

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

2013/0105(COD) - 11/12/2014 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa **position en première lecture** sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. L'objectif de cette initiative est d'améliorer l'aérodynamique des véhicules et leur efficacité énergétique, tout en continuant d'améliorer la sécurité routière et en restant dans les limites imposées par la géométrie des infrastructures routières.

La position du Conseil **intègre partiellement ou intégralement certains amendements proposés par le Parlement européen**. L'approche suivie par le Conseil a toutefois consisté à apporter plusieurs modifications à la proposition initiale. **Le dispositif de la directive a été sensiblement modifié**. Par conséquent, dans sa position en première lecture, le Conseil a modifié la proposition initiale de la Commission. Ce faisant, le Conseil n'a pu accepter les amendements introduits par le Parlement européen dans son avis en première lecture en ce qui concerne ces dispositions.

Les principaux points clés sont les suivants :

Clarification sur le trafic transfrontalier des véhicules plus longs : alors que la Commission proposait de modifier la directive 96/53/CE, le Conseil a estimé que **la directive 96/53/CE établissait un juste équilibre** entre le droit des États membres d'étudier et d'arrêter des solutions en matière de transport qui soient adaptées à leur situation locale et la nécessité d'éviter de fausser le marché intérieur et de peser d'une manière significative sur la concurrence internationale. Le Conseil et le Parlement ont des avis similaires à ce sujet.

Carburants alternatifs : dans le même esprit que celui de la proposition de la Commission, le Conseil a arrêté une approche visant à **promouvoir l'utilisation des véhicules à carburant alternatif**. La liste des carburants alternatifs qui peuvent déjà tirer avantage du relèvement du poids autorisé requis pour leur utilisation (une tonne maximum) pourrait être mise à jour par la Commission compte tenu des progrès technologiques.

L'approche du Parlement européen sur les technologies à faible émission de CO₂ étant similaire à celle du Conseil, les amendements du Parlement ont été pris en compte.

Transport combiné ou intermodal : le Conseil est d'avis que l'utilisation du **transport intermodal** proposé dans le cadre de la révision de la directive 96/53/CE favorisera le transport maritime à courte distance, le transport sur les voies navigables et le transport ferroviaire par rapport au transport combiné défini dans la directive 92/106/CEE. Par conséquent, le Conseil a inséré dans le texte une définition de l'expression «opération de transport intermodal».

Le texte prévoit également une dérogation de 15 cm à la longueur maximale et à la distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque pour les véhicules effectuant un transport de conteneurs ou de caisses mobiles de 45 pieds dans le cadre d'une opération de transport intermodal.

Le Conseil n'a pas suivi le Parlement qui proposait de garder la notion de transport combiné dans l'ensemble du texte et invitait la Commission à soumettre une proposition législative visant à modifier la directive 92/106/CEE.

Dispositifs aérodynamiques adjoints à l'arrière des véhicules et nouveau profilage des cabines: afin d'améliorer l'aérodynamique des véhicules et, par conséquent, d'économiser du carburant, le texte du Conseil a autorisé des **dérogations aux longueurs maximales autorisées des véhicules ou des ensembles de véhicules** si :

- les véhicules ou les ensembles de véhicules sont équipés, à l'arrière, de dispositifs aérodynamiques;
- les véhicules ou les ensembles de véhicules sont équipés de cabines qui améliorent les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique ainsi que la sécurité.

Le Conseil a également précisé que les **dispositifs aérodynamiques** devaient :

- satisfaire à certaines exigences visant à garantir la sécurité en général ainsi que la sécurité des opérations de transport intermodal ;
- être utilisés conformément à certaines prescriptions opérationnelles qui seront adoptées par la Commission (actes d'exécution) et être conformes aux dispositions de la directive relative à la réception par type (directive 2007/46/CE).

Le Conseil a également décidé d'inviter la Commission à élaborer les **exigences techniques nécessaires à la réception par type des véhicules équipés de nouvelles cabines**, conformément à la directive relative à la réception par type (2007/46/CE). Préalablement à leur mise sur le marché, ces véhicules devraient faire l'objet d'une réception conformément à cette directive.

Selon le texte du Conseil, les exigences applicables aux véhicules équipés de nouvelles cabines ne seraient **pas obligatoires**. Les amendements du Parlement tendant à prévoir des exigences obligatoires sept ans après l'entrée en vigueur de la directive n'ont pu être retenus.

La position du Conseil prévoit que les véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques ou de nouvelles cabines doivent pouvoir s'inscrire dans une **couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m**. Par ailleurs, le fait qu'il soit possible de dépasser les longueurs maximales des véhicules ne doit pas entraîner d'augmentation de la capacité de chargement de ces véhicules. L'amendement du Parlement a été intégré dans son esprit.

Le Parlement européen maintient la délégation de pouvoir accordée à la Commission, qui était envisagée dans la proposition de la Commission. Étant donné que le Conseil a opté pour une approche différente, les amendements du Parlement n'ont pas été pris en compte.

Application : sur ce point, la position du Conseil prévoit ce qui suit :

- les États membres devraient prendre des mesures spécifiques pour recenser les véhicules qui présentent un dépassement du poids maximum autorisé six ans avant la date d'entrée en vigueur de la directive;
- les contrôles du poids des véhicules pourraient être réalisés à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord;
- un État membre ne pourrait pas imposer l'installation de systèmes de pesage embarqués sur les véhicules qui sont immatriculés dans un autre État membre;
- des spécifications techniques détaillées seraient établies dans des actes d'exécution, afin que les systèmes de pesage embarqués soient précis, fiables et totalement interoperables.

Le Conseil n'a pas pu suivre l'approche de la Commission pour ce qui est de la classification des infractions en catégories. Ce texte a été remplacé par **l'obligation faite aux États membres de déterminer le régime des sanctions applicables aux violations prévues par la directive**.

De plus, le Conseil ne peut accepter l'amendement du Parlement selon lequel tous les nouveaux véhicules N2 et N3 seraient équipés de systèmes embarqués de pesage à compter de cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Obligations de rapport : ces obligations ont été simplifiées. Les États membres seraient tenus de transmettre à la Commission des informations sur le nombre de contrôles effectués au cours des deux années civiles précédentes et le nombre de véhicules en surcharge qui ont été détectés.

Délai de transposition : un régime transitoire de **36 mois** est prévu, contre 18 mois dans la proposition de la Commission.

Actes délégués/actes d'exécution : la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués pour mettre à jour la liste des carburants alternatifs figurant dans la directive. Toutefois, le Conseil a décidé de modifier la délégation de pouvoir à la Commission (en remplaçant les actes délégués par des actes d'exécution) pour les ailerons arrière, la nouvelle conception de la cabine et l'établissement des spécifications techniques relatives à l'interopérabilité.