



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 21 octobre 2014
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2013/0105 (COD)

11296/3/14
REV 3 ADD 1

TRANS 345
CODEC 1531
PARLNAT 271

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 96/53/CE du Conseil 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

= Exposé des motifs du Conseil
– Adopté par le Conseil le 16 octobre 2014

I. INTRODUCTION

Le 15 avril 2013, la Commission a présenté au Conseil sa proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996 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.

Le 15 avril 2014, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture.

Le 5 juin 2014, le Conseil est parvenu à un accord politique sur le projet de directive. Après mise au point du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a adopté sa position en première lecture le 16 octobre 2014, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

II. ANALYSE DE LA POSITION EN PREMIÈRE LECTURE

1. Généralités

L'objectif de cette initiative législative 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.

En outre, l'intention est de promouvoir l'utilisation des véhicules à carburant alternatif, de faciliter le développement du transport intermodal, de confirmer que l'utilisation transfrontalière de véhicules plus longs est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, et de permettre aux autorités de contrôle de mieux détecter les infractions.

L'approche suivie par le Conseil a 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 modifie la proposition initiale de la Commission en la reformulant, en ajoutant des dispositions au texte et en supprimant plusieurs. En d'autres termes, le Conseil ne peut accepter les amendements introduits par le Parlement européen dans son avis en première lecture en ce qui concerne ces dispositions.

2. Questions clés

i) **Clarification sur le trafic transfrontalier des véhicules plus longs (article 1^{er}, points 2) a) et b): article 4, paragraphes 1 et 4)**

La Commission propose de modifier la directive 96/53/CE afin de confirmer que l'utilisation transfrontalière des véhicules plus longs est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent déjà et si les conditions de dérogations en vertu de la directive sont remplies.

Le Conseil estime que la directive 96/53/CE établit 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.

Les amendements 21 et 22 ont été pris en compte. L'amendement 63 n'a pas été retenu par le Conseil.

ii) Carburants alternatifs (article 1^{er}, point 2) a); article 1^{er}, point 8): article 10 *ter*; article 1^{er} - point 9) e) et f))

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.

Une définition de "carburants alternatifs" a été insérée dans le texte. La liste des carburants alternatifs qui peuvent déjà tirer avantage du relèvement du poids autorisé requis pour leur utilisation (une tonne maximum) peut être mise à jour par la Commission compte tenu des progrès technologiques.

Aux fins du contrôle, le poids supplémentaire requis par la technologie des carburants alternatifs doit être déterminé sur la base de la documentation fournie par le fabricant. Le texte précise que ce surpoids ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule.

L'approche du Parlement européen sur les technologies à faible émission de CO₂ est similaire à celle du Conseil. Les amendements 18, 19, 42, 43 et 69 sont pris en compte en partie ou quant au fond.

iii) Transport combiné ou intermodal (article 1^{er}, point 1): article 2, premier alinéa, seizième tiret et article 1^{er}, point 10): article 11)

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. En fait, l'utilisation du transport combiné impose certaines restrictions aux chaînes de transport tandis que l'utilisation du transport intermodal présente des avantages comparatifs potentiels.

Par conséquent, le Conseil a inséré dans le texte une définition de l'expression "opération de transport intermodal" aux fins de la directive. En outre, l'approche suivie par la Commission à l'article 11 est maintenue, prévoyant 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 Parlement européen a décidé de garder la notion de transport combiné dans l'ensemble du texte et a invité la Commission à soumettre une proposition législative visant à modifier la directive 92/106/CEE. Étant donné la différence d'approche, le Conseil n'a pas retenu les amendements 20, 44 et 45.

iv) Dispositifs aérodynamiques adjoints à l'arrière des véhicules et nouveau profilage des cabines (article 1^{er}, points 6) et 7): articles 8 *ter* et 9 *bis*)

Le Conseil a estimé que les articles 8 *ter* et 9 *bis* constituaient les principaux éléments de la proposition de la Commission permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules ou des ensembles de véhicules. Le Conseil a beaucoup travaillé sur la structure de ces articles.

Afin d'améliorer l'aérodynamique des véhicules et, par conséquent, d'économiser du carburant, le texte du Conseil autorise des dérogations aux longueurs maximales autorisées des véhicules ou des ensembles de véhicules prévues au point 1.1. de l'annexe I si:

- les véhicules ou les ensembles de véhicules sont équipés, à l'arrière, de dispositifs aérodynamiques (article 1^{er}, point 6): article 8 *ter*); et/ou:
- les véhicules ou les ensembles de véhicules sont équipés de cabines qui améliorent les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique ainsi que la sécurité (article 1^{er}, point 7): article 9 *bis*).

À l'article 8 *ter*, le Conseil précise que les dispositifs aérodynamiques doivent satisfaire à certaines exigences, énumérées au paragraphe 3 dudit article, visant à garantir la sécurité en général ainsi que la sécurité des opérations de transport intermodal.

En outre, ces dispositifs doivent être utilisés conformément à certaines prescriptions opérationnelles qui seront adoptées par la Commission (actes d'exécution visés à l'article 8 *ter*, paragraphe 4) et doivent être conformes aux dispositions de la directive relative à la réception par type (directive 2007/46/CE). Le texte du Conseil précise également que, préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques dont la longueur est supérieure à 50 cm doivent faire l'objet d'une réception par type conformément à la directive 2007/46/CE, après que les modifications nécessaires ont été apportées à cette directive.

À l'article 9 *bis*, le Conseil suit le même raisonnement. Néanmoins, il a 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 doivent faire l'objet d'une réception conformément à cette directive. Selon le texte du Conseil, la Commission est également invitée à présenter, si nécessaire, une proposition législative visant à modifier la directive 2007/46/CE (procédure législative ordinaire).

Dans le texte élaboré par le Conseil, les exigences applicables aux véhicules équipés de nouvelles cabines ne sont pas obligatoires. Le Parlement européen envisage de prévoir des exigences obligatoires sept ans après l'entrée en vigueur de la directive. En conséquence, les amendements 38 et 40 ne peuvent être acceptés.

D'après l'approche du Conseil, la dérogation dont bénéficient les véhicules équipés, à l'arrière, de dispositifs aérodynamiques, s'appliquera, le cas échéant, à compter de:

- la date de transposition du texte modifiant la directive relative à la réception par type (directive 2007/46/CE); ou
- la date d'application des modifications devant être apportées aux exigences techniques en vertu de la directive 2007/46/CE;

- et après l'adoption des actes d'exécution contenant les prescriptions opérationnelles détaillées relatives à l'utilisation de ces dispositifs.

En outre, la dérogation dont bénéficient les véhicules équipés de nouvelles cabines s'appliquera, le cas échéant, à compter de cinq ans après:

- la date de transposition du texte modifiant la directive relative à la réception par type (directive 2007/46/CE); ou
- la date d'application des actes d'exécution en vertu de la directive 2007/46/CE.

L'article 8 *ter* comme l'article 9 *bis* prévoient 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 (annexe I, point 1.5). 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 28 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 30, 31 et 41 n'ont pas été pris en compte.

v) Application (article 1^{er}, points 11) et 12): articles 12 et 13)

Selon la position du Conseil en ce qui concerne l'application, les États membres doivent 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. De plus, le texte du Conseil contient une disposition non quantitative aux fins du contrôle du poids des véhicules. Il est précisé également que les contrôles du poids des véhicules peuvent être réalisés à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord: le Conseil assume une position de neutralité technologique.

En outre, il est bien spécifié dans le texte du Conseil qu'un État membre n'impose pas l'installation de systèmes de pesage embarqués sur les véhicules qui sont immatriculés dans un autre État membre. Le texte du Conseil prévoit que des spécifications techniques détaillées sont établies dans des actes d'exécution, afin que les systèmes de pesage embarqués soient précis, fiables et totalement interopérables. Le Conseil n'a pas retenu la liste de mesures proposée par la Commission pour les véhicules en surcharge, mais il a maintenu une obligation pour les autorités compétentes d'échanger des informations sur les infractions et sanctions.

Le Conseil n'a pas pu suivre l'approche de la Commission pour ce qui est de la classification des infractions en catégories (article 13). 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.

Le Conseil n'est pas en mesure d'accepter l'amendement 50 selon lequel tous les nouveaux véhicules N2 et N3 sont équipés de systèmes embarqués de pesage à compter de cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive. En outre, les amendements 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 et 59 n'ont pas été acceptés par le Conseil.

vi) Obligations de rapport (article 1^{er}, point 14): article 15)

Le Conseil suggère de simplifier les obligations en termes de rapports prévues à l'article 15 de la proposition de la Commission. Selon l'approche du Conseil, les États membres sont 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. Ces informations peuvent faire partie des informations présentées à la Commission en vertu du règlement (CE) n° 561/2006.

vii) Délai de transposition (article 2)

Le Conseil prévoit un régime transitoire de 36 mois, contre 18 mois dans la proposition de la Commission. De plus, l'article 8 *ter*, paragraphe 1, et l'article 9 *bis*, paragraphe 1, comportent des exigences préalables pour leur application (voir sous ii) en ce qui concerne les dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules et la nouvelle conception de la cabine).

viii) Structure de l'acte législatif (actes délégués/actes d'exécution)

Le Conseil estime que la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués pour mettre à jour la liste des carburants alternatifs figurant dans la directive, afin de tenir compte des innovations en matière de technologie de carburant.

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. Étant donné que le Conseil propose de modifier la structure des articles 8 *ter* et 9 *bis*, la délégation de pouvoir à la Commission a été modifiée (cf. point iv)).

III. CONCLUSION

Lors de l'établissement de sa position en première lecture, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer que certains d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.