

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE).

Codification

1993/0486(SYN) - 10/10/1994

La commission des transports et du tourisme a adopt le rapport de M. Florus WIJSENBECK (NL, Lib.) concernant le poids, les dimensions et les caractristiques techniques des vhicules routiers. Un grand nombre d'amendements vots vont modifier la proposition de la Commission europenne sur cette question trs technique mais essentielle, dbattue depuis longtemps au Parlement. Avec l'introduction du cabotage, les transporteurs de tous les tats membres peuvent fournir leurs services l'intrieur des frontires de leur pays tout comme dans les autres tats membres. Mais si les diffrences considrables qui existent actuellement entre les poids et dimensions maxima autoriss devaient persister, elles pourraient entrainer des distorsions de concurrence. Il n'existe pas, pour le moment, de poids uniforme que ce soit dans le domaine du transport international ou dans le transport national. Le Royaume-Uni et l'Irlande ont toujours un poids maximal autoris de 36,2 tonnes et de 38 tonnes pour cinq essieux. Le Royaume-Uni autorise nanmoins un poids de 40 44 tonnes pour les transports combin. D'autre part, les Pays-Bas et le Danemark ont des poids maximaux suprieurs pour le transport intrieur de 50 et 48 tonnes respectivement. En outre, la Sude et la Finlande ont des dimensions et des poids bien plus importants, compte tenu de leur gographie. La longueur et la largeur maximales autorises fixes par la Directive 85/3/CEE doivent tre rationalisées et ajustes pour tenir compte des progrs technologiques. Il conviendrait de faire passer la longueur maximale de 18,35 m au moins 18,75 m pour des raisons essentiellement ergonomiques et environnementales. Le rapporteur WIJSENBECK est, quant lui, d'avis que les poids et dimensions maxima sont aujourd'hui des concepts dpassss faisant obstacle aux progrs technologiques. La securit routire, la politique environnementale et l'entretien des infrastructures devraient demeurer les principaux critres. La largeur maximale, le rayon de braquage et la pression des essieux seraient ainsi les seuls facteurs prendre en compte. L'effet de la pression des essieux est largement attnu grce aux suspensions pneumatiques et aux pneumatiques jumels qui rpartissent le poids, ce qui devrait d'ailleurs entrer en ligne de compte dans la fixation des poids maximaux autoriss. La commission a adopt certains amendements demandant les longueurs maximales suivantes: - vhicule moteur 12,00 m - remorque 12,00 m - vhicule articul 16,50 m - train routier 18,75 m - autobus articul 18,00 m Enfin, l'amendement portant sur les vhicules articuls dots de cinq ou six essieux a t adopt. Cet amendement stipule que les vhicules moteur ayant trois essieux et tractant une remorque deux ou trois essieux portant un conteneur ISO de 12 m dans le cadre d'une opration de transport combin peuvent avoir un poids maximal de 44 tonnes. La commission a par ailleurs tabli une nouvelle dfinition d'un autobus: par autobus, on entend un vhicule disposant de plus de neuf places assises, sige du chauffeur compris, et construit et quip pour transporter des voyageurs et leurs bagages. Un autobus peut avoir un ou deux tages et peut galement tracter une remorque bagages ou, conformment l'amendement de la commission, un vhicule quip pour transporter des bagages ou autres installations associes au transport par autobus.