

Bruxelles, le 27 novembre 2023
(OR. en)

15668/23

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

**TRANS 515
CLIMA 572
ENV 1336
COMPET 1140
CODEC 2198**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	ST 11722/23 + ADD 1
Objet:	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 transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, 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).

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} Isabel GARCIA MUÑOZ (SD, PL) en tant que rapporteure.
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 n'a pas encore adopté le sien.

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

5. Sous la présidence espagnole, 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, les 6, 16 et 23 octobre et le 13 novembre, le groupe a poursuivi l'examen détaillé de la proposition.

IV. TRAVAUX MENÉS EN VUE D'UN COMPROMIS

6. Premièrement, afin de mieux assurer une circulation libre et efficace des marchandises et une concurrence loyale, les travaux ont essentiellement visé à clarifier les règles existantes et à compléter la directive existante par des règles manquantes. La présidence a dégagé une compréhension commune de la plupart des éléments proposés par la Commission à ce sujet.

7. En ce qui concerne les autorisations à délivrer pour le transport de charges indivisibles et la proposition selon laquelle les États membres peuvent autoriser la circulation des systèmes modulaires européens (EMS, European Modular Systems), pour autant qu'un certain nombre de conditions soient remplies, une vision commune de la voie à suivre a été arrêtée. La proposition de la Commission visant à ce que les États membres mettent en place un guichet unique afin de garantir un point d'accès national unique pour les autorisations concernant les chargements indivisibles, pour l'obtention et l'accès aux informations nécessaires à l'obtention de ces permis et, enfin, pour l'obtention et l'accès à toutes les informations pertinentes concernant le fonctionnement de l'EMS dans un État membre donné a également été soutenue. Les États membres demandent un délai supplémentaire pour la mettre en œuvre.
8. La Commission a proposé d'harmoniser les règles applicables aux transporteurs de véhicules et de clarifier les règles relatives à l'utilisation des supports de charge et du porte-à-faux, tant à l'avant qu'à l'arrière. Les États membres peuvent également soutenir cette harmonisation en apportant des clarifications mineures. Toutefois, un groupe d'États membres a déclaré ne pas pouvoir accepter l'augmentation de la hauteur maximale des véhicules transportant des conteneurs de grande capacité.
9. La proposition de la Commission visant à modifier la directive du Conseil en ce qui concerne un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises n'a été présentée que le 7 novembre et a des liens avec la proposition de directive fixant les poids et dimensions, en particulier pour ce qui est de la notion d'opérations de transport intermodal. C'est pourquoi un nombre important d'États membres sont favorables à ce que les deux propositions soient négociées et traitées en parallèle. Il convient donc de poursuivre les travaux afin de déterminer comment assurer l'alignement entre ces deux propositions.
10. Deuxièmement, des efforts supplémentaires seront nécessaires afin de prévoir des incitations suffisantes pour que le secteur encourage les investissements dans les technologies à émission nulle, en particulier pour mieux comprendre l'incidence éventuelle de la circulation de véhicules plus lourds sur les infrastructures existantes et ce que cela implique pour l'entretien et la construction de nouvelles routes.
11. La Commission a proposé certaines modifications visant à internaliser les modifications apportées aux règles en matière de réception par type, qui ont intégré les règles relatives aux cabines aérodynamiques, et à permettre également l'utilisation de l'autorisation de longueur supplémentaire pour installer des technologies à émission nulle. Les États membres ont déclaré pouvoir apporter leur soutien à cette proposition.

12. En ce qui concerne la proposition de la Commission visant à augmenter le poids autorisé pour les véhicules à émission nulle, des travaux supplémentaires seront nécessaires pour déterminer dans quelle mesure cela pourrait avoir une incidence sur l'infrastructure existante et comment mieux répartir ce poids entre les différents essieux des véhicules. Des discussions sont en cours concernant la meilleure manière de faciliter la transition vers l'utilisation générale de véhicules fonctionnant avec des technologies à émission nulle par rapport à celle des véhicules fonctionnant avec des combustibles fossiles actuellement. Les modalités exactes de cette transition devront faire l'objet d'un examen plus approfondi.
13. Enfin, pour assurer une application plus efficace et plus cohérente des règles nouvelles et existantes, les États membres comprennent la proposition de la Commission figurant à l'article 6 concernant les preuves dont les véhicules doivent être munis, bien qu'ils ne soutiennent pas la modification des règles relatives à la plateforme eFTI récemment adoptée et à son utilisation pour étayer la documentation concernant les opérations de transport intermodal. Pour ce qui est du contrôle des véhicules en surcharge, les États membres pourraient accepter l'utilisation de systèmes automatiques installés sur la route et l'aligner sur les exigences et le nombre de systèmes à déployer, étant donné qu'il sera régi par le règlement RTE-T. Les États membres conviennent également d'introduire un nouvel article 10 *quinquies bis* en ce qui concerne la mise en œuvre de régimes en matière de politique d'accès intelligent afin de réglementer, de surveiller et de faciliter l'accès des véhicules utilitaires lourds à des routes ou à des zones spécifiques.

V. CONCLUSION

14. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil est invité 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.