COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'une 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

2013/0105 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position du Conseil sur l'adoption d'une 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. CONTEXTE

Date de transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil [document COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD)]:	16 avril 2013
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	11 juillet 2013
Date de la position du Parlement européen en première lecture:	15 avril 2014
Date de transmission de la proposition modifiée:	N/A
Date d'adoption de la position du Conseil:	5 juin 2014

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La directive 96/53/CE fixe des dimensions maximales et des poids maximaux pour les poids lourds et les autobus en trafic international (les États membres sont autorisés à aller au-delà de ces limites en trafic national sous certaines conditions).

Le principal objectif de la modification est de rendre les poids lourds et les autobus plus respectueux de l'environnement et plus sûrs en autorisant des dérogations en matière de poids et de dimensions dans certains cas et dans des conditions déterminées, lorsque des améliorations ne sont pas possibles en l'état actuel des choses dans les limites définies par la directive. Les poids lourds devraient devenir plus écologiques grâce à des améliorations permettant d'augmenter l'efficacité de l'utilisation du carburant d'environ 7 à 10 %, avec comme corollaire une réduction des émissions de CO_2 et de gaz à effet de serre. L'amélioration des poids lourds du point de vue de la sécurité pourrait permettre de sauver jusqu'à 500 vies par an, principalement parmi les usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes dans les zones urbaines.

La proposition de la Commission vise notamment à:

– *Faciliter l'amélioration de l'aérodynamisme des véhicules*: en autorisant un allongement de la cabine pour la rendre plus aérodynamique. Ces cabines dites

intelligentes amélioreraient également la visibilité pour le conducteur et l'absorption d'énergie en cas d'accident. En outre, la proposition prévoit d'autoriser l'ajout de déflecteurs aérodynamiques à l'arrière des camions, remorques et semi-remorques; ces déflecteurs, dont l'utilisation se généralise (aux États-Unis par exemple), sont prêts à être commercialisés. La proposition de directive ne prévoit pas d'augmentation de la capacité de chargement.

– *Autoriser une augmentation du poids pour les véhicules hybrides ou à propulsion électrique* allant jusqu'à 1 tonne.

– *Introduire des dispositions en matière de contrôle de l'application*, étant donné le nombre inquiétant de véhicules en surcharge. Les nouvelles dispositions recommandent l'utilisation de capteurs de poids embarqués pour les camions et le déploiement de stations de pesage dynamique sur les routes, tout en imposant aux États membres d'effectuer un certain nombre de contrôles proportionné à la circulation.

– *Introduire la responsabilité solidaire entre l'expéditeur et le transporteur en cas de surcharge pendant le transport routier (lorsque les informations fournies par l'expéditeur sont manquantes ou trompeuses).*

– *Faciliter le transport intermodal de conteneurs, en prévoyant une dérogation portant sur un poids maximal de 44 tonnes et sur 15 centimètres de longueur supplémentaire pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles de 45 pieds en transport intermodal.*

– *Autoriser 1 tonne supplémentaire pour les bus, afin de tenir compte de l'augmentation du poids des passagers et de leurs bagages.*

Outre les principaux objectifs de la modification, exposés ci-dessus, la proposition de la Commission tenait compte également des éclaircissements apportés par la Commission au Parlement européen[1] sur la question de la *circulation transfrontalière des véhicules plus longs* (à savoir que les règles en vigueur permettent le franchissement d'une frontière entre deux États membres adjacents qui autorisent l'utilisation de véhicules plus longs sur leurs territoires respectifs).

3. OBSERVATIONS SUR LA POSITION DU CONSEIL

L'accord politique adopté par le Conseil «Transports» du 5 juin 2014 soutient les principaux objectifs de la proposition de la Commission qui sont de permettre la conception de camions plus écologiques et plus sûrs, tout en s'écartant de la proposition sur certains autres aspects, notamment:

- des délais considérables sont proposés aussi bien pour la transposition de la nouvelle directive (3 ans) que pour la mise en œuvre des dispositions de son article 9 sur la conception de nouvelles cabines (5 ans après la modification requise de la directive 2007/46/CE, y compris ses actes d'exécution), afin de tenir compte de la capacité d'investissement de certains constructeurs automobiles. La proposition de la Commission prévoyait un délai de transposition de 18 mois. La Commission rappelle que sa proposition est de nature «habilitante», ce qui signifie que les constructeurs ne seraient pas tenus de produire ces cabines, mais pourraient le faire selon qu'ils croient

[1] Lettre du vice-président Kallas à M. Brian Simpson, président de la commission TRAN du Parlement européen, en date du 13 juin 2012.

ou non à l'existence d'un marché pour le produit. La Commission considère que la longueur des délais proposés ne se justifie pas, car les technologies nécessaires sont déjà disponibles et les citoyens de l'Union devraient pouvoir profiter dans les meilleurs délais des effets positifs apportés par des camions plus écologiques et plus sûrs.

- Le volet en matière de contrôle de l'application proposé par la Commission en vue de sanctionner les infractions en matière de surcharge (articles 12 et 13) a été en grande partie rejeté par le Conseil, qui a supprimé l'article 13 sur la catégorisation des infractions et édulcoré l'article 12 relatif au contrôle du respect des obligations. Par exemple, le Conseil a remplacé l'indicateur numérique de contrôles de présélection proposé par la Commission (et déjà appliqué par certains États membres) par un «niveau approprié» de contrôles. Concrètement, cela signifierait que la situation, qui n'est pas satisfaisante à l'heure actuelle, ne changerait pas fondamentalement. La Commission considère qu'en plus d'accélérer l'usure de la route, ce qui entraîne un accroissement des coûts d'entretien, l'excès de poids des véhicules compromet la sécurité routière et fausse la concurrence entre les exploitants qui respectent les règles et ceux qui ne s'y conforment pas. Le défaut d'harmonisation des procédures de contrôle de l'application et du niveau de sanctions entre les différents États membres rend la situation confuse pour les transporteurs et nuit à l'efficacité de la mise en œuvre. Toutefois, le Conseil a convenu que les États membres devaient communiquer à la Commission le nombre de contrôles et d'infractions.
- À l'article 10 *nonies*, paragraphe 5, de sa position en première lecture, le Conseil invoque l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement (UE) nº 182/2011 («clause d'absence d'avis»). La Commission a fait une déclaration rappelant que le recours à cette disposition ne doit pas être systématique: il doit répondre à un besoin spécifique de s'écarter de la règle de principe selon laquelle la Commission peut adopter un projet d'acte d'exécution lorsqu'aucun avis n'est émis. Étant donné qu'il constitue une exception à la règle générale établie par l'article 5, paragraphe 4, le recours au deuxième alinéa, point b), ne peut pas être simplement considéré comme un «pouvoir discrétionnaire» du législateur, mais doit être interprété de façon restrictive et donc être justifié.

D'autre part, la Commission salue les points suivants:

- les articles 8 et 9 relatifs aux caractéristiques aérodynamiques ont conservé la rédaction proposée par la Commission en ce qui concerne à la fois l'objectif et le contenu. En dépit du fait que le Conseil remplace les actes délégués proposés par des actes d'exécution et les cantonne à l'article 8, la Commission peut marquer son accord sur cette approche, compte tenu des travaux d'un groupe d'experts créé par la Commission avec pour tâche de préciser et de définir le contenu technique de ces actes. Le contenu des actes délégués prévus à l'article 9 pourrait être intégré à l'occasion d'une mise à jour des règlements en matière de réception par type des véhicules au titre de la directive 2007/46/CE. Le Conseil a clarifié, dans les articles 8 et 9, le rôle de la législation concernant la réception par type des véhicules (directive 2007/46/CE et règlements nº 661/2009 et 1230/2012).
- L'introduction de la responsabilité solidaire entre l'expéditeur et le transporteur pour le transport de conteneurs.
- L'extension du champ d'application du relèvement proposé du poids autorisé pour les véhicules à propulsion électrique ou hybride aux véhicules utilisant des

carburants de substitution, afin de tenir compte de l'augmentation de poids qu'impliquent ces nouvelles technologies.

- Le Conseil a adopté une nouvelle définition de l'opération de transport intermodal qui tient dûment compte des particularités du transport par voie d'eau. Cette nouvelle définition serait applicable en ce qui concerne la dérogation portant sur 15 centimètres de longueur supplémentaire et un poids de 44 tonnes pour les conteneurs et les caisses mobiles de 45 pieds.
- Le Conseil a porté à 19,5 tonnes le poids autorisé pour les autobus à 2 essieux (500 kg de plus que le poids fixé dans la proposition de la Commission) afin de prendre également en considération l'augmentation de poids résultant de l'installation à bord de certains systèmes obligatoires (classe EURO VI, équipements de sécurité).

En ce qui concerne la circulation transfrontalière des véhicules plus longs, la Commission prend note des opinions divergentes des États membres et de la décision du Conseil de ne pas modifier le texte de la directive actuelle. La Commission peut accepter le compromis qui consiste à supprimer les dispositions de l'article correspondant, maintenant ainsi le statu quo par rapport à la directive actuelle. La Commission a fait une déclaration confirmant son interprétation concernant la circulation transfrontalière des véhicules plus longs, comme cela a déjà été exposé dans la lettre susmentionnée du VP Kallas à M. Simpson.

4. CONCLUSION

La Commission estime qu'une mise à jour de la législation sur les poids et dimensions des poids lourds et des autobus est d'une importance capitale pour la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Non seulement les nouvelles cabines seront plus aérodynamiques, mais les cabines agrandies seront un prélude à la mise en circulation, dans le futur, de véhicules dotés de nouveaux équipements qui réduiront leur consommation de carburant. De même, la Commission estime que les nouveautés dans la conception ouvriront la voie vers des camions plus sûrs, contribuant ainsi à sauver des vies dans les zones urbaines dans le cas d'accidents à vitesse réduite impliquant des poids lourds. Pour ces raisons, la Commission estime qu'il serait contraire aux intérêts des citoyens de l'Union d'attendre plusieurs années avant que les constructeurs ne lancent les nouveaux modèles alors que ceux-ci sont, dans une large mesure, prêts à être déployés. La Commission est d'avis que ces questions méritent d'être discutées lors des négociations entre les colégislateurs.