

Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La directive 96/53/CE du Conseil 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 international¹ a été révisée, en dernier lieu, par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015².

L'un des objectifs de la directive (UE) 2015/719 était d'améliorer l'aérodynamique des véhicules à moteur relevant du champ d'application de la directive en leur permettant de déroger aux restrictions quant aux longueurs maximales si certaines conditions étaient respectées. Un autre objectif était d'adapter la législation aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter le transport intermodal.

Cette dérogation auxdites restrictions a été accordée en ce qui concerne l'arrière des véhicules, l'installation de dispositifs aérodynamiques³ et l'avant des véhicules⁴ afin que les camions puissent être équipés d'une cabine à la forme plus arrondie et plus aérodynamique.

La présente décision porte sur l'avant des véhicules, c'est-à-dire sur les cabines telles que prévues à l'article 9 *bis* de la directive 96/53/CE dans la version modifiée par la directive (UE) 2015/719. Cette disposition fixe plusieurs conditions, parmi lesquelles le respect par le véhicule des exigences tenant au rayon de braquage énoncées au point 1.5 de l'annexe I.

Dans son analyse d'impact⁵ accompagnant la proposition de modification de la directive 96/53/CE⁶, la Commission a relevé des avantages considérables liés à l'octroi des dérogations en matière de longueur des véhicules, envisagé ici dans le cadre de la modification de la directive (UE) 2015/719. Outre d'importantes améliorations sur le plan de l'aérodynamique grâce aux dispositifs aérodynamiques arrière et à l'allongement des cabines, ces dernières présenteraient également l'avantage d'améliorer la visibilité pour les chauffeurs et de renforcer la sécurité des autres usagers de la route ainsi que la sécurité et le confort des chauffeurs.

L'article 9 *bis*, paragraphe 3, de la directive 96/53/CE telle que modifiée par la directive (UE) 2015/719 prévoit un moratoire de trois ans sur l'entrée en vigueur des dispositions relatives à l'allongement des cabines, adopté dans le compromis final entre les législateurs alors que la Commission n'en avait pas évoqué la nécessité dans son analyse d'impact.

Vu la situation actuelle, et étant donné que les émissions de CO₂ dues au transport routier représentent un quart de l'ensemble de ce type d'émissions dans l'UE et que les émissions imputables au transport routier devraient augmenter de 6 % sur la période 2015-2030, la Commission considère qu'il conviendrait de retirer le plus rapidement possible les avantages liés à l'allongement des dimensions des cabines. L'importance de cette question est confirmée par la proposition sur les normes d'émission de CO₂ pour les poids lourds, présentée par la Commission dans le cadre du troisième train de mesures sur la mobilité, qui souligne

¹ JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

² JO L 115 du 6.5.2015, p. 1.

³ Article 8 *ter*.

⁴ Article 9 *bis*.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

expressément l'importance des cabines aérodynamiques⁷. Effectivement, le respect des futures normes d'émission de CO₂ applicables aux poids lourds nécessitera l'application de diverses technologies pour améliorer l'efficacité énergétique; parmi celles-ci, l'introduction de cabines aérodynamiques constitue la mesure la plus efficace pour réduire la résistance de l'air.

Or, le moratoire figurant dans la législation en vigueur dissuade les constructeurs d'améliorer l'aérodynamique des cabines aux fins de contribuer au respect des futures normes d'émission de CO₂ applicables aux poids lourds. En outre, ce moratoire va également à l'encontre du principe d'innovation et des principes de meilleure réglementation dans la mesure où il entrave le développement de nouvelles technologies et de nouveaux concepts.

Aussi la Commission propose-t-elle de raccourcir le délai de transposition de l'article 9 *bis*, paragraphe 1, de la directive 95/53/CE. Le nouveau libellé proposé de l'article 9 *bis*, paragraphe 3 laisserait encore suffisamment de temps aux États membres pour prendre les mesures nécessaires.

Dans ce contexte, il est tenu compte du délai nécessaire à l'adoption de la présente décision.

Il conviendrait également de mentionner, premièrement, que le changement du cadre de réception par type prévu à l'article 9 *bis*, paragraphe 2, peut être apporté par une modification du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission⁸, ainsi qu'il ressort d'un examen plus attentif de la question. Cette modification, qui devrait être menée à bien d'ici la fin de 2018, s'effectuera par la voie d'une mesure d'exécution dans le cadre du règlement relatif à la sécurité générale⁹. Le nouveau délai fixé dans la présente proposition tient compte de ce fait et devrait permettre l'entrée en application des mesures nationales transposant l'article 9 *bis*, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE à peu près en même temps que la modification du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission.

Deuxièmement, il n'est pas nécessaire de maintenir la séquence précise des changements, telle que l'article 9 *bis*, paragraphe 3, de la directive 96/53/CE la prévoit actuellement. La circulation des véhicules concernés sur les routes impose, de façon cumulative, des changements du cadre de réception par type et le changement visé à l'article 9 *bis*, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE. La transposition de ce dernier changement ne suppose pas, en soi, une modification préalable du cadre de réception par type. Il suffit que la condition de la réception par type, visée à l'article 9 *bis*, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE, soit prévue par les règles nationales.

Le changement proposé va complètement dans le sens de l'analyse d'impact¹⁰ que la Commission a déjà effectuée et qui, comme indiqué ci-dessus, n'envisageait pas l'imposition d'un moratoire tel que l'ont pourtant adopté les colégislateurs. Pour la même raison, il ne serait pas nécessaire de procéder à une analyse d'impact pour les besoins de la présente proposition.

⁷ COM(2018) 284

⁸ Règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 353 du 21.12.2012, p. 31).

⁹ Règlement (UE) n° 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition est conforme, et concourt, aux politiques existantes en matière de normes d'émission de CO₂ pour les poids lourds, proposées aujourd'hui. Elle est également conforme aux politiques existantes visant à réduire le nombre d'accidents et de décès dans les transports routiers.

La présente proposition se borne à avancer la date à partir de laquelle des cabines plus aérodynamiques et/ou plus sûres pourront être utilisées, ainsi qu'il est déjà prévu depuis la directive (UE) 2015/719; par conséquent, elle n'a pas d'incidence sur le transport intermodal ni sur l'objectif général de promouvoir des solutions de substitution au transport routier.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition contribue directement à la mise en œuvre de la première priorité politique de la Commission Juncker, «Emploi, croissance et investissement», en permettant aux constructeurs de camions et aux équipementiers d'innover et de produire de nouveaux modèles de poids lourds. Elle vise également à contribuer à l'union de l'énergie et à la priorité «Climat», par un abaissement des émissions dues aux poids lourds.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La modification proposée a pour base juridique l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité**

La proposition se borne à adapter le délai fixé à l'article 9 *bis*, paragraphe 3, de la directive 96/53/CE. Cette adaptation ne peut être effectuée que par l'Union elle-même.

En outre, seule une date d'application unique des nouvelles règles permettra d'éviter l'apparition de distorsions sur le marché intérieur.

- **Proportionnalité**

La proposition est proportionnée aux problèmes qui ont été recensés et elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour les résoudre. Plus précisément, la mesure se borne à adapter le délai de transposition de l'article 9 *bis*, paragraphe 1, de la directive 96/53/CE et, de surcroît, laisse encore suffisamment de temps aux États membres pour prendre les mesures nécessaires.

- **Choix de l'instrument**

Les modifications apportées à des directives devraient, en principe, prendre la même forme, à savoir celle de directives modificatives.

Toutefois, la modification en l'espèce concerne uniquement le changement d'un délai imposé aux États membres. En tant que tel, ce changement n'est pas susceptible d'être transposé par les États membres. En conséquence, il devrait être matérialisé par une décision.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Étant donné que la présente proposition n'appelle pas d'analyse d'impact complémentaire, il est renvoyé à l'analyse d'impact que la Commission a déjà effectuée: SWD(2013) 108 final.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La modification proposée n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Les éléments clés de la proposition sont les suivants:

Directive 96/53/CE

Article 9 bis

L'actuel article 9 *bis*, paragraphe 3, prévoit un moratoire de trois ans sur l'introduction des cabines aérodynamiques à compter de la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires en ce qui concerne les exigences techniques pour la réception par type.

Il est proposé d'adapter l'article 9 *bis*, paragraphe 3, de manière à supprimer le moratoire de trois ans et à écourter le délai, qui demeure toutefois proportionné.

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹¹,

vu l'avis du Comité des régions¹²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 96/53/CE du Conseil 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 international¹³ a été modifiée par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil¹⁴ en vue de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, d'adapter la législation aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter le transport intermodal.
- (2) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules. Toutefois, en raison des restrictions imposées par la directive 96/53/CE quant aux longueurs maximales, il était impossible d'apporter cette amélioration sans réduire la charge utile des véhicules. Aussi la directive (UE) 2015/719 a-t-elle instauré une dérogation aux restrictions concernant les longueurs maximales.
- (3) La directive (UE) 2015/719 prévoyait également un moratoire de trois ans sur l'introduction des cabines aérodynamiques à compter de la date de transposition ou

¹¹ JO C du [...], [...], p. [...].

¹² JO C du [...], [...], p. [...].

¹³ JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

¹⁴ Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 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 (JO L 115 du 6.5.2015, p. 1).

d'application des modifications nécessaires en ce qui concerne les prescriptions techniques pour la réception par type.

(4) Afin que se concrétisent au plus tôt les avantages que présentent les cabines aérodynamiques quant aux performances énergétiques des poids lourds mais aussi quant à une meilleure visibilité des chauffeurs, à la sécurité des autres usagers de la route ainsi qu'à la sécurité et au confort des chauffeurs, il convient d'assurer la possibilité d'introduire ces cabines aérodynamiques sans retard inutile, dès que les prescriptions requises pour la réception par type auront été adoptées.

(5) Il convient, dès lors, de modifier la directive 96/53/CE du Conseil en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

À l'article 9 *bis* de la directive 96/53/CE du Conseil, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le paragraphe 1 ne commence à s'appliquer qu'en [XXX] [OP: veuillez insérer la date correspondant à 4 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente décision].»

Article 2

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président