600 000 travailleurs. Elle a pour but de promouvoir les intérêts des entrepreneurs des territoires en Europe. En 2014, le Réseau Européen des Entrepreneurs Forestiers a décidé de fusionner avec la CEETTAR, ce qui a donné naissance à une organisation unique plus forte et plus représentative des entrepreneurs agricoles, ruraux et forestiers au niveau européen.

La CEETTAR a pour objectif d'être une force proactive, au service des entrepreneurs des territoires et de l'économie rurale au niveau européen. Ses objectifs sont les suivants :

- Représenter les fédérations nationales et défendre leurs intérêts professionnels auprès des institutions de l'UE. Ainsi, la CEETTAR est reconnue comme l'organisation représentative des entrepreneurs auprès des institutions européennes;

Représenter les fédérations nationales et défendre leurs intérêts professionnels auprès d'autres organisations privées, actives en Europe et hors d'Europe. La CEETTAR entretient des relations constructives avec le COPA et la COGECA (agriculteurs), le CEMA (industrie des machines agricoles), l'EFFAT (travailleurs).