

Bruxelles, le 23 mai 2025
(OR. en)

9156/25

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0265(COD)**

**TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Objet:	Directive modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers, les dimensions maximales et les poids maximaux - Rapport sur l'état des travaux

I. INTRODUCTION

1. Le 13 juillet 2023, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui s'inscrit dans le paquet "Écologisation des transports".
2. La proposition visant à modifier 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, ci-après dénommée la "directive fixant les poids et dimensions pour certains véhicules routiers" a trois objectifs: a) mieux assurer une circulation libre et efficace des marchandises et une concurrence loyale, b) prévoir des incitations suffisantes pour que le secteur encourage les investissements dans les technologies à émission nulle et c) assurer une application plus efficace et plus cohérente des règles nouvelles et existantes.

II. TRAVAUX MENES AU SEIN DES AUTRES INSTITUTIONS

3. Le Parlement européen a décidé que cette proposition était du ressort de la commission des transports et du tourisme (TRAN) et a désigné M^{me} Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES) en tant que rapporteure. Le Parlement européen a adopté son rapport lors de sa session plénière du 12 mars 2024.
4. Le Comité économique et social européen a adopté son avis lors de sa 582^e session plénière, le 26 octobre 2023. Le Comité des régions a adopté son avis lors de sa 159^e session plénière, le 31 janvier 2024.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES

5. Le groupe "Transports terrestres" a commencé ses travaux le 24 juillet 2023, par une présentation générale de la proposition et l'examen de l'analyse d'impact. Les 4 et 19 septembre, 6, 16 et 23 octobre et 13 novembre, le groupe a examiné la proposition. Le 4 décembre 2023, la présidence espagnole a présenté au Conseil un rapport sur l'état des travaux (doc. 15668/23). Sous la présidence belge, le groupe a poursuivi l'examen des compromis proposés par la présidence les 23 avril, 7 et 21 mai et 7 juin 2024. Le 18 juin 2024, la présidence belge a présenté au Conseil un deuxième rapport sur l'état des travaux (doc. 10214/24). La proposition n'a pas été examinée au cours de la présidence hongroise.
6. Sous la présidence polonaise, le groupe a poursuivi l'examen des compromis proposés par la présidence les 13 et 21 mai 2025.

IV. TRAVAUX MENES EN VUE D'UN COMPROMIS

7. La présidence polonaise a recensé deux grands défis. Le premier défi concerne la manière d'assurer la circulation des véhicules utilitaires lourds plus lourds, c'est-à-dire des véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle, en particulier dans les États membres où des travaux de modernisation de l'état du réseau routier sont encore nécessaires. À cette fin, la présidence a poursuivi les travaux sur le concept de réseau positif. Un tel réseau permettrait aux États membres, s'ils le souhaitent, de restreindre la circulation des véhicules les plus lourds à un nombre limité de routes. Ce réseau s'étendrait au fil du temps pour couvrir l'ensemble du réseau routier RTE-T d'ici à 2045. La principale difficulté a été d'établir des règles claires pour permettre la mise en œuvre de ce réseau, en particulier dans le contexte des mesures prévues en vue d'une augmentation progressive de sa couverture. Des efforts supplémentaires seront nécessaires pour mettre en place un système qui, d'une part, faciliterait l'application de la législation, tout en s'attaquant au problème de la surcharge des véhicules et en protégeant l'état des infrastructures, et, d'autre part, n'imposerait pas une charge excessive aux transporteurs routiers. Le deuxième défi est lié à la circulation des véhicules de 44 tonnes équipés d'un moteur à combustion de combustibles fossiles dans le cadre d'opérations de transport intermodales et internationales. Bien que la proposition prévoie une suppression progressive de ce type de transport, plusieurs États membres ont jugé cette suppression progressive insuffisante. La présidence a continué de travailler sur le concept d'une autorisation de la Commission permettant aux États membres d'arrêter la circulation de ce type de véhicules, sur la base d'éléments probants concernant leur incidence négative, tout en fournissant des garanties assurant l'égalité de traitement et des conditions de concurrence équitables. Toutefois, les modalités d'une telle clause de sauvegarde ne sont toujours pas déterminées à un niveau qui pourrait recueillir un soutien suffisant au sein du Conseil. Des efforts supplémentaires seront nécessaires pour développer davantage ce concept de clause de sauvegarde.

V. CONCLUSIONS

8. Compte tenu de ce qui précède, le Coreper et le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" sont invités à prendre note du présent rapport sur l'état des travaux lors de leurs sessions respectives du 28 mai et du 5 juin 2025.