

Bruxelles, le 7 juin 2024
(OR. en)

10214/24

Dossier interinstitutionnel:
2023/0265(COD)

TRANS 245
CLIMA 211
ENV 541
COMPET 583
CODEC 1329

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. Cion:	ST 11722/23 + ADD 1
Objet:	Préparation de la session du Conseil " <u>Transports</u> , télécommunications et énergie" du 18 juin 2024 Proposition de 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 – Rapport sur l'état des travaux

I. INTRODUCTION

1. Le 13 juillet 2023, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil 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", qui s'inscrit dans le paquet "Écologisation des transports".

2. La Commission a présenté le paquet "Écologisation des transports" en deux parties. La première partie a été proposée le 13 juillet 2023 et se compose de la proposition en objet, accompagnée d'une proposition de règlement établissant un cadre harmonisé pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des services de transport de marchandises et de voyageurs (l'initiative CountEmissionsEU) et d'une proposition sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.

La seconde partie de ce paquet a été proposée le 7 novembre 2023 et comprend une proposition modifiant la directive du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et le règlement en ce qui concerne le calcul des économies de coûts externes et la production de données agrégées (directive sur les transports combinés).

3. La proposition visant à modifier 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 PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

4. 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} Isabel GARCIA MUÑOZ (SD, PL) en tant que rapporteure. Le Parlement européen a adopté son rapport lors de sa session plénière du 12 mars 2024.
5. 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

6. 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).

7. 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.

IV. TRAVAUX MENÉS EN VUE D'UN COMPROMIS

8. Au cours de la présidence belge, les travaux ont été axés sur la recherche d'une solution permettant d'autoriser des véhicules plus lourds sur les routes européennes, étant donné qu'un certain nombre d'États membres craignent que cela n'ait une incidence négative sur leurs infrastructures routières et ne nuise à la sécurité. C'est particulièrement le cas des États membres par lesquels passe un volume important de trafic de transit. Afin d'en limiter l'incidence, la présidence a proposé d'ajouter à l'annexe une formule d'atténuation de l'incidence sur les infrastructures garantissant un écartement suffisant des différents essieux, qui constituerait une condition supplémentaire pour les véhicules à cinq et six essieux, tandis que certains États membres ont également proposé d'ajouter des essieux supplémentaires au véhicule. Dans l'ensemble, plusieurs États membres ont considéré la formule proposée comme une piste permettant éventuellement de résoudre ce problème. De même, de nombreux États membres ont salué à cet égard la limitation à 46 tonnes du poids maximal pour tous les véhicules, comme dans la directive actuelle.
9. Différentes options ont été présentées pour trouver une solution permettant aux véhicules à émission nulle de compenser le poids supplémentaire de la technologie à émission nulle. Plusieurs États membres éprouvent des difficultés à autoriser une charge plus lourde sur l'essieu moteur (supérieure à 11,5 tonnes), ce qui serait nécessaire pour permettre à certaines configurations de véhicules de gérer un poids supplémentaire de quatre tonnes. Une proposition de compromis prévoyant qu'une charge de douze tonnes sur l'essieu moteur ne serait autorisée que pour les véhicules électriques à batterie a recueilli un certain soutien, mais la majorité des États membres ont insisté sur une limitation à 11,5 tonnes. Certains États membres éprouvent également des difficultés à autoriser plus de deux tonnes supplémentaires pour les véhicules à émission nulle.

10. L'autre question principale en suspens concerne les États membres qui autorisent la circulation d'ensembles de véhicules d'un poids supérieur à 40 tonnes dans le transport national et les modalités selon lesquelles ces ensembles de véhicules plus lourds pourraient être autorisés à circuler en trafic international. La suggestion de prévoir la possibilité d'imposer certaines exigences techniques ou opérationnelles spécifiques semble prometteuse, mais doit être approfondie. D'autres solutions ont été recherchées en limitant le champ d'application aux véhicules EURO VI et en autorisant un poids supplémentaire pour les technologies à émission nulle afin d'encourager l'adoption de véhicules à émission nulle dans le trafic international. En outre, la solution d'une clause de sauvegarde a également été examinée. Une telle clause nécessiterait l'autorisation de la Commission et serait fondée sur des éléments probants fournis par un État membre. Cette idée a été introduite dans le texte pour répondre aux préoccupations de plusieurs délégations concernant le risque de transfert modal inversé. Certains États membres s'interrogent également sur les raisons pour lesquelles, à partir de 2035, le supplément de poids autorisé ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules à émission nulle.
11. Le groupe a commencé à examiner un réseau positif de routes du RTE-T à l'article 7, que des véhicules plus lourds pourraient être autorisés à emprunter. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour déterminer si cette solution pourrait être utile. Les États membres devraient avoir une meilleure vue d'ensemble des modalités de fonctionnement d'un tel réseau.

V. CONCLUSION

12. Compte tenu de ce qui précède, le Coreper et le Conseil sont invités à prendre note du présent rapport sur l'état des travaux concernant la proposition de révision de la directive fixant les poids et dimensions pour certains véhicules routiers.